

MOPED STADION

TYP S 22

S MOTOREM JAWA 50 ccm --- TYP 552

TECHNICKÝ POPIS

NAVOD K OBSLUZE A UDRŽOVÁNÍ

Počet válců	1
Obsah	9,8 ccm
Vrtání	38 mm
Zdvih	44 mm
Výkon	1,8 k při 4250 ot/min.

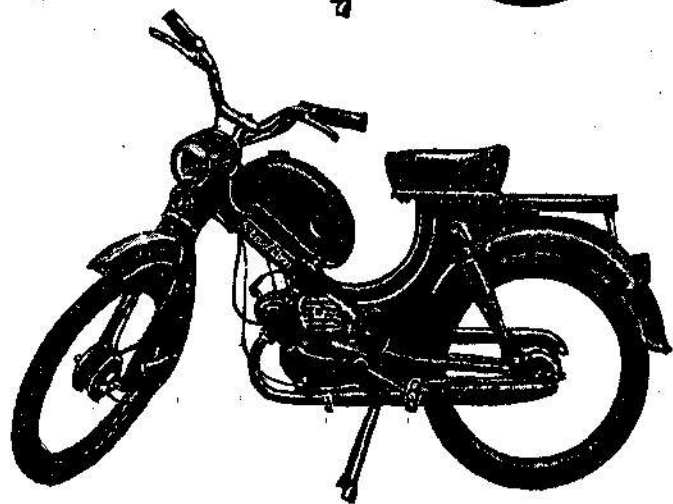
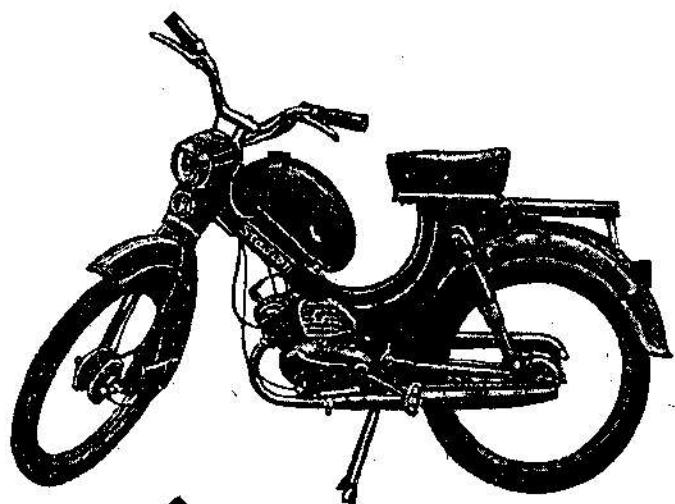
I. VYDÁNÍ 1961

Vyrábí:



MOTOR n. p. České Budějovice,

závod **STADION** Rakovník



MOPED STADION S 22 — pohled z levé strany

Vážený uživateli nového mopedu STADION!

Zakoupil jste si moped STADION, typ S 22, který navazuje na více než 150 tisíc vyrobených mopedů předcházejícího typu S 11.

Jak je Vám známo, je náš výrobní závod MOTOR-STADION nejstarším a dosud největším výrobcem mopedů v Československu. Nový typ mopedu STADION, jehož uživatelem jste se stal, byl zaveden do výroby po dlouhých a pečlivých zkouškách. Konstrukteři a dělníci se snažili vyrobit pro Vás vozidlo levné v nákupu i v provozu, s maximálním jízdovým pohodlím, a co nejméně náročné na údržbu.

Jistě chcete, aby Vám moped sloužil spolehlivě. Je proto ve Vašem zájmu, abyste se seznámil s tímto návodem a dodržoval rady v něm uvedené.

Jsme přesvědčeni, že moped STADION je kvalitní výrobek, a proto Vám poskytujeme stejnou šestiměsíční záruku, jaká je u všech ostatních motorových vozidel s motorem o mnoho silnějším. Dojde-li tedy k nějaké poruše, obraťte se na nejbližší opravnu Mototechny.

Přejeme Vám mnoho šťastných kilometrů na mopedu STADION S 22!

MOTOR

národní podnik
ČESKÉ BUDĚJOVICE

ZÁVOD **STADION**

RAKOVNÍK

OBSAH:

	Str.
Technické údaje	5
Popis mopedu STADION	6
Návod k obsluze	8
Održba a seřizování	9
mazání	9
pneumatiky	10
napínání sekundárního řetězu	11
seřízení spojky	11
karburátor	11
seřízení zapalování	11
dekarbonizace	12
Demontáž a montáž	12
vyjmutí předního kola	12
vyjmutí zadního kola	12
demontáž hlavy a válce	12
seřízení řazení	12
Nářadí	13
Tabulka závad	14
Seznam záručních oprav	15
Pojištění mopedu	16
Výtah z pravidel silničního provozu pro řidiče mopedů zvláštní vložka	

Technické údaje

Motor	benzinový zážehový dvoudobý, vzduchem chlazený se šikmým válcem skloněným vpřed
Počet válců	1
Průměr válce (vrtání)	38 mm
Zdvih	44 mm
Zdvihový obsah	49,8 cm ³
Kompresní poměr	1 : 7,5
Maximální výkon motoru	1,8 kW ± 10 % při 4250 ot/min
Hlučnost motoru podle ČSN 30 0512	max. 73 dB
Základní spotřeba paliva podle ČSN 30 0510 při rychlosti 35 km/hod.	1,5 l/100 km
Průměrná spotřeba paliva při rychlosti 40 km/hod.	~ 1,6 l/100 km
Obsah palivové nádrže	5,6 l
Dovolená maximální rychlost	40 km/hod.
Maximální stoupavost (plné zatížení)	16 %
Váha stroje bez paliva	48 kg
s palivem	51,6 kg
Únosnost (max. zatížení)	100 kg
Maximální zatížení předního kola	≈ 44,5 kg
Maximální zatížení zadního kola	≈ 82,5 kg
Primární převod	ozubenými koly
Sekundární převod	řetězem „Favorit-Transport“
Převodové poměry — 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 1	1:27,9
Celkové převody 2	1:13,88
Celkový převod roztáčecího ústrojí	1:24
Brzdné dráhy z rychlosti 40 km/h:	
— přední brzdou	21,3 m
— zadní brzdou	17,0 m
— oběma brzdami	9,7 m
Maximální zdvih přední vidlice	65 mm
Maximální zdvih zadní vidlice	70 mm
Karburátor	JIKOV 2912 PS
Kola — rozměr ráfků	23×2,25
— rozměr pneumatik	23×2,25
Rozměry mopedu: délka	1825 mm
šířka (přes řídítka)	640 mm
výška	1040 mm
světlost	175 mm
vzdálenost os kol	1165 mm

Popis mopedu **STADION S 22**

MOPED STADION S 22 je nejmenší a nejlevnější československé jednostopé motorové vozidlo pro dopravu jedné osoby. Nízká váha mopedu umožňuje případné přenášení při garážování apod.

Motor je dvoudobý zážehový s vratným vyplachováním. Číselné informace jsou uvedeny v oddílu „Technické údaje“ (str. 5).

Karburátor JIKOV 2912 PS polospádový s účinným tlumičem sání. Seřizování chodu naprázdno se provádí dorazovým šroubem šoupátka a regulačním šroubem na lanku. Proti ohřívání od válce je chráněn izolační vložkou.

Spojka je vícelamelová s asbestoprskyřičným obložení a je umístěna na levém konci klikového hřídele pod víkem motoru.

Převodovka má 2 převodové stupně. Je vestavěna v motorové skříni. Převodové stupně se zasouvají otočnou rukojetí na levé straně řídítek.

Převod síly z motoru do převodovky je proveden primárním převodem ozubenými koly se šikmým ozubením. Převod je pod levým víkem motorové skříni. Soukolí běží spolu se spojkou a převodovkou v olejové lázni. Sekundární převod mezi převodovkou a zadním kolem je řetězem FAVORIT TRANSPORT 12,7×4,8 mm, 108 článků, který je částečně zakryt.

Kryt řetězu je z ocelového plechu a na povrchu smaltován. Kryt kývá společně se zadním kolem okolo čepu kyvné vidlice. Za jízdy spolehlivě chrání jezdce před znečištěním od řetězu.

Rám je otevřený elektricky svařovaný z jakostní ocelové trubky kombinovaný s nosnou skříni z ocelových plechů.

Odpružení předního kola je provedeno vidlicí svařovanou z ocelových výlisků s krátkými tlačnými kyvnými raménky a ocelovými vinutými pružinami, v nichž jsou vloženy pryžové tlumičí vložky.

Odpružení zadního kola zajišťuje kyvná vidlice se širokým uložením. Kluzná pouzdra kyvné vidlice jsou na ocelovém čepu. Uložení není nutno mazat až do najetí 10 000 km. Po této době se uložení vidlice rozloží a znovu naplní čerstvým automobilovým tukem A 00.

Jako pružící jednotky jsou použity pružné teleskopy s ocelovými pružinami a pryžovým dorazem.

Kola mají drátový výplet. Rozměr ráfků i pneumatik je $23\pi \times 2,25\pi$. Kola jsou snadno vyjímatelná a jsou vzájemně záměnná. Dráty jsou $\varnothing 2,65$ mm. Náboje kol jsou z lehké slitiny.

Brzdy jsou velmi účinné. Přední brzda se ovládá lanovodem od řídítek, zadní táhlem od přišlapu. Brzdy se seřizují vroubkovanými maticemi bez použití nářadí. Zachyt reakce zadní brzdy je proveden ocelovým odliškem.

Nádrž na palivo s obsahem 5,6 litru se uzavírá zátkovým uzávěrem z umělé hmoty. Uzávěr je zátkového tvaru s dvojitým těsnicím kruhovým zesílením na obvodu. Nádrž je pružně uložena na pryžových podložkách. V její spodní části je výpustný kohout s čistícím sítkem, který umožňuje rezervu paliva asi 0,5 litru.

Sedlo je poduškové z mechové tvarované pryže s koženkovým potahem. Je odnímatelné po povolení křídlové matice. Pod sedlem je prostor pro vložení nářadí a hustilky.

Řídítka jsou nadělena se stavitelnou výškou podle velikosti a přání jezdce. **Stojánek** je dvouramenný, svařovaný z ocelových výlisků.

Zvonek je trylkový obvyklého provedení.

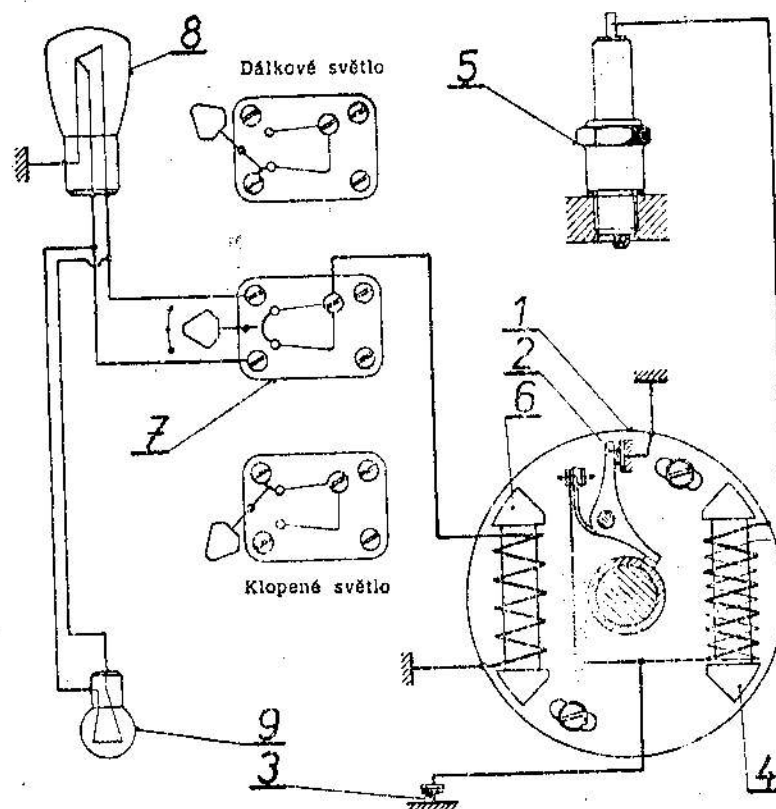
Nosič zavazadel je lisován z ocelového plechu. V bočních stěnách jsou výřezy pro přichycení zavazadla.

Tlumič výfuku doutníkového tvaru valitím uspořádáním přispívá účinně k snížení hluku výfuku.

Popis elektrického zařízení

Střídavý proud pro všechny spotřebiče vyrábí setrvačkové magneto, které je výrobkem n. p. PAL-MAGNETON v Kroměříži. Magneto je umístěno pod pravým víkem motoru.

Setrvačkové magneto se skládá ze základní desky (statoru) a z otvoru ze speciální slitiny se zalitými permanentními magnety. Rotující hmoty rotoru je plně využito k zajištění rovnoměrnosti chodu motoru.



Na základní desce je zapalovací i osvětlovací část elektrické soustavy.

Zapalovací část základní desky tvoří zapalovací cívka s dvojitým vinutím, přerušovač a kondensátor, který je umístěn mimo základní desku. Náhon přerušovače provádí vačka na střed rotoru. V okamžiku rozpojení kontaktů přerušovače přeskočí na elektrodách svíčky jiskra.

Proud pro osvětlení 6 V 18 W dodává samostatná osvětlovací cívka.

Kabely osvětlovací instalace mají průřez 0,5 mm².

Světlomet o průměru 80 mm je vybaven dvouvláknovou žárovkou 6 V, 15/15 W ČSN 30 4311.

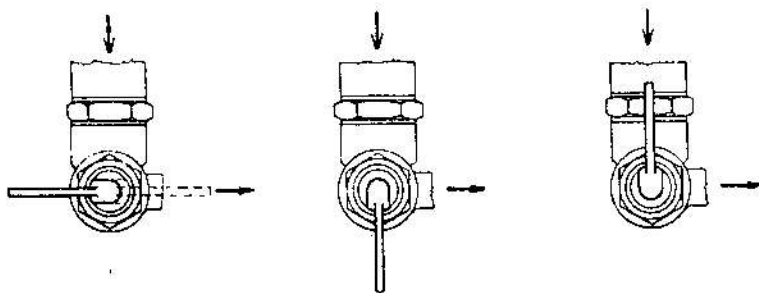
Je vestavěn do krytu přední vidlice. Zapínání světel i jejich přepínání se provádí kombinovaným vypínačem na levé straně řídítek.

Koncová svítidla na zadním blatníku má žárovku 12 V, 3 W-E 10/13 typ 5643.

Zapalovací svíčka má být typu PAL 14/225.

NÁVOD K OBSLUZE

Přesvědčte se, je-li v nádrži palivo. Uzávěr nádrže se vytahuje směrem vzhůru. Po zjetí mopedu mícháme benzin s olejem M5 Mix v poměru 1 : 20, tj. na 5 litrů benzínu 0,25 litru oleje M 5 Mix. Přezkoušíme nahuštění pneumatik. Otevřeme palivový kohout.



Karburátor přeplavíme stisknutím přeplavovacího kolíku na plovákové komoře. Teplý motor nepřeplovujeme!

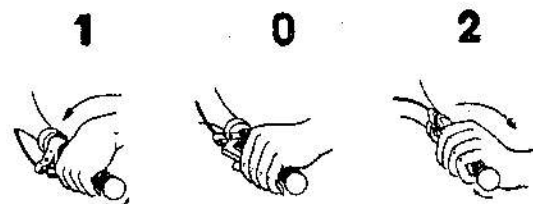
K ulehčení startování stiskneme páčku dekompresoru. Sešlápneme šlapátka ve směru jízdy a ke konci sešlapu páčku dekompresoru uvolníme.

Razení převodových stupňů a jízda

Stiskneme páčku spojky na levé straně řídítek, rukojetí otočíme od sebe (zařadíme první stupeň) a za stejnoměrného přidávání plynu pravou otočnou rukojetí pouštíme pomalu páčku spojky. Po dosažení rychlosti asi 15 km/hod. ubereme plyn, stiskneme páčku spojky a rukojetí otočíme směrem

k sobě. Tím zařadíme druhý stupeň, pustíme páčku spojky a současně přidáme plyn. Rychlost mopedu řídíme přidáním případně ubíráním plynu. Jestliže v kopci klesá rychlost mopedu pod 15 km/h, zařadíme 1. převodový stupeň opačným postupem.

Při zastavování ubereme plyn, stiskneme páčku spojky a rukojetí otočíme do střední polohy (chod naprázdno). Motor zastavíme stisknutím páčky dekompresoru. Při brzdění používáme nejprve zadní, o něco později přední brzdy. Po ukončení jízdy uzavíráme palivový kohout.



Zajíždění nového mopedu

Při přebírání přesvědčte se o stavu oleje v převodovce. Správnou výšku hladiny určuje kontrolní otvor na levém víku motoru, uzavřený šroubkem M 6x8.

Pohonnou směs mícháme v tomto poměru:

do najetí 1000 km 1 : 16 na 5 litrů benzínu 0,3 litru oleje M 5 Mix
na 4 litry benzínu 0,25 litru oleje M 5 Mix

po ujetí 1000 km 1 : 20 na 5 litrů benzínu 0,25 litru oleje M 5 Mix

Do ujetí 500 km jezdíme nejvýše na polovinu plynu.

Občas přezkoušejte dotažení všech šroubů a matic.

Po ujetí 500 km a 1500 km vyměňte olej v převodovce.

Po ujetí 1500 km je moped zjet.

ÚDRŽBA

Čištění je jednoduché. Moped omýváme vodou. Pozor, aby voda nevnikla do karburátoru, světlometu a brzd. Chromované a lakované části otřeme a vyleštíme. Je dobré lakované části přeleštit pastou na laky. Vodu ze žebér válců odstraníme roztocem motoru, po jehož zahřátí se voda vypaří. Gumové části chráníme před stykem s olejem, petrolejem, benzinem nebo naftou.

Mazání

Motor je mazán přidáním oleje M 5 Mix do benzínu v poměru 1 : 20.

Převodovou skříň plníme v létě i v zimě olejem PP7. Výměnu v zasetém motoru provedeme po ujetí 5000 km po skončení jízdy, dokud je olej teplý. Skříň vyčistíme proplachovacím olejem (ložiskovým olejem 207), který po krátkém běhu motoru vypustíme do čisté nádoby. Po ustátí můžeme čistou část přístře opět použít. Nikdy neproplachujte převodovku petrolejem nebo naftou. Znehodnotí se tím nový olej!

Sekundární řetěz po ujetí 5000 km. demontujeme, vypereme v petroleji a po oschnutí uložíme asi na 1 hodinu do mírně zahřátého [$\approx 60^\circ + 80^\circ \text{ C}$] automobilového tuku A 00. Po vyjmutí setřeme s povrchu přebytečné ztuhlé mazadlo a řetěz namontujeme.

Setrvačnickové magneto. Po ujetí 3000 km několika kapkami oleje PP7 namažeme čep vahadla přerušovače. Pozor na znečištění kontaktů přerušovače. Píst napustíme automobilovým tukem AV 2.

Ostatní místa mažeme podle níže uvedené tabulky:

Po ujetí každých km	Místo mazání	Počet míst	Druh mazadla
500	čepy předního pérování	2	tuk A 00
1000	kontrola příp. doplnění převodovky	1	olej PP7
	pružné teleskopy	2	olej PP7
3000	čep vahadla přerušovače	1	olej PP7
	píst přerušovače	1	tuk AV 2
5000	převodovka-výměna	1	olej PP7
	otočné rukojeti	2	tuk A 00
	sekundární řetěz	1	tuk A 00
	lanka a lanovody	6	olej PP7
	klíče brzdové	2	olej PP7
	čep stojánu	1	tuk A 00
8000	kuličky v hlavovém složení přední vidlice	2	tuk AV 2
	ložiska kol	2	tuk AV 2
10 000*)	uložení zadní kyvné vidlice (po demontáži)	1	tuk A 00

Pozn.:*) Alespoň jednou za tři roky.

Pneumatiky

Vždy mějte dostatečně nahuštěné pneumatiky. Životnost pneumatiky snižuje podhuštění i styk s olejem, benzinem nebo naftou. Předepsaný tlak v předním kole je 1,4 atp., v zadním 1,6 atp.

Netěsnost ventilku zjistíme navlhčením po odšroubování čepičky ventilku. Vznikající bublinky prozradí netěsnost. Pokud nejomůže utážení ventilku výřezem v čepičce, ventilku vyměníme.

Poškozenou vzdušnici opravíme zalepením. Po vyjmutí kola z rámu sejme-me plášť z ráfku. Vyšroubujeme ventilku a matici, která připevňuje ventil

k ráfku. Kolo poláme a okraj pláště v místě protilehlém ventilku vtláč-me do prohlubně ráfku. Montovacími pákami převlékneme plášť přes ráfek. Pozor na možnost skřípnutí vzdušnice! Ventilku vytlačíme z ráfku a vzdušnici vyjmeme. Zašroubujeme kuželku ventilku, vzdušnici mírně nahustíme a ponoříme do vody; objeví se nám poškozené místo. Po osušení opravíme vzdušnici za tepla nebo lepením za studena podle návodu výrobce soupravy. Po opravě zaprášíme vzdušnici klouzkem, aby se nepřilepila k plášti.

Z pláště odstraníme hřeb nebo předmět, který způsobil poškození vzduš-nice. Vzdušnici částečně nahustíme, ventilku provlékneme otvorem v ráfku a vzdušnici vložíme do pláště. Okraj pláště přesuneme přes okraj ráfku a montážní pákou přesouváme plášť postupně po obou stranách, až končí-me na ventilku. Pracujeme opatrně, abychom nepřiskřípli vzdušnici mezi okraj pláště a ráfek. Pneumatiku nahustíme na předepsaný tlak.

Napínání sekundárního řetězu

Po povolení matice na hřídeli zadního kola a matice na pouzdru řetězové-ho kola, stejnoměrně utahujeme matice napínáku. Maximální průhyb řetě-zu má být asi 1,5 cm. Nezapomeneme pečlivě dotáhnout matici pouzdra řetězového kola a hřídele. Překontrolujeme seřízení zadní brzdy.

Seřízení spojky

Vytažení spojkového lanka se vymezí stavěcím šroubkem s pojistnou maticí na řídítkách. Mezi páčkou a jejím držákem musí být vůle asi 2 mm. Došlo-li v provozu k většímu opotřebení obložení spojky, seřídíme spojku zkráče-ním lanka v páčce na spodku motoru.

Karburátor

Karburátor 2912 FS je moderní polospádový karburátor, vybavený účinným tlumičem saní, jehož přední část je vytvořena jako kryt karburátoru. Se-řizovací orgány, jako hlavní tryska, tryska běhu naprázdno, jehla šoupátka, zlepšuje přechod z běhu naprázdno. Samostatný okruh běhu naprázdno s vyměnitelnou tryskou zajišťuje klidný a pravidelný volnoběh. Údržba karburátoru sestává z vyčištění karburátoru a vložky čističe vzduchu po ujetí cca 3000 km. Karburátor rozložíme na jednotlivé díly a vše vypereme v čistém benzínu, čistič vzduchu navlhčíme potom směsí motorového oleje a benzínu v poměru 1 : 1. Při opětovné montáži na motor kontrolujeme, zda těsnění a izolační podložka mezi karburátorem a válcem motoru jsou na svém místě a zda těsnění není poškozeno.

Seřízení zapalování

Po ujetí 5000 km překontrolujeme, případně seřídíme vzdálenost doteků přerušovače a nastavený předpal. Vzdálenost doteků kontrolujeme měrkou přinýtovanou ke klíči z nářadí. Píst musí být v horní úvratí. Povolením upevňovacího šroubku a natočením nosníku nastavíme správnou vzdálenost kontaktů. Při kontrole předpalu vložíme mezi rozvřené kontakty proužek cigaretového papíru. Rotorem otočíme proti smyslu otáčení. Velmi zvolna otočíme klikovým hřídelem ve smyslu točení motoru, až se doteky počnou

oddalovat a papírek se uvolní. V tomto okamžiku má být píst 2,8 až 3,1 mm před horní úvratí. Není-li předpal v předepsané poloze, pootočíme základní desku zapalování po povolení dvou šroubků. Nakonec se znovu přesvědčíme o správném předpalu i vzdálenosti doteků přerušovače.

Dekarbonizace

Po ujetí asi 5000 km nutno provést dekarbonizaci. Z hlavy válce, z horní plochy pístu, z drážek pístních kroužků a z kanálů odstraníme usazené zbytky spálené směsi. Při nasazování dbejte, aby kroužky přišly do stejných drážek, jako před dekarbonizací. Po omytí dílů provedeme montáž.

Po ujetí každých 2500 km vyjmeeme ze zadní části tlumiče výfuku plochými kleštěmi trubku po vyšroubování šroubu M 4×6. Trubku důkladně očistíme drátěným kartáčem a opět namontujeme.

Demontáž a montáž bez speciálního nářadí

Vyjmutí předního kola

Uvolníme lanko přední brzdý, odšroubujeme matici hřídele a sejmeeme pružnou podložku. Povolíme stahovací šrouby vahadel, hřídel vysuneme a po vyjmutí 2 distančních vložek kolo vysuneme.

Při opětové montáži neopomeneme nasadit distanční podložky, přičemž větší je na levé straně ve směru jízdy. Matice hřídele a vahadel dotáhneme po několikerém propérování předního kola. Seřídíme přední brzdu.

Vyjmutí zadního kola

Uvolníme táhlo zadní brzdý, odšroubujeme matici hřídele, sejmeeme pérovou podložku a vysuneme hřídel na pravou stranu. Po vysunutí záchyty brzdné reakce směrem dozadu sejmeeme kolo z unašeče.

Po montáži neopomeneme seřídít zadní brzdu.

Demontáž hlavy a válce

Sejmeeme kabelovou botku svíčky, odpojme tlumič výfuku a lanko dekompresoru. Sešroubujeme matici se šroubu v pryžovém pouzdru (silent-bloku) na hlavě válce a šroub vysuneme. Odšroubujeme celý karburátor. Trubkovým klíčem OK 10 sešroubujeme matici na hlavě válce, kterou sejmeeme. Píst posuneme do dolní úvratě a válec vysuneme vzhůru. Otvor v klikové skříni zakryjeme čistým hadrem, aby nečistota nemohla do klikové skříně. Při montáži použijeme nové těsnění pod válec i pod hlavu válce. Po zahřátí motoru dotáhneme definitivně hlavu válce.

Seřízení řazení

Nikdy se nesnažte zařadit převodový stupeň, jestliže motor i moped stojí. Po nějakém čase, zejména zpočátku provozu se poněkud vytáhne ovládací lanko. Seřízení se provádí seřizovacím šroubem na lanovodu řazení.

Při seřizování zařadíme rukojetí druhý převodový stupeň. Není-li v převodovce zařazen převodový stupeň, povolíme pojistnou matici a stavěcí šroub zašroubujeme o 4 až 6 závitů.

Po zařazení chodu naprázdno mopedem pojíždíme. Při správném seřizení řazení nesmějí zachytávat zuby v převodovce. Jestliže zachytávají, vrátíme šroub asi o 2 závity. Dotáhneme pojistnou matici.

Větší vůle v řazení se odstraní přestavěním hlavičky na dolním konci lan-ka po demontáži pravého víka motoru.

NÁŘADÍ

Pro běžné údržbářské práce vystačíte s tímto nářadím:

- | | |
|------------------------------------|-------|
| 1. nástrčkový klíč 21/22 | 1 kus |
| 2. nástrčkový klíč 10 | 1 kus |
| 3. víceotvorový klíč | 1 kus |
| 4. klíč 14/17 | 1 kus |
| 5. šroubovák 2 | 1 kus |
| 6. montážní páka | 1 kus |

Tabulka postupu při odstranění poruchy motoru

Příznaky	Porucha	Odstranění
Motor nelze roztočit nebo se zastavil	V nádrži není palivo	Naplnit nádrž
	Zavřený kohout přívodu	Přívod otevřít
	Ucpán odvětrávací otvor v závěru nádrže	Otvor vyčistit
	Ucpaná tryska karburátoru	Vyčistit trysku
	Ucpaný přívod paliva	Vyčistit přívod
	Nečistota v karburátoru	Karburátor vyčistit
	Poškozené kabely zapalování	Opravit nebo vyměnit kabel*)
	Znečištěná svíčka	Vyčistit nebo vyměnit a kontrolovat vzdálenost elektrod
	Znečištěný přerušovač	Vyčistit a kontrolovat vzdálenost kontaktů
Motor běží nepravdivě	Vadný kondenzátor	Vyměnit
	Nedostatek paliva	Doplnit
	Přívod paliva částečně ucpán	Vyčistit
	Karburátor znečištěn	Vyčistit
	Vadná svíčka	Vyměnit
	Uvolněné kabely zapalování	Upevnit kabely*)
	Znečištěný přerušovač	Vyčistit kontakty a seřadit vzdálenost
	Uvolněný kondenzátor	Upevnit
	Vadný kondenzátor	Vyměnit
Motor nemá dostatečný výkon	Motor není zaběhnut	Opatrně zabíhat
	Zanesený čistič vzduchu	Vyčistit
	Neseřížený karburátor	Seřadit
	Motor saje falešný vzduchu	Kontrolovat upevnění karburátoru a těsnění
	Mnoho karbonu ve válci a výfuku	Dekarbonovat
	Nesprávný předstih	Seřadit

*) Při výměně nutno kabel zapalování připájet po předchozí demontáži magnetu. Doporučujeme provádět v odborné dílně.

SEZNAM ZÁRUČNÍCH OPRAVEN PRO MOPED STADION S 22

Garanční opravná MOTOR-JIKOV (Servis) Praha I, Kozi 12	telefon 60901
MOTOR-STADION, Rakovník, Švermova 40	609

OPRAVNÝ MOTOTECHNA

Praha	Opravná motocyklů, Praha XI, Jeseniova 56	220551 až 220554
-------	--	---------------------

Středočeský kraj — Praha	tel.	Severočeský kraj — Ústí nad Labem	tel.
Benešov u Prahy, Mírové náměstí 20	730	Ústí nad Labem, Tovární 35	3011
Beroun, Stalinova 29	453	Děčín IV, Labská nábř. 310	—14
Čáslav		Chomutov, Beethovenova 52	3050
Čes. Brod, Komenského 136	428	Litoměřice, Mírové nám. 25	2356
Dobruška		Roudnice nad Labem, Stalinova 316	2559
Kladno, ulice J. Hory 2566	3813		
Kolín, Stalingradská	2716		
Kutná Hora, Stalinova 309	779		
Ml. Boleslav, Stalinova 780	437		
Mělník, Švermova 108	2190		
Poděbrady, Stalinova 381	997		
Příbram, Štefánikovo n. 330	701		
Rakovník, Palackého 78	332		
Vlašim, Žižkovo nám. 141	308		
Mnichovo Hradiště, Jiráskova 610	229		
Jihočeský kraj — Blatná	tel.	Hradec Králové	tel.
Blatná		Hradec Králové VII, Moravské předměstí	8884
Č. Budějovice, Riegrova 45	4842	Dvůr Králové nad Labem, Náměstí odboje 307	270
Písek, náměstí Svobody 31	2583		
Tábor, Gottwaldova 1178	2637		
Třeboň, Husova 17	52		
Strakonice, Dimitrovova 162	582		
Vodňany, Budějovická 137	320		
Západočeský kraj — Plzeň	tel.	Východočeský kraj — Turnov	tel.
Plzeň, Leninova 73	4912	Moravská Třebová, Moskevská 53	268
Plzeň, Bolzanova ul.			
Rokycany 500/II	64		
Cheb, Karla Marxe 44	751		
Karlovy Vary — Bohatice, Přikopní 352	2087		
Mariánské Lázně, Družstevní 406	2026		
		Pardubice, Strossova 236	2410
		Svitavy, Sokolovská 2	584
		Semily	584
		Turnov, Kudrnáčova 42	113

Jihomoravský kraj -- Erno	Moravské Budějovice, Na Příkopech 325	tel. 88	Bratislava, Thurzova Trnava,	tel. 24450
	Havlíčkův Brod, Malinovského 151	2396	ul. Petra Jilemnického 40	2102
	Velké Meziříčí, U Světla 20	84	Trenčín, Gottwaldovo n. 3	2445
	Brno-Zidenice, Gebauerova 11	531 —85	Nové Město nad Váhom, Malinovského 656	2233
	Brno, Stará Osada 2426	73587	Nitra, Robotnícká 2	2404
	Boskovice, Komenského 53	410	Levice, Štadkovičovo n. 18	415
Severomoravský kraj Ostrava	Velká Bíteš, Látnice 58	123	Nové Zámky, Růžová 7	2284
	Zlomo, Sokolská 27	2278	Topoľčany, Baštinská 58	2379
	Gottwaldov, Stalinova 47	2640		
	Hodonín, Stalingradská 93	382		
	Kyjov, tř. Rudé armády 689	507	Banská Bystrica, Žitě Plesky 31	3197
	Kroměříž, Komenského 373	564	Lučenec, Stalinovo nám. 4	734
Středo- slovenský kraj B.	Uherské Hradiště, Mlýňova 467	42	Ilava, Ludvíta Štúra 331	298
			Ružomberok, Čs. armády 27	2459
			Pov. Bystrica - bude zřízena	
Východo- slovenský kraj — Košice	Olomouc, Domovina 1	4278	Košice, nám. J. Krále 8	29044
	Ostrava-Kunčický, Frýdecká 282	30372		209
	Přerov, Trávník 27	2754	Poprad, ul. Popradské brigády	— 43
	Šumperk, Zerotínovo n. 2	270	Spilská Nová Ves, Na Riadku, V. Širokého 55	175
	Zábřeh, Gottwaldova 18		Rožnava, nám. Haníkových	391
	Krnov, Opavská 23	320	Prešov, Budovatelská 34	2430
Západo- slovenský kraj — Bratislava	Vsetín, Smetanova 1034	912	Humenné, Dukelská 3	366
	Karviná Brunál		Vranov	
	Místek, Frýdlantská 57	702		
	Nový Jičín, Rudé armády 38	579		
	Opava, Olomoucká 3	2815		



SERVISNI SLUŽBU

I MIMO ZARUKU

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 § 8 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 — jím provozem motorového vozidla — způsobí škody: ublížení na zdraví nebo usmrcením, zničením nebo poškozením věcí, odcizením nebo ztrátou věcí, byly-li přitom tyto třetí osoby zároveň nehodou zblaveny možností věcí opatrovat.

Poštovní poukázku k zaplacení pojistného vydávají inspekce štátní pojišťovny podle místa bydliště majitele motocyclu. Pojistné činí Kčs 12,— ročně a je splatné v den zahájení provozu a další vždy 1. března každoročně předem.

Ústřížek poštovní poukázky o zaplacení pojistného za pojištění zákonné odpovědnosti Státní pojišťovně na běžné pojistné období je majitel mopedu nebo řidič povinen mít 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 sehnání dílů, při smyku, při srážce apod. Nahrazují se také škody vzniklé odcizením mopeda, jeho části a součástí, 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 Kčs 50,— ročně.

Mimo zabezpečení mopedu má pamatovat jeho majitel též na vlastní úrazové pojištění. Úrazové pojištění osob dopravených motorovými vozidly se vztahuje na úrazy, které se přihodí řidiči mopedu při jízdě, při zastávkách pokud k úrazu dojde v bezprostřední blízkosti mopedu a v prostoru určeném k jízdě motorových vozidel (na silnici, na cestě, na ulici apod.), při roztláčování mopedu apod.

Roční pojistné za tato pojištění činí Kčs 50,—.

Podrobnosti o pojištění Vám sdělí a pojištění s, a, j, i: inspektoráty státní pojišťovny, které jsou v každém okresním městě, a kromě ve všech obvodech.

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