MOPED STADION

TYP S 22

S MOTOREM JAWA 50 ccm - TYP 552

TECHNICKÝ POPIS

NÁVOD K OBSLUZE A UDRŽOVÁNÍ

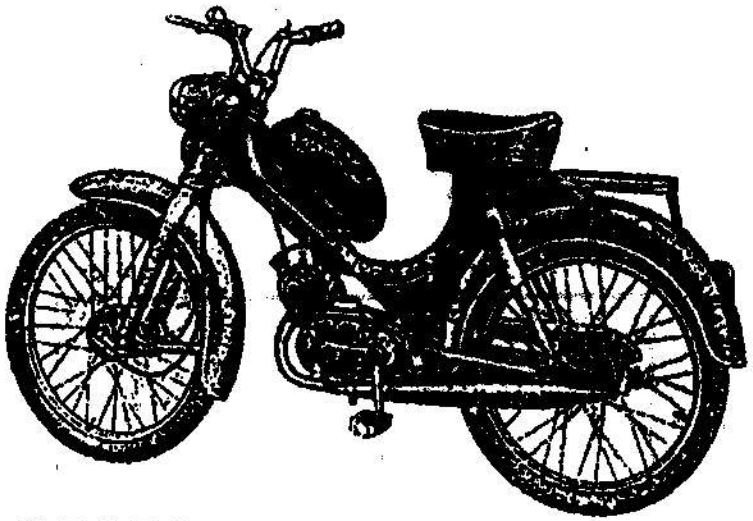
Počet válců	1
Obsah	49,8 ccm
Vrtání	38 mm
Zdvih	44 mm
Výkon	1,5 k při 4250 ot/min.

I. VYDÁNÍ 1960

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. Konstruktéři a dělníci se snažili vyrobit pro Vás vozidlo levné v nákupu i v provozu, s maximálním jízdním 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

chnické údaje 5

vod k obsluze 11

ržba a seřizování 13

mazání 14

pneumatiky 16

napínání sekundárního řetězu 17

seřízení spojky 17

karburátor 18

seřízení zapalování 20

dekarbonisace 20

emontáž a montáž 21

vyjmutí předního kola 21

vyjmutí zadního kola 21

demontáž hlavy a válce 21

seřízení řazení 22

lářadí 22

abulka závad 23

eznam záručních opraven 25

ojištění mopedu 28

Technické údaje

Motor	benzinový zážehový dvoudobý, vzduchem chlazený se šikmým válcem skloněným vpřed
Počet válců	1
Zdvih	38 mm
Zdvihový obsah	49,8 ccm
Kompresní poměr	1 : 7,5
Maximální výkon motoru	1,5 k ± 10 % při 4250 ot/min
Hlučnost motoru dle ČSN 30 0510	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	16 %
Váha stroje bez paliva s palivem	48 kg 51,6 kg
Únosnost (max. zatížení)	100 kg
Maximální zatížení předního kola	≈ 44 kg
Maximální zatížení zadního kola	≈ 82,5 kg
Primární převod	ozubenými koly
Sekundární převod	řetězem "Favorit-Transport"

evodové poměry	- primární	1 : 4,75 (57/12)
	- sekundární	1 : 2,92 (35/12)
převodový stupeň		1 : 2,1
převodový stupeň		1 : 1 (přímý záběr)
lkové převody 1		1 : 27,9
lkové převody 2		1 : 13,88
lkový převod roztáčecího ústrojí		1 : 24
zdné dráhy z rychlosti 40 km/h :		
	- přední brzdou	21,3 m
	- zadní brzdou	17,0 m
	- oběma brzdami	9,7 m
aximální zdvih přední vidlice		65 mm
aximální zdvih zadní vidlice		70 mm
arburátor		JIKOV 2912 PS
ola	- rozměr ráfků	23"x 2,25"
	- rozměr pneumatik	23"x 2,25"
ozměry 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

MOPED STADION S 22 je nejmenší a nejlevnější Československé jednostopé motorové vozidlo pro dopravu jedné osoby.

Motor je dvoudobý zážehový s vratným vyplachováním. Číselné informace jsou uvedeny v oddílu „Technické údaje".

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 isolační vložkou.

Spojka je vícelamelová s azbestopryskyřičným 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 síly z motoru do převodovky je proveden primárním převodem ozubenými koly se šikmým ozubením. Převod je pod levým víkem motorové skříně. Soukolí běží spolu se spojkou a převodovkou v olejové lázni. Sekundární převod mezi převodovkou a zadním kolem je řetězem FAVORIT-TRANSPORT 12,7 x 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 skříní z ocelových plechů.

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

dpružení zadního kola zajišťuje kyvná vidlice se širokým uložením. Kluzná pouz-a kyvné vidlice jsou na ocelovém čepu. Uložení není nutno mazat až do najetí 0 000 km. Po této době se uložení vidlice rozloží a znovu naplní čerstvým automo-lovým tukem A 00. Jako pružící jednotky jsou použity pružné teleskopy s ocelo-ými pružinami a pryžovým dorazem.

ola mají drátový výplet. Rozměr ráfků i pneumatik je 23" x 2,25". Kola jsou snad-o vyjímatelná a jsou vzájemně záměnná. Dráty jsou ϕ 2,65 mm. Náboje kol jsou z hké slitiny.

rzdy jsou velmi účinné. Přední brzda se ovládá lanovodem od řídítek, zadní táhlem d příšlapu. Brzdy se seřizují vroubkovanými maticemi bez použití nářadí. Záchyt akce zadní brzdy je proveden ocelovým odlitkem.

ádrž na palivo s obsahem 5,6 litru se uzavírá zátkovým uzávěrem z umělé hmoty. závěr je zátkového tvaru s dvojitým těsnícím kruhovým zesílením na obvodu. Ná-rž je pružně uložena na pryžových podložkách. V její spodní části je výpustný ko-out s čistícím sítkem, který umožňuje rezervu paliva asi 0,5 litru.

edlo je poduškové z mechové tvarované pryže s koženkovým potahem. Je odnima-lné po povolení křídlové matice. Pod sedlem je prostor pro vložení nářadí a hustil-y.

ídítka jsou nedělená se stavitelnou výškou podle velikosti a přání jezdce.

tojánek je dvouramenný, svařený z ocelových výlisků.

vonek je trylkový obvyklého provedení.

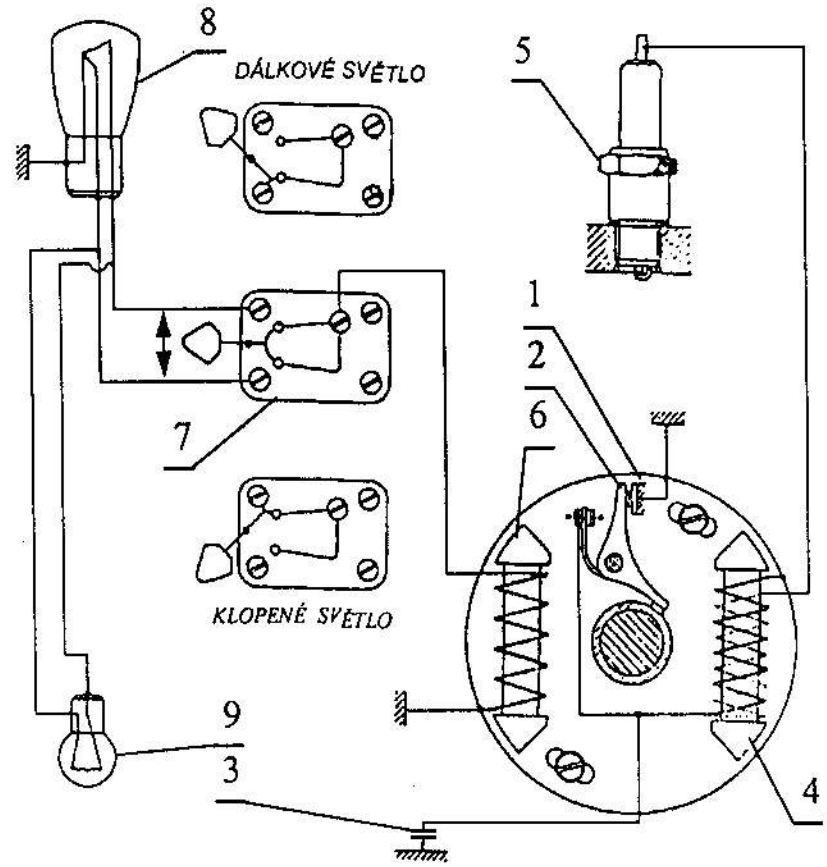
losič zavazadel je lisován z ocelového plechu. V bočních stěnách jsou výřezy pro chycení zavazadla.

lumič výfuku doutníkového tvaru vnitřním uspořádáním přispívá účinně k snížení luku výfuku.

Popis elektrického zařízení

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

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



a základní desce je zapalovací i osvětlovací část elektrické soustavy.

apalovací část základní desky tvoří zapalovací cívka s dvojitým vinutím, přerušovač kondenzátor, který je umístěn mimo základní desku. Náhon přerušovače provádí ačka na středu rotoru. V okamžiku rozpojení kontaktů přerušovače přeskočí na ektrodách svíčky jiskra.

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

abely osvětlovací instalace mají průřez 0,5 mm².

světlomet o průměru 80 mm je vybaven dvouvláknovou žárovkou 6 V, 5/15 W ČSN 30 4311.
e vestavěn do krytu přední vidlice. Zapínání světel i jejich přepínání se provádí ombinovaným vypínačem na levé straně řídítek.

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

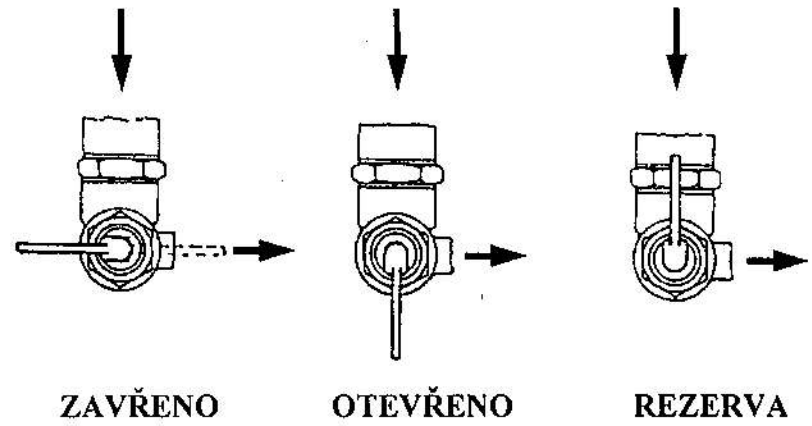
Zapalovací svíčka má být typu PAL 14/225.

Schéma elektroinstalace

1. Základní deska
2.. Přerušovač
3. Kondensátor
4. Zapalovací cívka
5. Zapalovací svíčka
6. Osvětlovací cívka
7. Přepínač
8. Žárovka světlometu
9. Žárovka koncového světla

NÁVOD K OBSLUZE

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

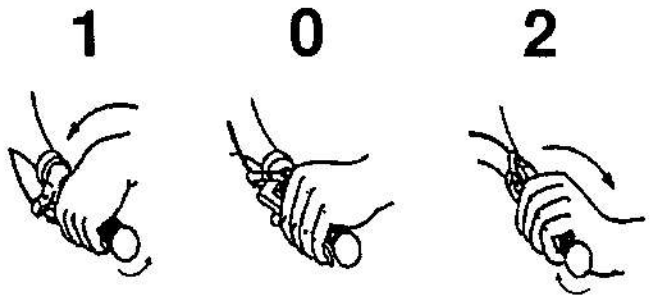


Karburátor přeplavíme stisknutím přeplavovacího kolíku na plovákové komoře. Teplý motor nepřeplavujeme!

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

Řazení převodových stupňů a jízda

Stiskneme páčku spojky na levé straně řídítek, rukojeti 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 přidáváme plyn. Rychlost mopedu řídíme přidáním plynu. Jestliže v kopci klesá rychlost mopedu pod 15 km, 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 nového stroje se přesvědčte o stavu oleje v převodovce. Správnou výšku hladiny určuje kontrolní otvor na levém víku motoru, uzavřený šroubkem M 6 x 8.

Pohonnou směs mícháme v tomto poměru :

do najetí 1000 km 1 : 16	na 5 litrů benzinu 0,3 litru oleje M5 Mix na 4 litry benzinu 0,25 litru oleje M5 Mix
po ujetí 1000 km 1 : 20	na 5 litrů benzinu 0,25 litru oleje M5 Mix

Do ujetí 500 km jezdíme nanejvýš na polovinu plynu.

Občas překontrolujeme dotažení všech šroubů a matic.

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

Po ujetí 1500 km je moped zajet.

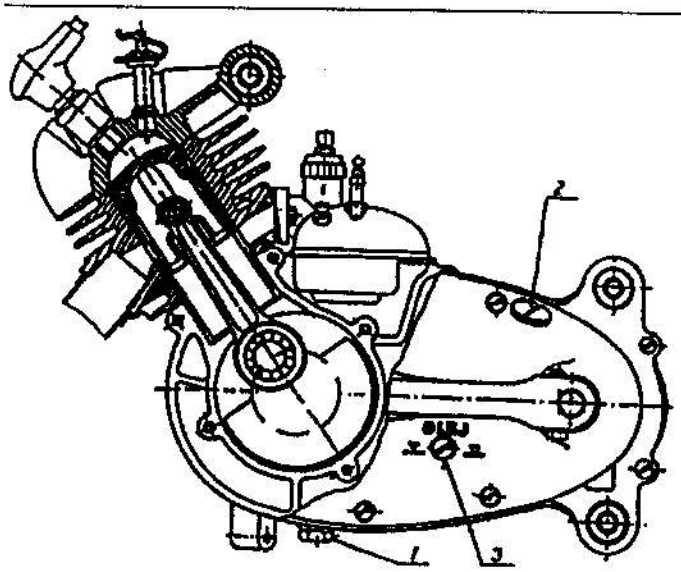
ÚDRŽBA

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

Mazání

otor je mazán přidáním oleje M5 Mix do bezinu v poměru 1 : 20.

evodovou skříň plníme v létě i v zimě olejem PP7. Výměnu v zajetém motoru ovedeme po ujetí 5000 km po skončení jízdy, dokud je olej teplý. Skříň vyčistíme oplachovacím olejem (ložiskovým olejem 207), který po krátkém běhu motoru pustíme do čisté nádoby. Po ustátí můžeme čistou část příště opět použít. Nikdy propłachujte převodovku petrolejem nebo naftou. Znehodnotí se tím nový olej !



šroub výpustného otvoru, 2 - zátka plnícího otvoru, 3 - šroub kontrolního otvoru

Sekundární řetěz po ujetí 5000 km demontujeme, vypereme v petroleji a po oschnutí uložíme asi na 1 hodinu do mírně zahřátého (≈ 60° ÷ 80°C) automobilového tuku A00. Po vyjmutí setřeme s povrchu přebytečné ztuhlé mazadlo a řetěz namontujeme.

Setrvačníkové magneto. Po ujetí 3000 km několika kapkami oleje PP7 namažeme čep vahadla přerušovače. Pozor na znečištění kontaktů přerušovače. Plsť 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
	plsť 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

5000	klíče brzdové	2	olej PP7
	čep stojánku	1	tuk A 00
8000	kuličky v hlavovém složení přední vidlice	2	tuk AV 2
	ložiska kol	2	tuk AV 2
10000*)	uložení zadní kyvné vidlice (po demontáži)	1	tuk A 00

ozn.: *) 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 nepomůže utažení ventilku výřezem v čepičce, ventilek vyměníme.

Poškozenou vzdušnici opravíme zalepením. Po vyjmutí kola z rámu sejmeme plášť s ráfku. Vyšroubujeme ventilek a matici, která připevňuje ventil k ráfku. Kolo položíme a okraj pláště v místě protilehlém ventilku vtlačíme do prohlubně ráfku. Montovacími pákami převlékneme plášť přes ráfek. Pozor na možnost skřípnutí vzdušnice! Ventilek 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 vzdušnice. Vzdušnici částečně nahustíme, ventilek 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 končíme 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 řetězového kola stejnoměrně utahujeme matice napínáku. Maximální průhyb řetězu 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 zkrácením lanka v páčce na spodku motoru.

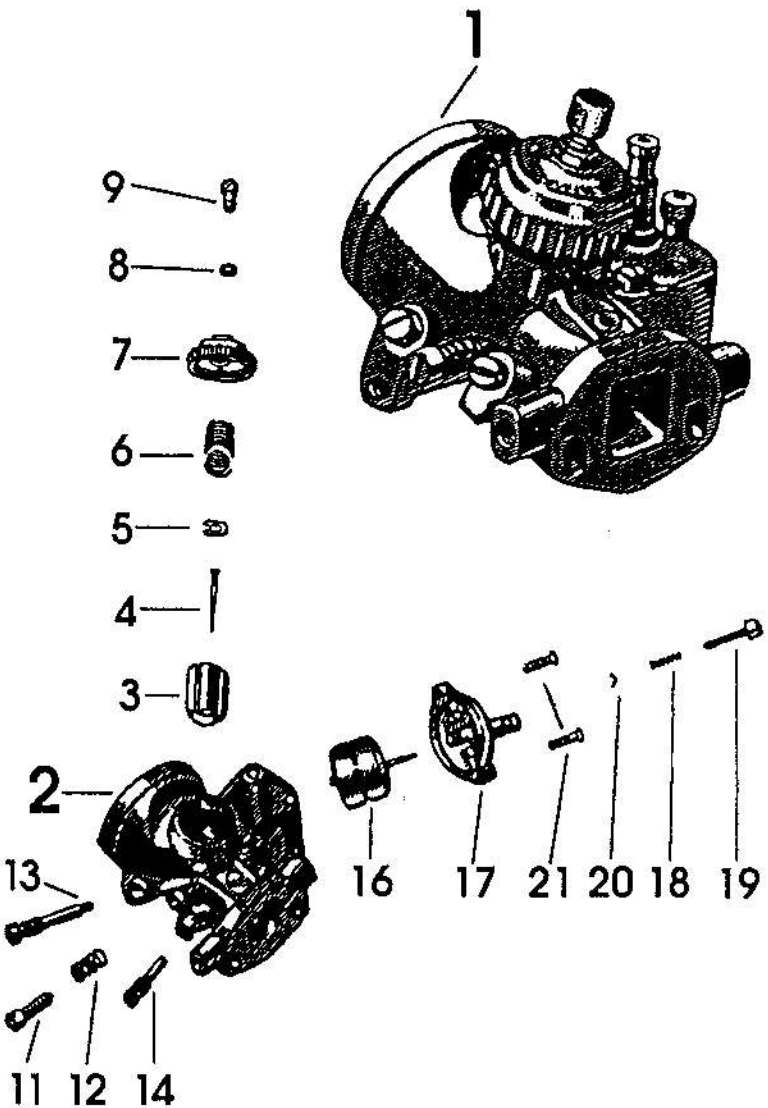
Karburátor

Karburátor JIKOV 2912 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 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 benzinu, čistič vzduchu navlhčíme potom směsí motorového oleje a benzinu v poměru 1 : 1. Při opětovné montáži na motor kontrolujeme, zda těsnění a isolační podložka mezi karburátorem a válcem motoru jsou na svém místě a zda těsnění není poškozeno.

Díly karburátoru.

1. Karburátor JIKOV 2912 PS
2. Těleso karburátoru
3. Šoupátko
4. Jehla šoupátka
5. Pojistka jehly
6. Pružina šoupátka
7. Víčko šoupátkové komory
8. Matice M 6
9. Vedení lanka
11. Stavěcí šroub šoupátka
12. Pružina
13. Tryska hlavní Th=51
14. Tryska běhu naprázdno Th=38
16. Plovák kompletní
17. Víko plovákové komory
18. Pružina
19. Plnicí kolík kompletní
20. Pojistka
21. Šroub víka

Karburátor JIKOV 2912 PS



Seřízení řazení

dy se nesnažte zařadit převodový stupeň, jestliže motor i moped stojí. Po nějakém , zejména zpočátku provozu se vytáhne ovládací lanko. Seřízení se provádí seři- cím šroubem na lanovodu řazení.

eřizování zařadíme rukojetí druhý převodový stupeň. Není-li v převodovce zařa- převodový stupeň, povolíme pojistnou matici a stavěcí šroub zašroubujeme o 4 závitů.

zařazení chodu naprázdno mopedem pojíždíme. Při správném seřízení řazení ne- jí zachytávat zuby v převodovce. Jestliže zachytávají, vrátíme šroub asi o 2 zá- . Dotáhneme pojistnou matici.

ší vůle v řazení se odstraní přestavením hlavičky na dolním konci lanka po de- táži pravého víka motoru.

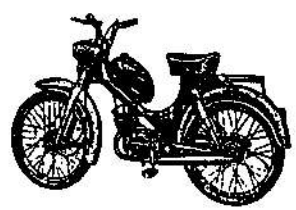
NÁŘADÍ

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 č. 2 1 kus
6. montážní páka 1 kus

Tabulka postupu při odstranění poruchy motoru

Příznaky	Porucha	Odstranění
Motor nelze roztočit nebo se zastaví	V nádrži není palivo	Naplnit nádrž
	Zavřený kohout přívodu	Přívod otevřít
	Ucpán odvzdušňovací 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
	Vadný kondensátor	Vyměnit



Příznaky	Porucha	Odstranění
Motor běží nepravidelně	Nedostatek paliva	Doplnit
	Přívod paliva částečně ucpán	Vyčistit
	Karburátor znečištěn	Vyčistit
	Vadná svíčka	Vyměnit
	Uvolněné kabely zapalování	Upevnit kabely*)
	Znečištěný přerušovač	Vyčistit kontakty a seřídit vzdálenost
	Uvolněný kondensátor	Upevnit
	Vadný kondensátor	Vyměnit
Motor nemá dostatečný výkon	Motor není zaběhnut	Opatrně zabíhat
	Zanesený čistič vzduchu	Vyčistit
	Neseřízený karburátor	Seřídit
	Motor saje falešný vzduch	Kontrolovat upevnění karburátoru a těsnění
	Mnoho karbonu ve válci a výfuku	Dekarbonovat
	Nesprávný předstih	Seřídit

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

SEZNAM ZÁRUČNÍCH OPRAVEN PRO MOPED STADION S 22

Garanční opravna MOTOR-JIKOV (Servis) Praha 1, Kozí 12	telefon 60901
MOTOR-STADION, Rakovník, Švermova 50	609

OPRAVNY **MOTOTECHNA**

Praha	Opravna motocyklů, Praha XI, Jeseniova 56	220551 až 220554

Středočeský kraj - Praha	Benešov u Prahy, Mírové n. 20	tel. 730	Jihočeský kraj - Č. Budějovice	Blatná	
	Beroun, Stalinova 29	453		České Budějovice, Riegerova 45	1 4642
	Čáslav			Písek, Náměstí Svobody 31	2563
	Český Brod, Komenského 136	428		Tábor, Gottwaldova 1178	2637
	Dobříš			Třeboň, Husova 17	52
	Kladno, ulice J. Hory 2566	3813		Strakonice, Dimitrovova 162	562
	Kolín, Stalingradská	2716		Vodňany, Budějovická 137	320
	Kutná Hora, Stalinova 309	779	Západočeský kraj - Plzeň	Plzeň, Lenínova 73	1 4912
	Mělník, Švermova 106	437		Plzeň, Bolzanova ul.	
	Mladá Boleslav, Stalinova 760	2190		Rokycany 500/II	64
	Poděbrady, Stalinova 361	997		Cheb, Karla Marxe 44	751
	Příbram, Štefánikovo nám. 330	701		Karlovy Vary-Bohatice, Příkopní 352	2087
	Rakovník, Palackého 78	332		Mariánské Lázně, Dmitrovní 406	2026
	Vlašim, Žižkovo nám. 141	308			
	Mnichovo Hradiště, Jiráskova 610	229			