



Stadion

S 22

S MOTOREM JAWA ccm — TYP 552

TECHNICKÝ POPIS

Návod k obsluze a udržování

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

I. vydání 1962

Vyrábí:

MOTOR - národní podnik - ČESKÉ BUDEJOVICE
závod STADION, Rakovník

VÁŽENÝ UŽIVATELI NOVEHO MOPEDU STADION

Nový moped Stadion S 22, který jste si zakoupil, navazuje na více než 150 tisíc vyrobených mopedů typu S 11. Je všeobecně známo, že náš výrobní závod Motor – Stadion je nejstarším a dosud největším výrobcem mopedů v Československu. Nový typ mopedu Stadion S 22, jehož uživatelem jste se stal, byl zaveden do výroby po dlouhých a pečlivých zkouškách. Konstrukční a dělníci zkonstruovali a vyrobili pro Vás vozidlo levné v nákupu i v provozu s maximálním jízdním pohodlím a co nejméně náročné na údržbu.

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

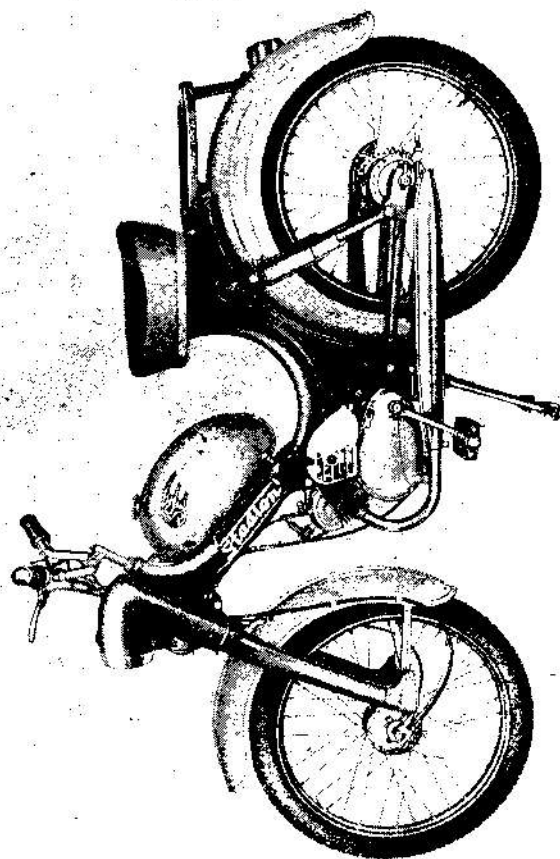
Jsmo přesvědčeni, že moped Stadion je kvalitní výrobek a proto Vám poskytujeme šestiměsíční záruku za jeho kvalitní provedení. Dojde-li tedy k nějaké poruše během této doby, obraťte se na nejbližší opravnu Mototechny. Přejeme Vám mnoho šťastných kilometrů na mopedu Stadion S 22.

MOTOR, n. p., České Budějovice
závod STADION, Rakovník

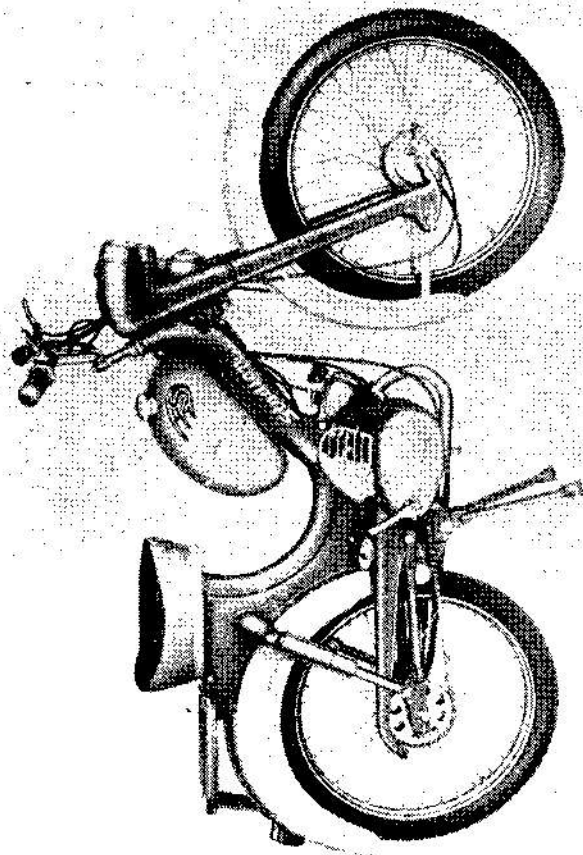
OBSAH

Pohled na moped z levé strany	5
Pohled na moped z pravé strany	5
Rozměrový výkres mopedu Stadion	7
1. Technické údaje	8
2. Popis mopedu	11
Motor	11
Karburátor	11
Spojka	11
Převodovka	11
Převod síly	11
Převod řetězu	11
Rám	11
Odpružení předního kola	11
Odpružení zadního kola	11
Kola	11
Brzdy	12
Nádrž	12
Sedlo	12
Řídítka	12
Stojánek	12
Bzučák	12
Nosič zavazadel	12
Tlumič výfuku	12
3. Popis elektrického zařízení	13
4. Zajištění nového stroje	15
5. Návod k obsluze	16
Spouštění motoru	16
Řazení převodových stupňů	17
Zmírnění rychlosti	18
Jízda na svahu	18
Zastavení motoru	18
Bezpečnost jízdy	19
6. Údržba	20
Čištění stroje	20
Motor	20
Převodová skříň	20
Spojka	21
Primární převod	21
Sekundární řetěz	21
Setrvačnickové magneto	21
Lanka bowdenu	21
Otočná rukojeť plynu a řazení	21
Kuličky v hlavě řízení	22
Kuličková ložiska kol	22
Náhon rychloměru	22
Čepy předního pérování	22

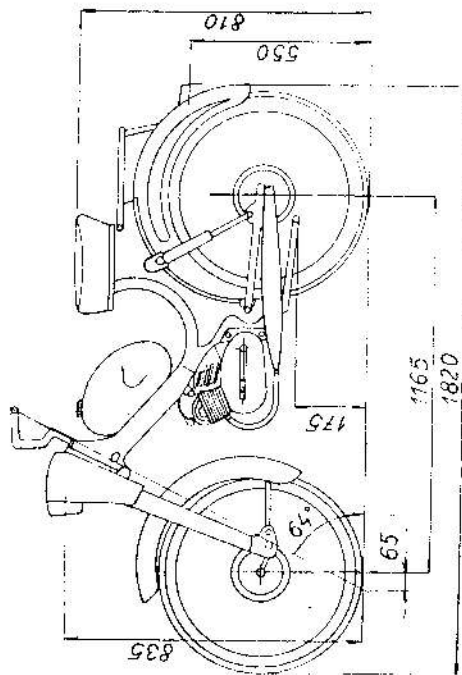
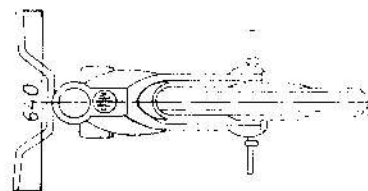
Pružné teleskopy	22
Uložení zadní kyvné vidlice	22
Tabulka mazání mopedu	22
Pneumatiky	23
Demontáž a montáž pneumatik bez použití nářadí	24
Postup demontáže	24
Postup montáže	24
Seřizování brzd	25
Vymezení axiální vůle hřídele klik	25
Napínání řetězu	25
Spojka a její seřízení	26
Kontrola seřízení řazení	26
Karburátor	27
Kabely	27
Zapalovací svíčka	27
Elektrický bzučák	28
Setrvačnickové magneto	28
Postup při seřízení předstihu zapalování	28
Dekarbonizace	29
Seřízení hlavového složení	
Seřízení ložisek náboje kol	
Demontáž a montáž motoru do rámu	30
7. Přehled běžných prací údržby	31
8. Přehled běžných prací po zajetí	32
9. Montáž a demontáž bez speciálního nářadí	33
Vyjmutí předního kola	33
Vyjmutí zadního kola	33
Stopa kol	33
Sejmutí krytu řetězu	34
Demontáž světlometu	34
Seřízení řídítek	34
Demontáž a montáž otočné rukojeti, plynu a řazení	35
Sejmutí sedla	35
Sejmutí karburátoru	35
Seřízení lanka ke karburátoru	35
Demontáž hlavy, otočné rukojeti, válce	35
Výměna pístních kroužků	36
Demontáž a montáž přední vidlice	36
Nářadí	36
10. Tabulky poruch a jejich odstranění	
11. Několik dobrých rad pro majitele mopedu	



Obr. 1. Pohled z levé strany



Obr. 2. Pohled z pravé strany

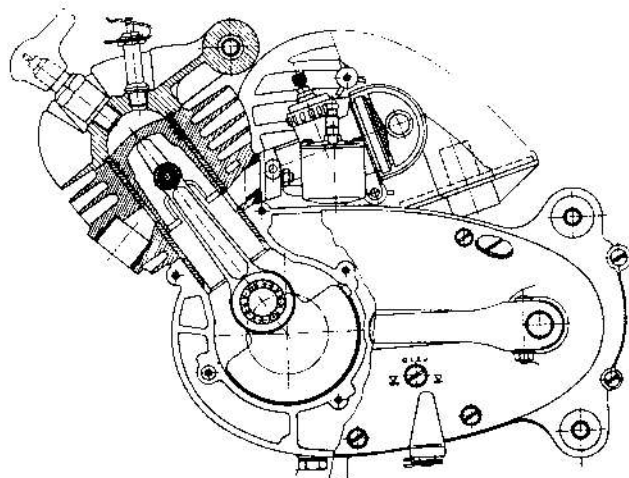


Obr. 3. Rozměrový výkres

1. Technické údaje

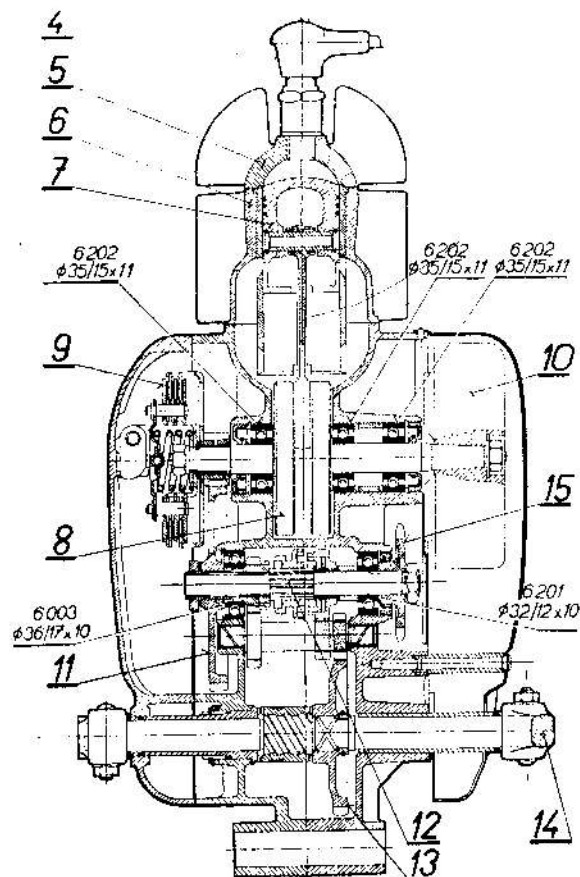
Motor	benzinový zážehový dvoudobý vzduchem chlazený se šikmým válcem skloněným vpřed
Počet válců	1
Průměr válce (vrtání)	38 mm
Zdvih	44 mm
Zdvihový obsah	49,8 cm ³
Kompresní poměr	1 : 7,5
Maximální výkon motoru	1,8 k + 10 ³ / ₁₀ při 4250 ot/min.
Hlučnost motoru podle ČSN 30 0512	max. 73 dB
Základní spotřeba paliva podle ČSN 30 0510 při rychlosti 35 km/hod.	1,51 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/hod.	
– 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 π $\times$ 2,25 π
– rozměr pneumatik	23 π $\times$ 2,25 π
Rozměry mopedu:	
délka	1820 mm
šířka (přes řídítka)	640 mm
výška	1040 mm
světlost	175 mm
vzdálenost os kol	1165 mm

Popis mopedu Stadion S 22



Obr. 4. Moped Stadion S 22

Řez motorem JAWA - 50 - typ 552



MOPED STADION S 22 je nejmenší a nejnižší československé jedno-
stopé motorové vozidlo pro dopravu jedné osoby. Nízká váha mopedu
umožňuje případné přenosení při garážování apod.

MOTOR je dvoudobý zážehový s vratným vyplachováním. Číselné infor-
mace jsou uvedeny v oddílu „Technické údaje“.

KARBURÁTOR JIKOV 2912 PS polospádový s účinným tlumičem
sání. Seřizování chodu naprázdno se provádí dorazovým šroubem sou-
pátka a regulačním šroubem na lanku. Proti ohřívání od válce je chrá-
něn izolační vložkou.

SPOJKA je vícelamelová s asbestoprskyličným obložením 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 SILY z motoru do převodovky je proveden primárním převodem
ozubenými koly se šikmým ozubením. Převod je pod levým víkem mo-
torové skříně. Soukolí běží spolu se spojkou a převodovkou v olejové
lázni.

Sekundární převod mezi převodovkou a zadním kolem je řetězem
FAVORIT TRANSPORT 12,7 $\times$ 4,8 mm, 108 článků, který je částečně
zakryt.

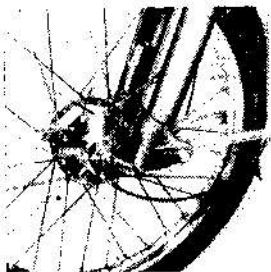
KRYT ŘETĚZU je z ocelového plechu a na povrchu smaltován. Kryt
kývá společně se zadním kolem okolo čepu kyvné vidlice. Za jízdy
spolehlivě chrání jezdce před znečištěním od řetězu.

RAM je otevřený, elektricky svařovaný, z jakostní ocelové trubky, kombi-
navaný s nosnou skříní z ocelových plechů.

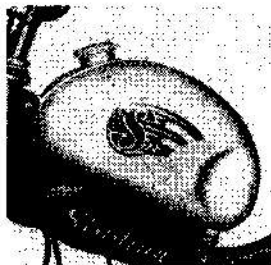
ODPRUŽENÍ PŘEDNÍHO KOLA je provedeno vidlicí svařovanou z oce-
lových výlisků, s krátkými tlačnými kyvnými raménky a ocelovými vi-
nutými pružinami, v nichž jsou vloženy pryžové tlumiče.

ODPRUŽENÍ ZADNÍHO KOLA (obr. 6) 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 pruží-
nami a pryžovým dorazem.

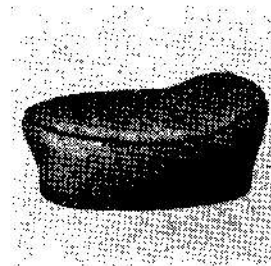
KOLA mají drátový výplet. Rozměr ráfků i pneumatik je 23 π $\times$ 2,25 π ,
snadno vyjímatelná a jsou vzájemně záměnná. Dráty jsou $\varnothing$ 2,65 mm.
Náboje kol jsou z lehké slitiny.



Obr. 6



Obr. 7



Obr. 8

BRZDY jsou velmi účinné. Přední brzda se ovládá lanovodem od řídítek, zadní táhlem od příslapu. Brzdy se seřizují vroubkovanými maticemi bez použití nářadí. Záchyt reakce zadní brzdy je proveden ocelovým odlitkem.

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 rozarvu paliva asi 0,5 litru. (Obr. 7).

SEDLO je poduškové z mechové tvarované pryže s koženkovým potahem. Je odnímatelné po povolání křídlové matice. Pod sedlem je prostor pro vložení nářadí a husítky. (Obr. 8).

ŘIDÍTKA jsou nedělená se stavitelnou výškou podle velikosti a přání jezdce. (Obr. 9).

STOJÁNEK je dvouramenný, svařený z ocelových výlisků. (Obr. 10).

BZUČÁK je elektrický, ovládání z levé strany řídítek.

NOSIČ ZAVAZADEL je lisován z ocelového plechu. V bočních stěnách jsou výřezy pro přichycení zavazadel.

TLUMIČ VÝFUKU doutníkového tvaru vnitřním uspořádáním přispívá účinně k snížení hluku výfuku.



Obr. 9



Obr. 10

3. Popis elektrického zařízení

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

Setrvačnickové magneto se skládá ze základní desky (statoru) s rotorem ze speciální slitiny se čtyřmi namagnetními magnety. Rotující hmoty rotoru je plně využito při každé otočce chodu motoru.

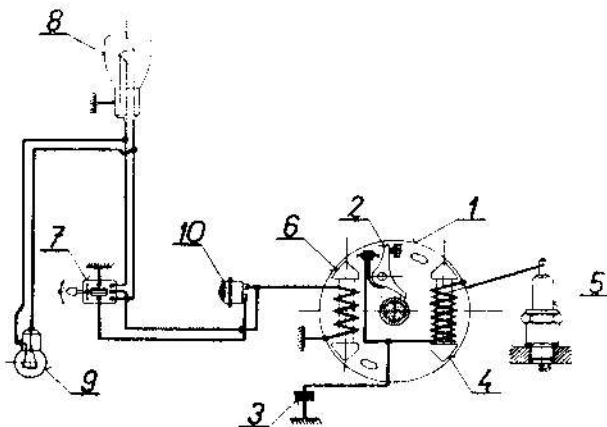
Na základní desce je zapalovací svíčka a část elektrické soustavy. Zapalovací část základní desky tvoří zapalovací cívka s dvojitým vinutím, přerušovač a kondenzátor, který je umístěn nímž základní desku. Náhon přerušovače provádí vačka na středu rotoru. V okamžiku rozhojení kontaktů přerušovače přeskočí na elektrodách svíčky jiskra.

Proud pro osvětlení 6 V 18 W dodává samostatná osvětlovací cívka. Kabely osvětlovací instalace mají průřez 0,5 mm².

SVETLOMET 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 SVÍTLNA na zadním blatníku má žárovku 12 V, 3 W – E 10/13 typu 5643.

ZAPALOVACÍ SVÍČKA má být typu PAL 14/225.



Obr. 11

nového stroje

Doporučujeme, aby při přebírání stroje jeho nový majitel překontroloval vybavení (nářadí) a stav oleje v převodové skříni. Výšku hladiny oleje určuje otvor uzavřený šroubkem M 6. Správné zajištění mopedu silně ovlivňuje jeho výkon, spotřebu pohonných hmot a trvanlivost. Při zajištění řídíte se těmito pokyny:

A. Pohonnou směs používáme v předepsaném poměru:
do najetí 1000 km 1 : 16 (3/16 l oleje do 3 l benzínu)
po najetí 1000 km 1 : 20
Doporučujeme používat automobilový olej M 5 Mix.

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 dalších jízdách bez zastavení doporučujeme motor ochladit občasným přivřením a opětným přidáním plynu.

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

F. Občas překontrolujeme dotažení všech šroubů a matic.

G. Po ujetí 500 km vypustíme automobilový olej PP 7 z převodové skříně. Vypláchneme ji proplachovacím olejem (ložiskový olej B 2) 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 zaolejovala svíčka, a elementy motoru již také nevyžadují tak vydatného mazání jako v záběhu.

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



5. Návod k obsluze

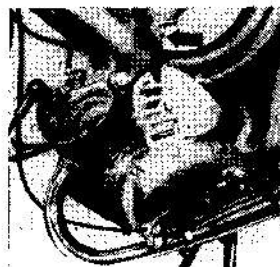
Přesvědčíme se, je-li v nádrži palivo. Uzávěr nádrže se otvírá vytážením zátky z PVC na horní části nádrže.

Malý otvor v uzávěru nádrže chráníme před ucpáním. Nádrž plníme vždy přes sítko, které je zapuštěno v plnicím otvoru nádrže. Na spodní části nádrže je namontován výpustný kohout obr. č. 12.

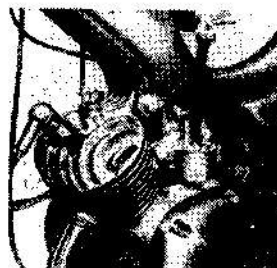
Přezkoušení nahuštění pneumatik, které přiměřeně k jezdcí střední váhy je cca:

přední kolo	1,50 atp.
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.



Obr. 12



Obr. 13

SPOUŠTĚNÍ MOTORU

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

1. Otevřeme výpustný kohout a karburátor přeplavíme stisknutím přeplavovacího kolíčku obr. č. 13; přeplavování provádíme pouze u studeného motoru.
2. Moped nenakláníme ze svislé polohy; sešlápnutím šlapadel ve směru jízdy spustíme motor. Pro ulehčení startu stiskneme páčku dekompresoru, sešlápneme šlapátka ve směru jízdy a ke konci sešlápu uvolníme páčku dekompresoru. Páčka dekompresoru je umístěna na levé straně řídítek.
- Další možnost nastartování motoru je rozjezdem pomocí šlapátek. Postupujeme takto: Zařadíme druhý nebo první převodový stupeň, páku spojky necháme stisknutou a šlapeme. Po dosažení nutné rozjezdové rychlosti uvolníme páčku dekompresoru a v tu chvíli můžeme motor spustit.
3. Nedoporučuje se moped spouštět pomocí šlapání na dvouramenném stojánku, neboť stojánek není konstrukčně řešen pro tento způsob startu.

Ovládání řazení na levé straně řídítek pomocí rukojeti. Otočná rukojet levé ruky má současně páku spojky a řazení provádíme tláčením. Značka na rukojeti a pevný kroužek, na kterém jsou vyznačena čísla 1-0-2, nám ukazují, který stupeň převodu máme zařazen.

Postup řazení převodových stupňů:

1. Při rozjíždění stiskneme levou rukou páčku spojky, přičemž otočíme otočnou rukojet směrem od sebe a zasuneme první převodový stupeň. Povolíme povelování plynem, přidáme plyn, přidáme plyn, přidáme plyn.
Pozor: Spojku nikdy nepouštíme rychle u zařazeného prvního převodového stupně!
Po dosažení rychlosti asi 10 km/hod. uберeme plyn, stiskneme levou rukou páčku spojky a otočnou rukojet otočíme směrem k sobě, čímž zasuneme druhý převodový stupeň (první záběr). S cílem povolíme páčku spojky, pravou rukou přidáme plyn, čímž zvětšujeme rychlost mopedu. Při zpětném řazení přidáme plyn, zmáčkneme levou rukou páčku spojky a otočnou rukojet rukojeti směrem od sebe do poloviny otáčky rukojeti zasuneme neutrála a plným otočením až na doraz první převodový stupeň.
2. Při zastavování uберeme plyn, vtiskneme levou rukou páčku spojky a otočnou rukojet zasuneme na neutrála, který je mezi prvním a druhým převodovým stupněm. Teprve potom povolíme páčku spojky. Motor zhasneme zmáčknutím páčky dekompresoru na levé straně řídítek. Zastavíme-li jen na krátký čas (na křižovatce apod.), přesuneme zasunutý převodový stupeň první a spojku podržíme vypnutou.
Pozor: Nenechávejte nikdy spojky zbytečně dlouho prokluzovat! Popsané úkony nutno provádět rychle za sebou, jinak značně poklesne rychlost jízdy během řazení.

Pozor

ZMÍRNĚNÍ RYCHLOSTI

Ke zmírnění rychlosti mopedu používáme těž 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, kluzké, event. přešné vozovce a v zatáčkách používejte přední brzdy velmi opatrně!

Pozor

JÍZDA ZE SVAHU

Na kratších mírných svazích působí motor při zavěšeném plynu jako brzda. Nikdy nesjíždějte dlouhý a strmý svah se zařazeným převodovým stupněm a zavěšeným plynem (motor by nebyl mazán).

Na nepřehledném úseku silnice s mírným svahem můžeme řadit polohu pro chod naprázdno a sjíždět tímto bezhlučně. Pro případ použití brzděku musí být zařazen převodový stupeň a motor se musí otáčet (výroba elektrického proudu).

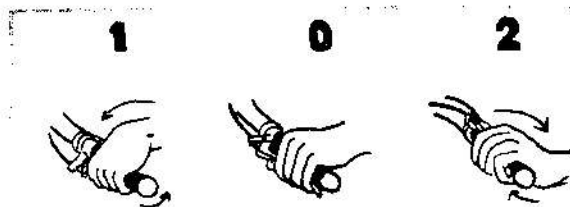
Učinné brzdy zastaví moped společně i při vyšší rychlosti. Občas mírně zvyšujte otáčky motoru, aby se zlepšilo mazání. Palivový kohout nesmí být během jízdy uzavřen. (Důležité pro mazání motoru). Sjíždění svahu velkou rychlostí při otevřeném plynu snižuje značně životnost motoru.

ZASTAVENÍ MOTORU

Po skončení jízdy uzavřeme palivový kohout. Po ukončení denní jízdy doporučujeme (po uzavření palivového kohoutu) nechat stroj běžet v nízkých otáčkách tek dlouho, až se palivo v karburátoru spotřebuje.

Olaj obsažený v palivu se usazuje v plovákové komoře a může ucpat trysku. Zastavení se provede tímto způsobem.

1. Uzavřeme palivový kohout.
2. Uzavřeme plyn otočením pravé rukojeti dopředu.
3. 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.



Obr. 14

Bezpečnost jízdy

Zvýšený provoz motorovými vozidly vyžaduje znalost dopravních předpisů a předepisuje vyhl. 141, která k povolení řízení mopedů pro jeho majitele.

Čeho se nutno vyvarovat.

1. Odcházejte-li od mopedu na delší dobu, zasuňte druhou rychlost a nechte páčku spojky v neutrální poloze (mezera mezi opěrným raménkem a pákou spojky má být 0,3 až 0,5 mm). Jinak je pružina řazení zbytečně namáhána.
2. Motoru škodí, když jej necháme 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, popřípadě pomozte šlapadly, ale nejezděte zbytečně dlouho na prvý převodový stupeň.
5. Při přeřazení na druhou rychlost uzavřít plyn, zmáčknout spojku, otočit rukojet na dorazy druhé rychlosti a spustit spojku. Neubeře-li plyn, roztočí se po zmáčknutí 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. Nikdy nepoužívejte paliva a možná nevhodných jakostí.

6. Údržba

Čištění stroje. Uželná konstrukce mopedu umožňuje snadné čištění.

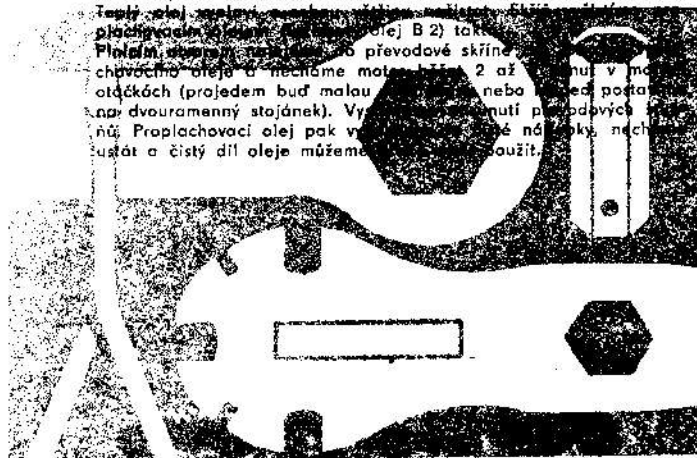
Stroj umýváme vodou. Při mytí stroje dbáme, aby voda nevnikla do karburátoru, světlometu, setrvačnickového magnetu a brzd. Chromování a lakované části osušíme a vyleštíme flanelovou látkou nebo jelenicovou kůží. Lakované části můžeme leštit těž leštiči pastou na laky. Vodu ze žebér válců odstraníme nejlépe spuštěním motoru, po jehož zahřátí se voda vypaří.

Při trochu řemeslné zručnosti můžete provádět údržbu sami. V mimořádných případech nutno vyhledat pomoc odborné dílny.

Motor je mazán samočinně přidáním automobilového oleje motorového M 5 Mix do paliva v poměru 1 : 20 po zajetí stroje, při zajištění do 1000 km v poměru 1 : 16.

Převodová skříň plní se v létě i v zimě automobilovým olejem PP 7 (asi 300 cm), pravidelně po ujetí 5000 km. Výměnu oleje provádíme nejlépe po skončení jízdy, kdy je motor a olej ještě teplý.

Teplý olej se lepí, a proto olej z převodové skříně vylijeme do plechové láhve (například B 2) tak, aby zůstalo asi 10 cm oleje. Převodovou skříň vyčistíme a převodové skříň naplníme čistou olejem a necháme motor běžet 2 až 3 minuty v mrazicím otáčkovém režimu (projedeme buď malou nebo velkou počtu na dvouramenný stojánek). Vyčistíme a znovu naplníme převodovou skříň. Proplachovací olej pak vylijeme a nádobky, které jsme použili, čistíme a čistý díl oleje můžeme znovu použít.



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

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

U nového stroje vyměníme olej:

poprvé po ujetí 5000 km,

podruhé po ujetí 1500 km,

potřetí po ujetí dalších 1500 km od druhé výměny oleje.

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

Hlavní 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 1500 km. Demontovaný řetěz vypereme v petroleji. Po uschnutí vložíme asi na 1 hodinu do mírně nahřátého (60°–80° C) mazacího tuku A 00, vyjeme, tuk na něm necháme mírně zaschnout, přebytečný tuk s povrchu setřeme a provedeme montáž řetězu.

Poznámka: U nového mopedu nutno řetěz výše uvedeným postupem namazat a teprve potom zajiďet stroj. Konzervační tuk na novém řetězu nepovožujte nikdy za vyhovující mazadlo.

Setrvačnickové magneto — po ujetí 3000 km sejme pravé víko motoru a přimážeme několika kapkami automobilového oleje PP 7 čep vahadla přerušovače. Přimazáváme opatrně, aby olej neodstříkával na doteky přerušovače. Plaf na nosníku napustíme mazacím tukem AV 2.

Lanka bowdenu spojky, řazení, přední brzdy a plynů mažeme po ujetí 1000 až 1500 km několika kapkami akt. oleje PP 7. Toto mazání provedte minimálně jednou za sezonu.

Otočná rukojeť plynu a řazení se má po ujetí 5000 km mazacím tukem A 00, a to po sejmutí rukojeti z řídítek. Vyšroubujeme upevňovací zátku povolením šroubku (otvor v rukojeti z PVC) a rukojeť stáhneme.

Kuličky v hlavě řízení mažeme mazacím tukem AV 2 při příležitostné montáži a demontáži, nejméně však po ujetí 8000 km, eventuálně jednou za rok.

Kuličková ložiska kol (přední i zadní) mažeme pravidelně po ujetí 8000 km mazacím tukem AV 2. Při mazání dbáme důkladné čistoty.

Náhon rychloměru mažeme náhodným zmáčknutím maznice na tuk. Používáme výhradně mazacího tuku A 00.

Čepy předního pérování mažeme tukem A 00 po ujetí každých 500 km.

Průžné teleskopy mažeme olejem PP 7 vždy po najetí 3000 km.

Uložení zadní kyvné vidlice mažeme tukem A 00 po najetí cca 10 000 km (alespoň jednou za 3 roky).

Stejně tak vždy po umytí stroje promážeme čep stojánku tukem A 00. Ostatní místa namažeme podle níže uvedené tabulky.

Po ujetí každých km	Místa mazání	Počet míst	Druh mazadla
500	čepy předního pérování	2	tuk A 00
1000	kontrola, příp. doplnění převodovky	1	olej PP 7
	průžné teleskopy	2	olej PP 7
3000	čep vahadla přerušovače plst přerušovače	1	olej PP 7
	převodovka - výměna	1	tuk AV 2
5000	otáčecí rukojeti	1	olej PP 7
	sekundární řetěz	2	tuk A 00
	lonka a lanovody	1	tuk A 00
	klíče brzdové	2	olej PP 7
8000	kuličky v hlavovém složení	1	tuk AV 2
	přední vidlice ložiska kol	2	tuk AV 2
10 000	uložení zadní kyvné vidlice (po demontáži)	1	tuk A 00

Pneumatiky

Trvanlivost pneumatik závisí na tlaku vzduchu ve vzdušnici s ohledem na zatížení, je tuž 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 podšroubováním čepičky ventilku a na vylhčení jeho otvoru (bublina). Tvoří-li se vřduchové bubliny, uniká vzduch ventilkem. V tomto případě utáhneme kuželku ventilku (k tomu slouží čepička ventilku opatřená výřezem). Když toto opatření nestačí, vyšroubujeme kuželku ventilku a nahradíme ji novou. Doporučujeme opatřit si do zásoby 1 až 2 náhradní kuželky ventilku.

Poškozenou vzdušnici opravíme zalepením. Za tím účelem sejmeme plášť z ráků. Vyšroubujeme kuželku ventilku a vypustíme tak zbytek vzduchu. Matičku upevňující ventilku k ráku sešroubujeme. Kola položíme na okraj pláště v místě protilehlém ventilku, vložíme do prohloubení ráku. Pomocí montovacích pák převlékneme plášť přes okraj ráku (viz obr. 15).

Přitom je nutno dbát, aby nebyla neopatrností přiskřípnuta a poškozena vzdušnice.

Když byl plášť po celém obvodu přesunut přes okraj ráku, vytlačíme zcela ventilku z ráků a vyjmeeme vzdušnici. Po našroubování kuželky do ventilku a mírném nahuštění vzdušnice zjistíme, nejlépe ponořením do vody, ve kterém místě je vzdušnice poškozena.

Místo si označíme (inkoustovou tužkou nebo pod.) a vzdušnici osušíme. Před lepením musíme místo poškození vzdušnice lehce zdrsňit, nejlépe kouskem skelného papíru. Zdrsňené místo potřeme lepidlem na gumu a teprve po uschnutí lepidla přilepíme záplatu, kterou před tím zbavíme ochranného polepu. Po zalepení vzdušnice celé místo záplaty zaprášíme kloučkem, aby se vzdušnice v místě, kde byla natřena lepidlem, nepřilepila na vnitřní stěnu pláště. Plášť dobře prohlédneme a předmět, který způsobil porušení vzdušnice a zůstal vzet v plášti, odstraníme.

Zpětná montáž pneumatiky se provádí takto: vzdušnice částečně nahuštíme, vložíme do pláště, který jedním okrajem zůstal v ráku, pro-

vlákneme ventilku otvorem v ráku a zjistíme matičkou (nada tahavostí).

Pak přesuneme okraj pláště nejprve v místě proti ventilku přes okraj ráku dovnitř, přidržíme jej v prohloubeném místě ráku a montážní pákou přesouváme plášť postupně po obou stranách, až dojdeme k ventilu. Tuto práci provádíme opatrně, abychom nepoškodili vzdušnici přiskřípnutím mezi okraj pláště a ráku.



Obr. 15

DEMONTÁŽ A MONTÁŽ PNEUMATIK BEZ POUŽITÍ NÁRADÍ (obr. 16.)

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.



Obr. 16

POSTUP DEMONTÁŽE:

1. Vyšroubujeme čepičku ventilkou a vroubkovanou maticí, čímž unikne zbytek vzduchu ze vzdušnice.
2. Ventilek zasuneme tlakem palce úplně dovnitř pláště (mimo otvor v ráfku).
3. Boky pláště naproti ventilkou asi v třetině obvodu namačkáme do prohloubení v ráfku, čímž se nám plášť u ventilkou poněkud oddálí od ráfku.
4. Kolo postavíme, rukou uchopíme plášť, dlaň pravé ruky opřeme o vnitřní okraj ráfku a plášť přesuneme přes okraje současně.

Poznámka: Tato práce vyžaduje trochu obratnosti, kterou lze získat jen několikaletým opakováním demontáže.

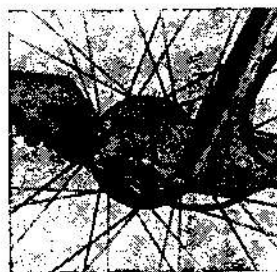
POSTUP MONTÁŽE:

1. Vzdušnice nahustíme tak, aby zmizely záhyby.
2. Plášť navlečeme rukou přes jeden okraj ráfku.
3. Do pláště vložíme duši, přičemž zostráme ventilek do otvoru v ráfku.
4. Naproti ventilkou začínáme stejnoměrně na obě strany zasunovat plášť do ráfku asi do poloviny obvodu. Pak opět naproti ventilkou okrajem podrážky zamáčkneme plášť do prohloubení ráfku. Stejným způsobem přislapováním na obou stranách dokončíme nasunutí do ráfku.
5. Vyrovnáme plášť v ráfku, aby kroužek vylišený na boku pláště byl soustředěný s okrajem ráfku kola.

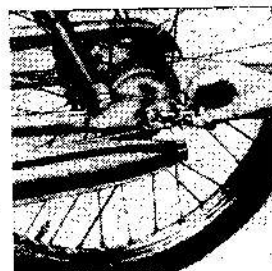
Upozornění: Upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzin a prudké slunce. Doporučujeme občas prohlédnout pneumatiky a případně odstranit předměty zaseknuté ve vzorku pláště (ostré kameny, sklo apod.).

SEŘIZOVÁNÍ BRZD (obr. 17 a 18)

Pinonábojové dvoučelistové brzdy mopedu Stadion S 22 jsou bohatě dimenzovány a dobře kryty proti vnikání vody, která by snížila jejich účinnost. Vyžadují jen občasné seřízení, když je obložení čelisti 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 přezkontrolujeme kola, která se musí lehce otáčet a účinnost brzdy (brzdná dráha) na suché tvrdé vozovce.



Obr. 17



Obr. 18

Pozor: Nezkoušejte nikdy brzdy na mokré, měkké, blátivé, právě tak písčité nebo šterkovité vozovce. Při každém napnutí sekundárního řetězu — neopomeňte znovu seřídít a přezkoušet zadní brzdou.

VYMEZENÍ AXIÁLNÍ VOLE HŘÍDELE KLIK

Axiální vůle hřídele příslapu je vymezena podložkami, jde však o to, aby podložky nebyly odstraněny. Bez vymezení vůle je porušen záběr ozubených kol v převodové skříně a zvětšuje se nutný krok brzdy (viz odstavec o seřízení brzd).

Po namontování pravé kliky (u řetězu) je třeba posunout hřídel příslapu zprava-doleva, až klika dosedne na pouzdro hřídele, pak vůli vymezení vhodnými podložkami.

NAPINÁNÍ ŘETĚZU

Uvolníme osu zadního kola, tj. matici osy a matici pouzdra řetězového kola. Pak povolíme maticí napínáku řetězu. Osu zadního kola posuneme zprava-doleva asi o 1 mm. Seřizovací maticí utahováku stejnoměrně utahujeme a kontrolujeme napnutí řetězu. Průhyb řetězu musí být až 1,5 cm ve středu dolní části řetězu. Po seřízení kola „do stopy“ utáhneme pečlivě maticí pouzdra řetězového kola a nakonec maticí osy. Dbáme, aby zadní kolo sledovalo stopu předního. Seřídíme zadní brzdou, neboť po posunutí zadního kola by nám brzda stále přibrzdžovala. Napnutí řetězu přezkontrolujeme po ujetí každých 1000 km.

SPOJKA A JEJÍ SERÍZENÍ

Spojka běží v olejové lázni a nevyžaduje mimo nastavení vůle lanka žádnou údržbu. Páčka spojky musí být vždy volná. Časem se lanka spojky vytáhne a vůle páčky se zvětší. Vymezíme ji po uvolnění pojistné vroubkované matice a otočením seřizovacího šroubku na fidítkách o 1 až 2 otáčení. 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 a spodku motoru. (Před zkrácením lanka musí být seřizovací šroubek úplně zašroubován).

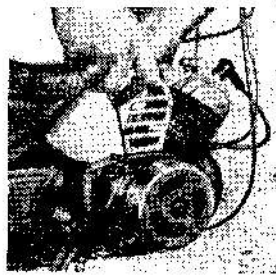
Pozor! Seřizování spojky provádíme po naplnění převodové skříně olejem a protočení motoru.

KONTROLA SERÍZENÍ 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 otočíme rukojeti řazení násilím, protáhne se lanka řazení, což vyžaduje nové seřízení řazení.



Obr. 19



Obr. 20

Správná funkce řazení převodových stupňů předpokládá řádné mazání lanka a lanovod. U tohoto mopedu je řazení nastaveno již při výrobě. Zpočátku, než dojde k ustálení délky lanka a bowdena, je nutno kontrolovat seřízení řazení. Zkrácení lanka řazení se provádí pomocí seřizovacího šroubku s rozpěrkou (obr. 19). Na lanovody řazení u nádrže je seřizovací šroub s rozpěrkou, jímž snadno vyměříme nežádoucí posunutí zubové spojky.

Při seřizování postupujeme takto: otočnou rukojeti zařadíme druhý převodový stupeň.

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

Při správném seřízení řazení nesmějí zachytávat zuby spojky. Jestliže ozuby zachytávají, zašroubovali jsme stavěcí šroub příliš hluboko – otáčejím 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. 20.). Toto seřízení (zkrácení lanka) je lépe svěřit odborné dílně. Jiné obsluhy řazení nevyžaduje. Kontrolu seřízení řazení provádíme nejporději po ujetí každých 1500 km.

KARBURÁTOR

Karburátor „ILKOV“ 2912–2914 PS je moderní, polospádový karburátor, vybavený účinným tlumičem sání. Jehož přední část je vytvořena jako kryt karburátoru. Seřizovací orgány, jako hlavní tryska, tryska běhu naprázdno, jehla šoupátka, zlepšuje přechod z běhu naprázdno.

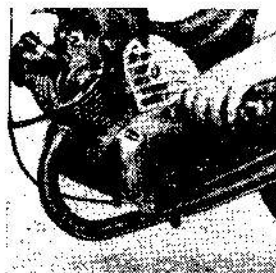
Samostatný okruh běhu naprázdno s výměnitelnou tryskou zajišťuje klidný a pravidelný volnoběh. Údržba karburátoru z vyčištění karburátoru a vložky čističe vzduchu po ujetí cca 3000 km. (Vypere me v čistém benzínu.) Jednotlivé, rozebrané díly karburátoru po proprání v čistém benzínu necháváme oschnout rozložené. Čistič vzduchu navlhčíme po tom směsí motorového oleje a benzínu v poměru 1 : 1. Při opětovné montáži na motor kontrolujeme, zda těsně i a izolační podložka mezi karburátorem a válcem motoru jsou na své n místě a zda těsnění není poškozeno.

KABELY

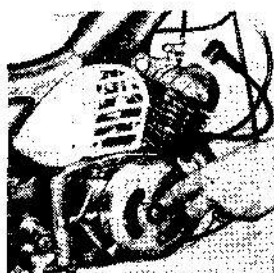
Občas prohlédneme a místa s poškozenou izolací ovíjeme izolační tkanicí. Poškozená místa by měla způsobit skrz.

ZAPALOVACÍ SVÍČKA

Kontrola funkce zapalovací svíčky je patrná z obr. 21. Těleso svíčky položíme na motor (uzavíráme), přičemž elektrody svíčky se nesmějí dotýkat žebér hlavy válce. Pak znovu otáčíme motor. Mezi elektrodami zapalovací svíčky musí přeskočit jiskra. Nepřeskočí-li, přezkoušíme vzdálenost elektrod. Pokud je vzdálenost kontaktů přerušovače (obr. 22.). Zapalovací svíčku občas vyčistíme, karbon opatrně seškrábáme, případně seřídíme křemíkem na 0,4 m/m opatrným přiklínutím kontaktu na těleso svíčky.



Obr. 21



Obr. 22

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

SETRVACNIKOVÉ MAGNETO

Po ujetí cca 5000 km přezkontrolujeme, případně seřídíme vzdálenost doteku přerušovače a nastavíme předstih, eventuálně vyčistíme doteky. (Vzdálenost doteku přerušovače = 0,4 mm.) Tuto vzdálenost přezkontrolujeme měrkou dodávanou v nářadí. Plíšek nesmí projít. Nemají-li doteky předepsanou vzdálenost, povolíme upevňovací šroubek a nastavíme správnou vzdálenost pootáčením nosníku pevného bodu. Pak opět upevňovací šroubek dotáhneme.

POSTUP PŘI SEŘÍZENÍ PŘEDSTIHU ZAPALOVÁNÍ

Otočíme klikovým hřídelem (setrvačником), až píst dosáhne horní úvratě. Přezkontrolujeme měrkou správnou vzdálenost doteku přerušovače (0,4 mm), případně ji nastavíme.

Pootočíme klikovým hřídelem zpět (proti normálnímu směru otáčením motoru), až doteky se přiblíží k sobě a vložíme mezi ně proužek cigaretového papíru.

Zvolna otočíme klikovým hřídelem v normálním směru otáčením 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 úvratí změříme tyčičkou, kterou opatrně, otvorem pro zapalovací svíčku, neničíme předstihové nastavení. Pokud jsou hodnoty správné, musíme jej znovu nastavit. Povolíme šroub upevňující desku statoru magnetu ke stěně motorové skříně, pootočíme stator do správné polohy a znovu kontrolujeme předstih, jsou-li hodnoty správné, silně dotáhneme upevňovací šrouby desky statoru.

Důležité upozornění: Doporučujeme, aby seřizování předstihu a odtrhu prováděla odborná dílna.

Dekarbonizace

Po ujetí cca 5000 km doporučujeme provést dekarbonizaci. Usazené zbytky spálené směsi (karbonu) snižují výkon motoru a způsobují přílišné zahřívání. Usazený karbon na horní části pístu, v hlavě válce a ve výfukových kanálech odstraníme opatrným odškrábáním. Karbon odstraníme stejným způsobem i z drážek pístních kroužků. Při opětném nasazení pístních kroužků dbáme, aby kroužky byly uloženy do stejných drážek jako byly před sejmutím. Po odškrábání karbonu očistíme části vypereme v čisté benzínu a smontujeme. Tlumiče výfuku vyčistíme po ujetí přibližně 2000–2500 km tím způsobem, že ze zadního dílu tlumiče výfuku vyjmeeme plochými kleštěmi trubku po vyřoubování šroubu M 4. Trubku důkladně vyčistíme drátěným kartáčem a opět namontujeme.

SEŘÍZENÍ HLAVOVÉHO SLOŽENÍ

Hlavové složení (řízení) má stavitelná kuličková ložiska. Před montáží (montáží) jsou pečlivě namazána. Rozebírání doporučujeme jen při generální opravě. Po vyprání věnečku s kuličkami mažeme opět mazacím tukem AV 2.

Hlavové složení je důležité ústrojí vozidla a je proto nutno věnovat mu zvýšenou pozornost. Jakmile zjistíme vůli v ložiskách řízení, musíme ihned vymezit dotažením kroužků.

Při seřizování postupujeme takto:

- a) povolíme obě závěrné matice hlavového složení;
- b) pootočením vpravo horním kuzelem řízení vymezíme hlavové složení;
- c) dbáme vždy, aby se vidlice lehce otáčela (je vždy nutno počítat s tím, že utažením závěrných matic se chod poněkud stíží);
- d) dotáhneme obě závěrné matice a znovu kontrolujeme chod vidlice; je-li třeba, tedy horní kužel opět trochu povolíme; při dotažování obou závěrných matic dbáme, aby se horní kužel řízení nepootočil.

Zde hlavně platí zásada a udržování vozidla v bezvadném stavu, neboť jen u dobře seřazených hlavových složení je jízda úplně spolehlivá.

Při uvolnění 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 dílů!

SEŘÍZENÍ LOŽISEK NÁBOJE KOL

Náboje kol (přední i zadní) mají po dvou jednořadových kuličkových ložiskách č. 6000. Ø 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 unikát a nečistota ani vlhkost nemohou proniknout do ložisek. Ložiska mají dlouhou životnost. Rozebírání nábojů kol provádíme zpravidla

pouze při generální opravě. Všechny části ložisek potom vypereme pečlivě v benzínu. Po vyprání namažeme kuličková ložiska novým mazacím tukem AV 2, případně opatříme novým těsněním. Neopomeňte však stejně ložiska mazat nejméně jednou do roka. Ložiska plníme do 1/3 až 1/2 ložiskové komory. Pozor na přeplnění – přeplněná ložiska hřejí a tuk může vytékat!

DEMONTÁŽ A MONTÁŽ MOTORU DO RÁMU

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

Demontujeme táhla zadní brzdy, kryt řetězu a řetěz.

Povolíme matice čepů 3 silentbloků. Vytáhneme čep hlavového silentbloku, jeden z čepů silentbloků u skříň motoru a poslední třetí čep, čímž je motor vyjmut z rámu.

Při montáži motoru do rámu postupujeme opačným způsobem. Přitom věnujeme zvýšenou pozornost uložení silentbloků. Vnější kovové pouzdro silentbloku musí mít 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 potřebnou vůli.

7. PŘEHLED BĚŽNÝCH PRACÍ ÚDRŽBY PŘI ZAJÍZDENÍ A PO ZAJETÍ

Při přebírání nového stroje:

- a) překontrolujte úplnost nářadí,
- b) překontrolujte hladinu oleje v převodové skříni (event. doplňte olej),
- c) překontrolujte nastavení brzd,
- d) překontrolujte dotažení všech matic,
- e) překontrolujte tlak pneumatik,
- f) překontrolujte funkci spojky a řazení rychlostí,
- g) promažte sekundární řetěz.

PO UJETÍ 250 km

Poprvé dotáhnout matice hlavy válce, karburátoru, tlumiče a hlavové složení řízení.

PO UJETÍ 300 km

Zkontrolujte vzdálenost elektrod svíčky (0,4 mm).

PO UJETÍ 500 km

Poprvé vyměnit olej v převodové skříni a propláchnout proplachovacím olejem.

Dotáhnout všechny šrouby a matice.

Promazat čepy předního pérování.

Vyzkoušet spojku, event. seřídít.

Čistič vzduchu vyčistit a naolejovat.

Vyzkoušet světla.

PO UJETÍ 600 km

Vyzkoušet brzdy, event. seřídít.

Vyzkoušet řazení rychlostí, event. seřídít.

Vyčistit řetěz, namazat, event. napnout.

Namazat bowdeny.

Vyzkoušet zapalování (odtrh přerušovače a předzápal).

Dotáhnout hlavové složení.

PO UJETÍ 1200 km

Kontrolovat výšku hladiny oleje v převodové skříni.

Vyzkoušet spojku, event. seřídít.

Přezkoušet a seřídít brzdy.

Přezkoušet a podle potřeby seřídít řazení.

PO UJETÍ 1200 km

Kontrolovat napnutí řetězu (1,0 - 1,5 cm) řetěz čistit a namazat.

Čistit čistič vzduchu karburátoru.

Čistit sítko u kohoutu přívodu paliva.

Vyzkoušet zapalování (odtrh přerušovače a předzápal).

Namazat bowdeny.

Vyzkoušet brzdy, event. seřídít.

Vyzkoušet světla a bzučák.

Dotáhnout šrouby a matice.

Namazat rukojeť řazení a rukojeť plynu, kloub sedla a šlapátka.

PO UJETÍ 1500 km

Vyměnit olej v převodové skříni a propláchnout (druhá výměna).

Dotáhnout hlavové složení.

8. PŘEHLED BĚŽNÝCH PRACÍ PO ZAJETÍ

PO UJETÍ 500 km

Dotáhnout všechny šrouby a matice.

Vyzkoušet spojku, event. seřídít.

Mazat čepy předního pérování.

PO UJETÍ 800 km

Čistič vzduchu vyčistit a naolejovat.

Vyčistit kanálek odpadu přetékajícího paliva z jímky karburátoru.

Dotáhnout hlavové složení.

PO UJETÍ 1000 km

Vyzkoušet světla.

PO UJETÍ 1500 km

Vyčistit svíčku.

Přezkoušet stav oleje v převodové skřini.

Vyčistit karburátor a síto v benzínovém kohoutu.

Vyzkoušet brzdy, event. seřídít.

Vyzkoušet řazení, event. seřídít.

Vyzkoušet spojku, event. seřídít.

Vyčistit a namazat sekundární řetěz, event. napnout.

PO UJETÍ 3000 km

Dotáhnout všechny šrouby a matky včetně hlavového složení.

Vyzkoušet zapalování (odtrh přerušovače a předstihu).

Namazat čep vahadla a přerušovače.

Namazat píst přerušovače.

Namazat náhon rychloměru.

Dekarbonizovat válec, píst a výfuk (výfukový a sací kanál).

PO UJETÍ 5000 km

Vyměnit olej v převodové skřini a propláchnout.

Namazat otočné rukojeti.

Namazat lanka bowdenu.

Namazat klíče brzd.

Namazat čep stojánku.

Vyměnit přední kolo za zadní (s pneumatikou).

Vyčistit karburátor.

PO UJETÍ 8000 km

Vyčistit a namazat ložiska řazení.

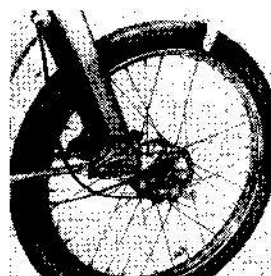
Namazat ložisko kol.

9. MONTÁŽ A DEMONTÁŽ BEZ SPECIÁLNÍHO NÁŘADÍ

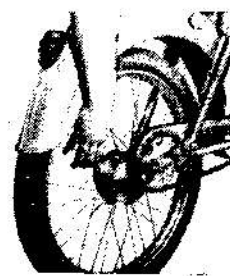
VYJMUTÍ PŘEDNÍHO KOLA

(Obr. 23.) Uvolníme lanko přední brzdy, odšroubujeme matici hřídele a sejme pružnou podložku. Povolíme stahovací šrouby vahadel, hřidel vysuneme a po vyjmutí dvou distančních vložek kolo vysuneme. Při opětovné montáži neopomeneme nasadit distanční podložky, přičemž větší je na levé straně ve směru jízdy. Matica hřídele a vahadel dotáhneme po několikerém propérování předního kola a seřídíme přední brzdu.

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



Obr. 23



Obr. 24

VYJMUTÍ ZADNÍHO KOLA

(Obr. 24.) Uvolníme táhla zadní brzdy, odšroubujeme matici osy zadního kola (na pravé straně) a sejme pružnou podložku a vysuneme hřidel. Po vysunutí záchytné brzdové reakce směrem dozadu sejme kolo z uanáče. Vysuneme kolo a při nachýlení můžeme kolo vyjmout. Při montáži neopomeneme po zasunutí osy navléknout pružnou podložku. Našroubujeme matici (a případně napnutí řetěz), přezkontrolujeme stopu kol a silně dotáhneme matici. Uvolníme táhla brzdy a seřídíme brzdu tak, aby se kolo volně otáčelo.

STOPA KOL

O dodržení stopy předního a zadního kola se přesvědčíme rovnou tyčkou nebo napjatým provázkem. Přední kolo musí být přesně souběžné s osou rámu. Na stranu pneumatiky přiložíte tyčku nebo napjatý provázek, přesahující pneumatiku zadního kola. Zadní kolo pak nastavíte tak, aby obě hrany pláště ležely na tyčce nebo provázku jako u prvního kola.

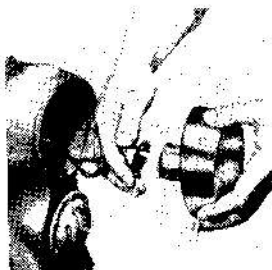
SEJMUTÍ KRYTU A ŘETĚZU

Při sejmutí krytu řetězu uvolníme šroubek ve středu krytu a šroubek u vzpěry blatníku, sejmemo 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, vyjeme spojovací článek a řetěz vytáhneme. Při montáži postupujeme opačným způsobem. Rozdělená část spojky řetězu musí směřovat dozadu ve směru pohybu řetězu.

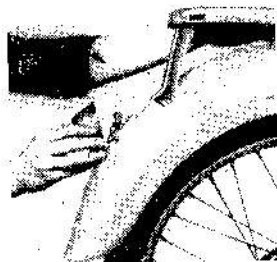
DEMONTÁŽ SVĚTLOMETU A VÝMĚNA ŽÁROVKY

Rámeček světlometu s parabolou vyjeme po vyšroubování šroubu na spodní části rámečku nad bzučákem. Poté lze přikročit k výměně žárovky běžným způsobem (obr. č. 25).

Výměna žárovky **koncového světla** se provádí jak patrná z obrázku č. 26. 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. Vždy se přesvědčte, že je spodní část víka zasunuta do záchytu.



Obr. 25



Obr. 26

SEŘIZENÍ RIDÍTEK

1. Uvolníme šestihrannou hlavici včetně řídítek (povolíme o dvě otáčky) a uhodíme do ní dřevěným předmětem.
2. Přidržíme přední kolo a řídítky můžeme otáčet, přičemž je podle potřeby vysunujeme nebo zasunujeme.
3. Neopomeňme utáhnout hlavici včetně řídítek.

DEMONTÁŽ A MONTÁŽ OTOČNÉ RUKOJETI PLYNU A RAZENÍ

A. DEMONTÁŽ

1. Otáčíme rukojetí z umělé hmoty až otvor odkryje zapuštěný šroub.
2. Zapuštěný šroub vyšroubovujeme, vytáhneme zátku z konce rukojeti.
3. Stáhneme rukojeť.

B. MONTÁŽ

Při montáži postupujeme opačně. Po namontování zkontrolujeme správný chod rukojeti. Tuhost otáčení a plynové rukojeti seřídíme malým šroubkem M 6 (první šroubek od břízky) v kroužku páky plynu. Při výměně starých bowdenů můžeme také uvolnit druhý konec lanka.

SEJMUTÍ SEDLA

Povolíme hřídelovou matku pod přední částí sedla a sedlo odklopíme. Pod sedlem je umístěna krabice na nářadí a hustilku.

SEJMUTÍ KARBURÁTORU

1. Povolíme šrouby z obou stran ve středu tlumiče sání.
2. Vyšroubovujeme 4 šrouby přidržující tlumič sání na tělese karburátoru z obou stran tlumiče.
3. Sejmeme tlumič sání rozpojený na dvě poloviny.
4. Odpojíme hadičku přívodu paliva (pozor na uzavření přívodu paliva z nádrže!).
5. Povolíme (rukou) víčko šoupátkové komory.
6. Sešroubovujeme matice na přírubě hrdla karburátoru a sejmemo obě podložky a sejmemo celý karburátor.

Při montáži postupujeme opačným způsobem.

SEŘIZENÍ LANKA KE KARBURÁTORU

Během doby se zvětší vůle na otočné rukojeti plynu, což má vliv na seřízení otáček motoru pro běh naprázdna (volnoběh), provozní a maximální výkon motoru. Vůle vzhledem k bowdenové spirále má být asi 2 mm. Seřízení provedeme stávkem šroubkem na víčku šoupátkové komory. Nastavenou polohu zajistíme přitážením matky vedení lanka.

A. DEMONTÁŽ HLAVY A VÁLCE

1. Odpojíme kabel zapalovací svíčky, koleno výfuku a lanka dekompresoru.
2. Vyšroubovujeme čtyři matice hlavy válce.
3. Uvolníme šroub síťentbloku na hlavě válce.
4. Sejmeme hlavu válce.
5. Odpojíme karburátor.
6. Posuneme píst do dolní úvrti a vysuneme válec s těsněním.
7. Otvor v klikové skřini přikryjeme čistou tkanicí, aby nám nevnikla nečistota do klikové skříně.

B. MONTÁŽ HLAVY A VÁLCE

1. Sejmeme tkaninu s otvorem klikové skříně a vložíme nové těsnění pod válec.
2. Vsuneme válec, přičemž dbáme na správnou polohu pístních kroužků!
3. Vložíme nové těsnění pod hlavu a nasuneme hlavu válce.
4. Dotáhneme čtyři matice (otvor klíče 10).
5. Dotáhneme silentblok hlavy válce a namontujeme karburátor.
6. Zapojíme kabel svíčky a připojíme lanka dekompresoru.
7. Připevníme koleno výfuku.
8. Po zahřátí motoru dotáhneme šrouby hlavy válce.

VÝMENA PÍSTNÍCH KROUŽKŮ

Výměnu pístních kroužků je vždy lépe svěřit odborné dílně. Zručnější majitelé mopedů mohou si výměnu pístních kroužků provést sami podle následujícího postupu:

1. Sejmeme hlavu a válec motoru podle pokynů v předchozím odstavci.
2. Zjistíme šířku spáry v zámku kroužku. Pístní kroužky vyměňujeme, je-li jejich spára (tzn. vále v zámku) větší než 0,6 mm až 0,8 mm. správná šířka spáry je 0,2 mm. Šířku spáry zjistíme, vložíme-li sejmутý kroužek do horní části válce (do hl. cca 10 mm). Kroužky nejlépe sejmeme použitím tří slabých ocelových pásků. Jeden plíšek vsuneme uprostřed a dva u konců pístních kroužků. Stejněho způsobu používáme pro navlékání kroužků, přičemž musíme dbát na správnou polohu všech kroužků, která je vymezena kolíčky v drážce pístního kroužku.

DEMONTÁŽ A MONTÁŽ PŘEDNÍ VIDLICE nikdy sami neprovádějte, svěřte ji vždy odbornému servisu. Přední kyvná vidlice je nejdůležitější díl stroje a její neodborné úpravy jsou vždy krajně nebezpečné.



NÁRADÍ (Obr. 27.).

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.

10. TABULKY PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky	Zjištění poruchy	Odstranění	
		Nádrž naplnit	Kohout otevřít
Karburátor nete přeplyt	V nádrži není palivo	Kohout vyšroubovat a čistě vyčistit	Přívod paliva vyčistit
	Palivový kohout je uzavřen nebo nedostatečně otevřen	Vrdušný otvor ve víčku vyčistit	
Karburátor lze přeplyt	Ucpaný čistič paliva nad kohoutem		
	Ucpané potrubí přívodu paliva		
Motor nete roztočit	Ucpaný otvor ve víčku plnicího otvoru benzínové nádržky		
	Ucpaná tryska karburátoru		
No konci kabelu je jiskra	Nečistota nebo voda v karburátoru	Vyčistit trysku	Karburátor vyčistit
	Přehřívání karburátoru	Jehlový ventil netešni nebo plovák je poškozený	Vyčistit nebo vyměnit, kontrolovat vzdálenost elektrod
Karburátor lze přeplyt	Zaslepená svíčka (karbon nebo mýstek)	Vyměnit	Dát opravit kabel (odbornou dílnou)
	Porušená zapalovací svíčka		Vyčistit, kontrolovat vzdálenost kontaktů
	Poškozený nebo uvolněný kabel zapalování		
	Znečištěný přerušovač		
	Vodný kondenzátor		

10. TABULKY PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky	Zjištěná porucha	Odstranění
Motor nejezdí nebo se zastaví	Těsnění pod svíčkou propouští	Těsnění nahradit novým
Motor běží nepravidelně a zastavuje se	Těsnění pod hlavou propouští	Těsnění nahradit novým
	Zlomený pistní kroužek nebo zapečený	Sejmout kroužek pistu a nahradit novým
	Nedostatek paliva	Doplnit
	Přívod paliva částečně ucpaný	Vyčistit
Motor běží nepravidelně a zastavuje se	Karburátor znečištěn	Vyčistit
	Vadná svíčka	Vyměnit
	Uvolněný kabel zapalování	Upevnit kabel v botce

10. TABULKY PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky	Zjištěná porucha	Odstranění
Motor běží nepravidelně a zastavuje se	Znečištěný přerušovač	Vyčistit kontakty a seřadit vzdálenost (0,4 mm)
	Uvolněný kondensátor	Upevnit
	Vadný kondensátor	Vyměnit
	Chudá směs	Vyčistit trysku, karburátor seřadit
	Voda nebo olej v karburátoru	Karburátor vyčistit
Motor vychází (pracuje ve čtyřlaktech)	Velká tryška	Vyměnit za tryšku 45 podle ČSN 30 2402 (52 podle čísla Solex)
	Poškozený plavák	Vyměnit za nový
	Opotřebovaná jehla a ventil plaváku	Demontovat komoru, vyčistit karburátor, uvolnit jehlu
	Nadodřížený poměr palivové směsi	Řídit se návodem
	Zaolejovaná a ramesená svíčka	Svíčku vyčistit nebo vyměnit, kontrolovat vzdálenost elektrod, použít svíčky správné tepelné hodnoty
	Zanesený čistič vzduchu	Vyčistit

Příznaky	Zjištěná porucha	Odstranění
Motor nemá dostatečný výkon	Motor není zaběhnut (přehřívá se)	Nechat vychladnout a opětně jej zabíhat
	Zanesení čistící vzduchu	Demontovat karburátor a vyčistit
	Nesčištěný karburátor	Seřadit tryčku a lanku běhu naprázdno
	Chudá směs v karburátoru	Použít tryčky 45 podle ČSN (32 podle čísla Solex)
	Špatné těsnění mezi karburátorem a válcem	Datáhnout přírubu karburátoru nebo těsnění vyměnit
	Motor nasává falešný vzduch	Poloviny skříňě oddělit, dotíkové plochy vyčistit, namást těsnící hmotu a pevně smontovat (oprava v odborné dílně)
	Vadné těsnění pod hlavou	Vyměnit
	Nesprávný předstih	Seřadit
	Mnoho karbonu ve válci a výfuku	Dekarbonizovat
	Opatřovaný vnitřek válce a opotřebený píst	Nový výbrus válce, nový píst a kroužky, zjistit opotřebení pístního ložiska atd. (odborná dílna)
	Vadná svíčka Brzdové čelisti dřou o bubny	Svíčku vyměnit Seřadit brzdy

Příznaky	Zjištěná porucha	Odstranění
Motor střílí do karburátoru	Motor má pozdní zápal	Seřadit
	Vadná svíčka	Vyčistit, seřadit nebo vyměnit
	Svíčka má nízkou teplotnou hodnotu Nedostatek paliva	Použít předepsané svíčky Seřadit karburátor
Motor se přehřívá	Složení pohonné směsi nebo použitý olej je nevhodný	Řídit se pokyny výrobce
	Zanesená palivová tryska	Vyčistit
	Pozdní zápal	Seřadit zapalování
	Rychlá jízda na první rychlostní stupni	Včas řadit druhý rychlostní stupeň
	Výfuk zanesen Chladicí žebra hlavy a válce motoru jsou znečištěny	Vyčistit (dekarbonizovat) Vyčistit

10. TABULKY PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky	Zjištěná porucha	Odstranění
	Poškozený přívod paliva, uvolněná přípojky, netěsná nádrž paliva a netěsný karburátor	Opravit, karburátor vyčistit, prohlednout a podle potřeby vyměnit
	Velká tryska	Vyměnit za trysku 45 podle CSN (52 podle Solexe)
	Karburátor není seřízen	Seřídit trysku a běh naprázdno
	Výfuk upcán	Vyčistit (dekarbonizovat)
Velká spotřeba paliva	Poškozené těsnění u hlavy válce, příruby válce nebo příruby karburátoru	Vyměnit za nové
	SVÍČKA má nízkou teplotnou hodnotu	Použít svíčky s vyšší teplotou hodnotou
	Zanesený čistič vzduchu	Vyčistit

11. NĚKOLIK DOBRÝCH RAD PRO MAJITELE MOPEDŮ

Budete-li se řídit našimi dobře míněnými radami, které zde uvádíme, poskytneme Vám moped Stadion S 22 dobré služby a bude Vaším spolehlivým dopravním prostředkem jak do zaměstnání, tak i za zábavou a rekreací.

1. Dodržujte pečlivě všechny pokyny uvedené v této příručce.
2. Dbajte, aby při plnění nádrže paliva nepřetékal na smaltované plochy. Směšovací poměr paliva a oleje dodržujte!
3. Nemějte seřízení karburátoru. Menší tryska způsobuje přehřívání motoru a pokles výkonu, větší tryska dává bohatou směs, zvyšuje spotřebu paliva, znečišťuje svíčku a snižuje výkon motoru. Při znečištění palivového kohoutu dostává motor málo paliva, běží nepravdělně, silně se zahřívá. Trysku silně dotáhněte, aby se zahrnila podpaouštění 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 přepínávacího změnit. Motor se pak přehřívá a výkon klesá.
5. Zapalovací svíčku pravidelně čistěte, nejméně každých 1000 km. Je-li svíčka znečištěná, máte zbytečně potíže při spouštění motoru, nepravdělný běh i nedostatečný výkon motoru (odstih svíčky má být 0,4 mm).
6. Kontrolujte tlak vzduchu ve vzdušnicích. Pláště mají být vždy dobře nahustěny. Ježdíte-li s podhustěnými plášti, gumy i plátno se lámou a pláště se v krátké době zničí. Věnujte proto zvláštní pozornost vzduchu v pneumatikách (přední kolo 1,50 atp., zadní kolo 1,80 atp.).
7. Vroubkovanou maticí ventilku dobře dotáhněte. Matice musí těsně ležet na ráfku; jestliže je matka volná, vzniká nebezpečí, že se vzdušnice posune, ventilka 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 při tom neuměrně 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 benzínu a nechte doběhnout motor až do spotřebování paliva v karburátoru. Při spouštění motoru se dostává do válce směs bohatá na olej, takže motor špatně naskočí, poněvadž se svíčka zalehuje.
11. Při přecházení převodu na druhou rychlost uzavřeme plyn. Stiskněte spojku, otočte rukojetí na doraz druhé rychlosti a s citem spouštějte spojku. Neuberáte-li plyn po zmáčknutí spojky, roztáhne se motor na vysoké otáčky, což škodí dílům řazení, spojuje atd. Nedržte zmáčknutou 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 údržbové práce přesně dodržujte. (Uchráníte se tím škody. Garanční nároky můžeme přiznat jen tehdy, jestliže byly uvedené práce po předepsaném počtu km odborně provedeny.)
13. Údržbu na stroji provádějte pravidelně podle pokynů uvedených v této příručce. Dáte-li svému mopedu tuto minimální péči, bude tento vždy připraven Vám dobře a spolehlivě sloužit.

Národní podnik Motor, který vyrábí mopedy Stadion, jehož majitelem jste se nyní stal i Vy, dovoluje si Vás touto cestou 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) 600 km a odešlete je na předtištěnou adresu.

Děkujeme Vám za Vaše pochopení naší snahy po neustálém vylepšování našeho výrobku moped Stadion a jsme s pozdravem

Motorismu zdar!



MOTOR, NÁRODNÍ PODNIK, ČESKÉ BUDĚJOVICE
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

SERVIS

Jikov

Servisní službu i mimo záruku provádí naše

„GARANČNÍ OPRAVNÁ MOTOR JIKOV“

Praha 1 – Kozí ulice 12, telefon 60901

Vydala propagační odd. OTS, n. p., Motor – Stráž 201-714-62