



Stadion

S 22

с двигателем ЯВА - тип 552

Инструкция по обслуживанию 1

Количество цилиндров 40,8 см³

Рабочий объем цилиндра 38 мм

Диаметр цилиндра 41 мм

Ход поршня 0,8—2,4 л. с. при 3250—

Мощность — 5600 об/мин.

1-ое издание 1962 г.

ЧССР — ПРАГА

Уважаемый владелец
нового мопеда Стадион С 22!



Вы купили для себя мопед Стадион С 22, который является последником больше, чем 150 тысяч изготовленных мопедов предыдущего типа С 11. Как Вам известно, завод Мотор-Стадион является старшим и до сих пор крупнейшим изготовителем мопедов в Чехословакии. Новый тип мопеда Стадион, владельцем которого Вы стали, был введен в серийное производство после продолжительного и тщательного исследования технического и практического. Конструкторы, техники и рабочие этого завода постарались создать для Вас машину дешевую при покупке и при эксплуатации, с обеспечением максимального удобства в течении поездок, с высоким сроком службы и с минимальными требованиями по обслуживанию и уходу. Завод — изготовитель мопеда Стадион С 22 представляет Вам 6-ти месячный гарантийный срок, одинаковый как у всех более сильных категорий мотоциклов. В случае обнаружения любого дефекта в этом сроке Вы должны обратиться к ближайшей гарантийной мастерской. Желаем Вам много счастья и удобства при поездках на чехословацком мопеде Стадион С 22!

МОТОКОВ ПРАГА

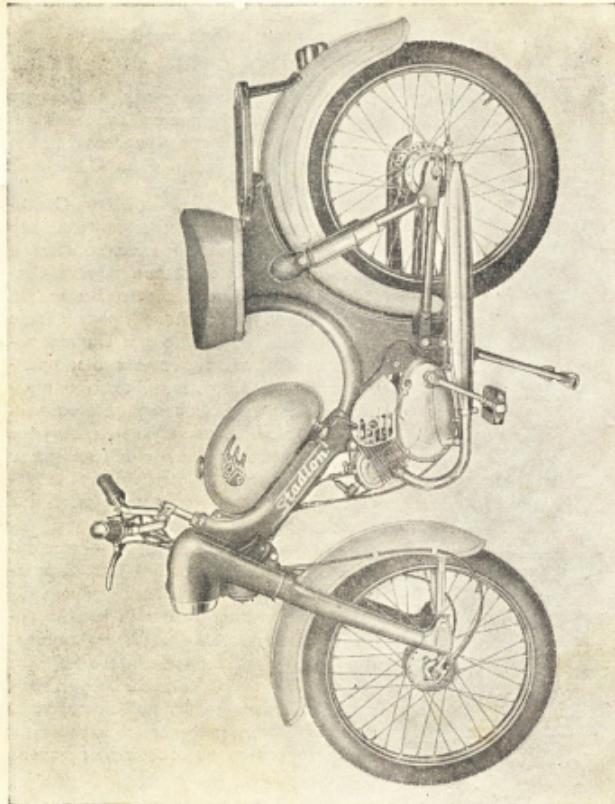


Рис. 1

4

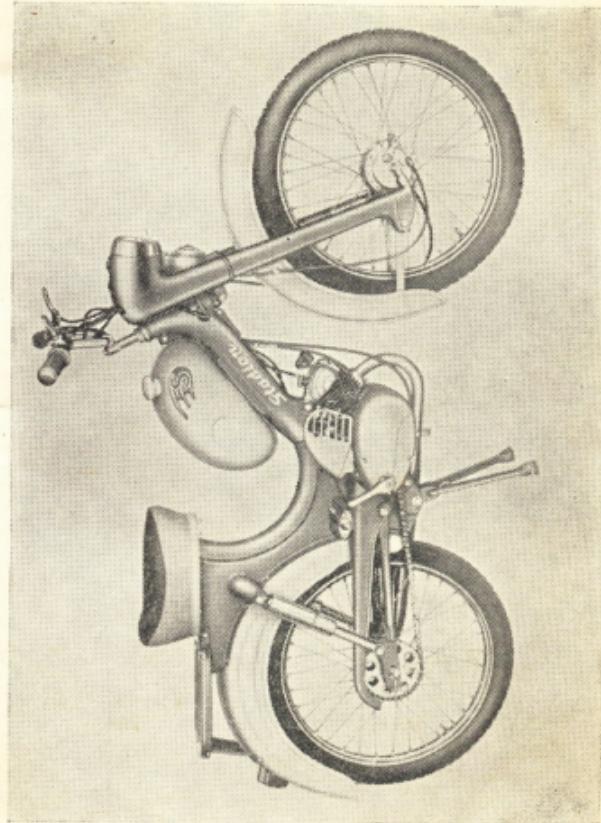


Рис. 2

5

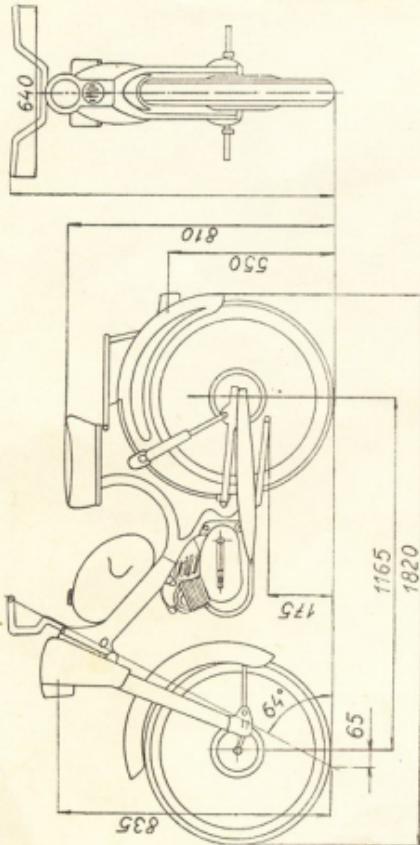
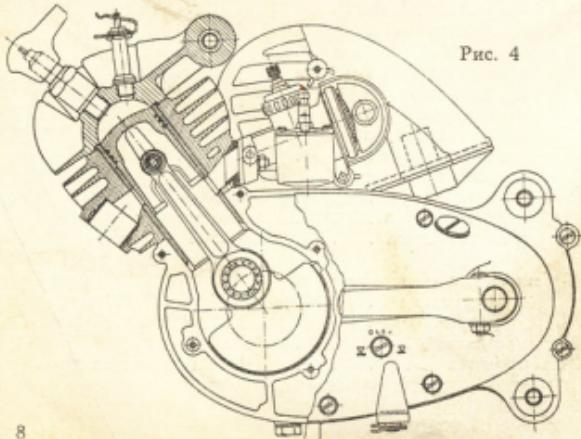


Рис. 3

Технические данные:

Двигатель	бензиновый, двухтактный, охлаждаемый воздухом, с наклонным цилиндром вперед
Количество цилиндров	1
Диаметр цилиндра	38 мм
Ход поршня	44 мм
Рабочий объем цилиндра	49,8 см ³
Степень сжатия	1 : 7,5 14/22 17/20
Максимальная мощность двигателя	0,8-2,4 л. с. при 3250— —5600 об/мин.
Допустимый шум в согласии с чехословацкими стандартами	максимально 72 дБ
Основной расход топлива	1,5 литра/100 км
Средний расход топлива при скорости 40 км/час	1,6—2,25 литров/100 км
Емкость топливного бака	5,6 литра
Максимально допустимая скорость	~ 40 км/час
Максимальный подъем (полная нагрузка)	16 %
Вес машины без топлива	48 кг.
Вес машины с топливом	51,6 кг.
Грузоподъемность (допустимая нагрузка)	100 кг.
Максимальная нагрузка переднего колеса	44,5 кг.
Максимальная нагрузка заднего колеса	88,3 кг.
Первичная передача	шестернями
Вторичная передача	цепью Фаворит
Передаточные отношения:	Транспорт
первичное	1 : 4,75 (57/12)
вторичное	1 : 2,92 (35/12)
1-ая передача	1 : 2,01
2-ая передача	1 : 1 (прямое зацепление)

Общие передачи 1	1 : 27,9
Общие передачи 2	1 : 13,88
Общая передача разгоночного устройства	1 : 24
Добег тормоза при скорости 40 км/час:	
Передним тормозом	21,3 м
Задним тормозом	17,0 м
Обоими тормозами	9,7 м
Максимальный ход передней вилки	65 мм
Максимальный ход задней вилки	70 мм
Карбюратор	Йиков 2912 ПС — 2914 ПС
Колеса — размер ободов	23" × 2,25"
Колеса — размер пневматических шин	23" × 2,25"
Габаритные размеры мопеда:	
длина	1820 мм
ширина (через руль)	640 мм
высота	1040 мм
просвет над дорогой	175 мм
Расстояние осей колес	1165 мм



Описание мопеда Стадион С 22

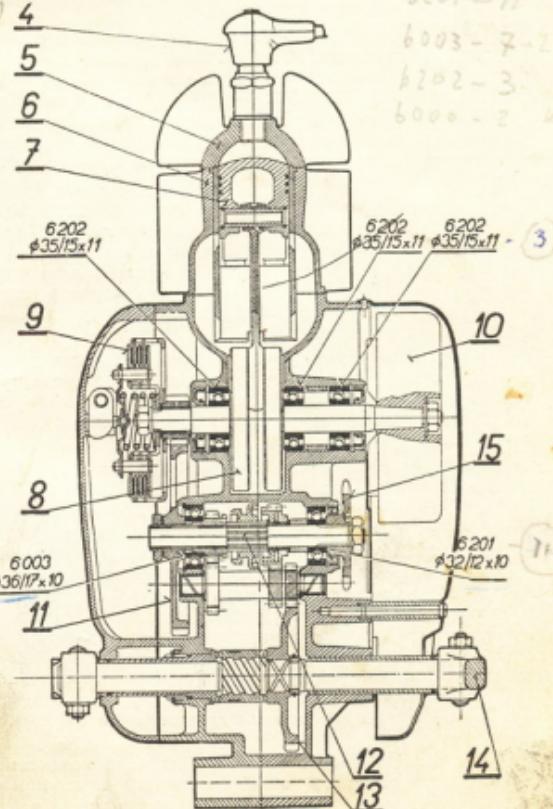


Рис. 5

Мопед Стадион С 22 является самой маленькой и самой дешевой одноколейной моторной машиной для перевозок одного лица. Незначительный вес этой машины обеспечивает возможность перенести мопед вручную (на стоянку, в гараж и т. п.).

Двигатель мопеда С 22 бензиновый, двухтактный с реверсивным промыванием. Технические данные двигателя смотри в отделе «Технические данные».

Карбюратор Ийков 2912 ПС — 2914 ПС с полупадающей струей оборудован эффективным глушителем подсоса. Регулировка холостого хода выполняется посредством регулировочного винта золотника и тросика. От чрезмерного обогрева от цилиндра он предохраняется изол. прокладкой.

Сцепление имеет несколько дисков, накладка изготовлена из асбестосмоляного материала и расположено на левом конце коленчатого вала под крышкой двигателя.

Коробка передач 2-х ступенчатая. Одна установлена в картере двигателя. Переключение отдельных передач выполняется посредством вращательной рукоятки, расположенной на левой стороне руля.

Передача усилия от двигателя в коробку передач выполнена первичной передачей через шестерни с косыми зубьями. Передача находится под левой крышкой картера двигателя. Колесная передача, сцепление и коробка передач работают в масляной ванне.

Вторичная передача между коробкой передач и задним колесом выполнена цепью Фаворит ТРАНСПОРТ 12,7× \times 4,8 мм, 108 звеньев, частично зачехленной.

Кожух цепи изготовлен из стального листа и его поверхность эмалирована. Кожух качается одновременно с задним колесом вокруг штыря качающейся вилки. В течение езды надежно предохраняет цепь от засорения. Рама открытого типа, электрически сваренная из качественной стальной трубы и комбинирована с несущей коробкой из стального листа. Подвеска переднего колеса выполнена вилкой сваренной из стальных штамповок с короткими качающимися плачами и стальными витыми пружинами, в которых установлены резиновые глушительные прокладки.

Подвеска заднего колеса (рис. 6) обеспечена качающейся вилкой с широкой установкой. Скользящие подшипники и качающейся вилки установлены на стальном штыре (это место

смазывать после пробега 10.000 км). При смазке вилку разобрать и заполнить свежим маслом А 00.

В качестве пружиняющего элемента применены пружинящие телескопы со стальными пружинами с резиновыми упорами.

Колеса — спицевые. Размер ободов и pneumaticических шин составляет $23'' \times 2,25''$. Они легко вынимаются и возможно их взаимно заменять.

Спицы Ø 2,65 мм. Втулки колес изготовлены из легкого сплава.

Тормоза высокоэффективные. Управлением передним тормозом выполнено при помощи тросовой проводки от руля, управление задним тормозом — нажатием ногой. Регулировка тормозов выполняется рифлеными гайками без применения инструмента. Захват реакции заднего тормоза выполнен стальной деталью.

Топливный бак емкостью 5,6 литра закрывается пробкой из пласти массы. Затвор имеет форму обычной пробки с двойным кольцевым усилением по окружности. Бак эластично крепится на резиновых шайбах. В их нижней части находится сливной кран с очистительной сеткой, обеспечивающей запас топлива примерно 0,5 литра.

Седло имеет форму подушки и изготовлено из пористой резины с обивкой из пластической кожи. Его возможно снимать по-



Рис. 6

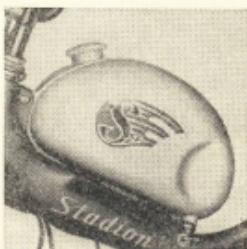


Рис. 7



Рис. 8
www.JAWA-50.cz



Рис. 9

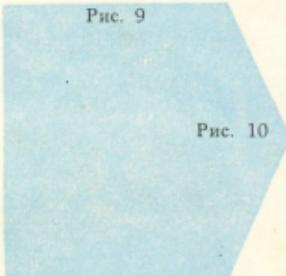


Рис. 10



сле предварительного ослабления барабанка. Под сидением вырезено пространство для хранения инструмента и воздушного насоса для накачки пневматических шин.

Руль управления изготовлен в целом с возможностью регулировки его по высоте. Подставка двухплечевая, сваренная из стальных штамповок. Зуммер электрический, управление им находится на левой стороне руля. Багажник штампован из листовой стали. В боковых стенках имеются вырезы для закрепления багажа.

Глушитель выхлопа сигарной формы обеспечивает эффективное снижение шума от выхлопа газов.

Описание электрооборудования

Переменный ток для всех потребителей электрического тока изготавливается маховиком магнето — изделие национального предприятия ПАЛ-МАГНЕТОН — город Кромержиж. Магнето находится под правой крышкой дви-

гателя. Маховик магнето состоит из основной доски (статора) и из ротора, изготовлено из специального сплава с постоянными магнитами. Вращающейся массы ротора полностью обеспечена равномерность хода двигателя.

На основной доске находится катушка зажигания с двойной обмоткой, прерыватель и конденсатор, расположенный мимо основной доски. Привод прерывателя выполняет кулачок в центре ротора. В моменте разъединения контактов прерывателя переключает на электродах свечи искры.

Электрический ток для освещения 6 в 18 вт подается самостоятельная катушка освещения.

Кабель системы освещения сечением 0,5 мм².

Фара диаметром 80 мм оборудована двухнитевой лампой 6 в 15/15 вт ЧСИ 30 4311. Фара установлена в чехол передней вилки. Включение и переключение света выполняется комбинированным выключателем, расположенным на левой стороне руля. Концевой светильник на заднем грязевом щиту имеет лампу 12 в, 3 вт Е 10/13 типа 5643. Свеча зажигания должна быть типа ПАЛ 14/225.

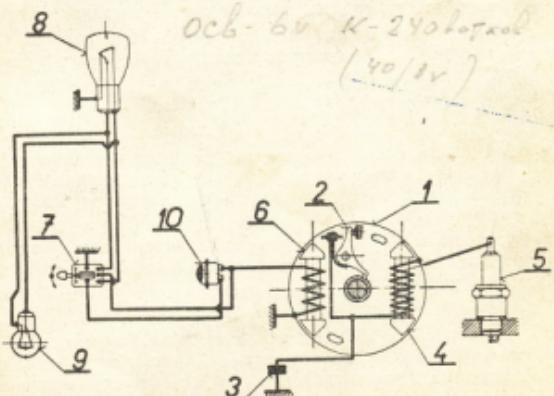


Рис. 11

Обкатка нового мопеда:

Рекомендуем, чтобы каждый владелец при приемке новой машины проверил полность комплекта инструментов (оборудования) и состояние масла в коробке передач. Высота уровня масла определяется по отверстию, закрытому винтиком М 6. Правильная обкатка мопеда оказывает значительное влияние на его мощность, расход горюче-смазочных материалов и продолжительность срока его службы.

В течение обкатки необходимо руководиться следующими правилами:

- а) топливо смешивать в определенной пропорции:
до пробега 1000 км — 1 : 16 (3/16 л масла в 3 л бензина)
после пробега 1000 км — 1 : 20

Рекомендуем пользоваться автомобильным маслом М5 Микс.

- б) Первых 500 км рекомендуется ездить на половину газа.
- в) Не ездить слишком долго на первой передаче.
У нового мопеда скорость машины не должна превышать:

на первую передачу	12 км/час
на вторую передачу	30 км/час

- г) При более продолжительных поездках без остановки рекомендуем выполнять время от времени охлаждение двигателя его остановлением и повторным добавлением газа.
- д) При остановлении (например на перекрестке) оставьте двигатель работать на малом числе оборотов.
- е) Время от времени проверить подтяжку всех болтов и гаек.
- ж) После пробега 500 км слить автомобильное масло ПП 7 из коробки передач. Промыть ее промывочным маслом подшипниковое масло) и вновь коробку дополнить.
- з) После пробега 500 км возможно постепенно добавлять газ выше половины оборота рукоятки, но только кратковременно.

- и) После пробега 1500 км слить масло из коробки передач (вторая замена масла) и тем самым моментом можно считать мопед обкатанным. Однако его обслуживание и уход за ним необходимо продолжать.
- к) После «обкатки» мопеда не применять уже смесь топлива 1 : 16, так как очень часто замасливалась бы свеча и элементы двигателя уже также не нуждаются в обильной смазке как в течение обкатки.
- л) Для обкатки мопеда применять только топливо предписанное заводом - изготовителем качества (минимальное октановое число бензина 63 ММ). При заливке необходимо всегда соблюдать совершенную чистоту.

Правила обслуживания

- А. Убедиться в том, что имеется в топливном баке достаточное количество топлива. Пробка бака открывается вытяжкой пробки из полихлорвинила, расположенной в верхней части топливного бака.
Малое отверстие в затворе бака предохраняет от забивки. Заправка топливного бака выполняется всегда через сетку, находящуюся в заливной горловине бака. В нижней части топливного бака имеется сливной кран — рис. 12. Положение открытого крана показано на крану стрелкой.
Необходимо проверить накачку пневматических шин, которая учитывает ездока среднего веса, должна быть:
переднее колесо 1,50 ати.
заднее колесо 1,80 ати.
На выдержании предписанного давления в пневматических шинах зависит продолжительность их срока службы, удобность езды, устойчивость мопеда на дороге и расход горючего.

Stadion



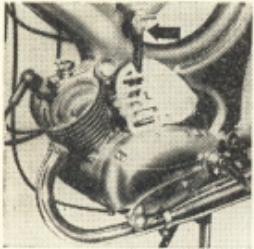


Рис. 12



Рис. 13

Б. Запуск двигателя:

После более продолжительной остановки мопеда диски сцепления частично прилипают друг к другу. Рекомендуется перед запуском двигателя сцепление прорвигать. Включить первую передачу, качать мопедом спереди назад и обратно и сцепление $2\times - 3\times$ выключить. В случае обнаружения правильной работы сцепления — включить опять холостой ход и запустить двигатель:

а) открыть слийный кран и карбюратор переплавить нажатием штифта рис. 13. Переплавление выполняется только у холостого двигателя.

б) Мопед держать в вертикальном положении. Нажимать педали по направлению езды запустить двигатель. Для облегчения запуска нажать ручку декомпрессора, нажать педали по направлению езды и на конце их нажатия ослабить ручку декомпрессора. Ручка декомпрессора находится на левой стороне руля.

Дальнейшая возможность запуска — разъезд при помощи педалей. При этом поступать следующим способом: включить первую или вторую передачу, ручку сцепления оставить нажатой и проехав при помощи педалей (как у велосипеда) достаточное расстояние и получив необходимую скорость — ослабить ручку декомпрессора и в этот момент начнет двигатель работать.

в) Не рекомендуется мопед запускать при помощи нажатия ногой на двухплечевую подставку, так как подставка своей конструкцией не рассчитана для такого способа запуска.

Переключение отдельных передач и езда:

Управление переключением находится на левой стороне руля и выполняется посредством рукоятки. Вращательная рукоятка имеет одновременно ручку сцепления и переключение отдельных передач выполняется поворотами. Метка на рукоятке и неподвижное кольцо, на котором расположены цифры: 1 — 0 — 2, показывают которая из передач включена.

Постепенность переключения:

а) при движении с места нажать левой рукой ручку сцепления и при этом одновременно повернуть вращательную рукоятку от себя и тем самым имеется включенной первая передача. Медленным ослаблением ручки сцепления при одновременном добавлении газа правой вращательной рукояткой мопед разъездается.

Внимание! Ручку сцепления никогда не пускать слишком резко при включенной первой передаче!

После достижения скорости примерно 15 км/час, убавить газ, нажать левой рукой ручку сцепления и вращательную рукоятку повернуть на себя и тем самым имеется включенной вторая передача (прямое зацепление). Ручку сцепления ослаблять чувствительно, правой рукой добавляя газ — чем повышается скорость мопеда. При обратном переключении после убавления газа нажать левой рукой ручку сцепления и поворотом ручки для переключения передач на половину оборота от себя включится нейтральное положение и полным оборотом до упора включить первую передачу.

б) При останавливании следует убавить газ, нажать левой рукой ручку сцепления и вращательную ручку установить в нейтральное положение между первой и второй передачей. Только после этого возможно

ослабить ручку сцепления. Двигатель остановится на жатием ручки декомпрессора, расположенной на левой стороне руля. При остановлении на короткое время (например на перекрестке и т. п.) включить первую передачу и сцепление держать выключенное.

Внимание! Никогда не оставлять сцепления напрасно проскальзывать! Вышеописанные приемы необходимо выполнять быстро, чтобы не снижалась скорость в течение переключения.

г) Снижение скорости:

Для снижения скорости мопеда служит тормоз — сначала у заднего колеса и на несколько позже — у переднего колеса. Тормозить переднее колесо рекомендуется только при прямом направлении езды. **Внимание!** По скользким, мокрым или же песчаным дорогам ездить осторожно и в поворотах осто-роожно пользоваться передним тормозом!

д). Езда по уклонам:

На более коротких небольших уклонах двигатель служит одновременно тормозом (при закрытом газе). Длинные и большие уклоны запрещается ездить с включенной передачей с закрытым газом, так как двигатель не смазывается. В плохо видимых местах дороги с небольшим уклоном можно установить холостой ход и ехать почти беспомощно. Для случая применения зуммера должна быть включена передача и двигатель должен находиться в оборотах (изготовление электрического тока).

Эффективные тормоза остановить мопед надежно даже при более высокой скорости. Время от времени следует повысить число оборотов двигателя, чтобы улучшить смазку. Топливный кран не должен быть в течение езды закрытым — очень важное для смазки двигателя. Езда по уклонам с большой скоростью при открытом газе значительно снижает продолжительность срока службы двигателя.

Е. Остановление двигателя:

После окончания езды закрыть топливный кран. После окончания ежедневных поездок (после закрытия топливного крана) рекомендуем оставить машину бежать на небольшом числе оборотов до полного израсходования топлива в карбюраторе. Масло из топлива

оседает в поплавковой камере и может забить форсунку.

Остановление двигателя выполняется следующим образом:

- а) закрыть топливный кран
- б) закрыть газ поворотом правой рукоятки вперед
- в) после израсходования топлива из карбюратора (из его поплавковой камеры) двигатель сам остановится. При остановлении двигателя на короткое время не нужно закрывать топливный кран и израсходовать топливо из поплавковой камеры карбюратора. Достаточно остановить двигатель нажатием ручки декомпрессора.

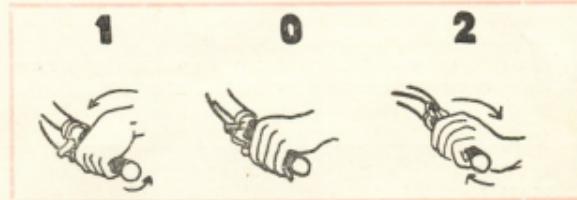


Рис. 14

Безопасность езды

Повышенная густота уличного движения требует знание правил уличного движения водителем мопедов. Чего нужно избегать:

1. Если уходите от мопеда на более длинное время — засунуть вторую передачу и оставить ручку сцепления в ненатяженном положении (щель между упорным плечом и ручкой сцепления должна быть 0,3—0,5 мм). Иначе пружина излишне напрягается.
2. Для двигателя является также вредным если Вы его оставите работать слишком долго на высоком числе оборотов на одном месте, так как его охлаждение не такое как в течение езды.
3. В течение езды не оставляйте сцепления слишком долго выключенным, так как диски тем самым быстро изнашиваются.

- При поездках по подъемам не помогайте двигателю проскальзыванием сцепления и включите своевременно более низкую передачу — в случае надобности помогайте педалями. На первой передаче не ездить слишком долго.
- При переключении на вторую передачу несколько закрыть газ, нажать сцепление, повернуть рукоятку до упора второй передачи и пустить сцепление. Не забывайте ли Вы газ, двигатель растягивается после нажатия сцепления на высокое число оборотов, что оказывает вредное влияние на систему переключения, на сцепление и на весь кривошипный механизм.
- Не ездить на пневматических шинах накачанных недостаточно или чрезмерно.
- Не изменять регулировку карбюратора.
- Уход и обслуживание выполнять в предписанные сроки.
- Не применять никогда топлива или смазочных материалов неправильного качества.

Уход за мопедом

1. Чистка мопеда:

Целесообразная конструкция обеспечивает простую чистку. Мопед умывается водой. При мойке водой необходимо следить за тем, чтобы вода не проникала в карбюратор, фару, маховиковое магнето и в тормозы. Хромированные и лакированные детали высушить и отполировать фланельной тряпкой или замшой. Лакированные части возможно очищать также пастой для лакированных покрытий. Вода из ребер устраниется лучше всего запуском двигателя — после его обогрева вода испарится.

При небольшой ремесленной ловкости Вы можете уход за мопедом выполнять своими собственными силами. Во внеочередных случаях необходимо передать мопед в специальную мастерскую.

Двигатель смазывается автоматически добавкой в бензин М 5 Микс автомобильного масла в пропорции 1 : 20 (после обкатки машины) — при обкатке до 1000 км в пропорции 1 : 16.

Коробка передач: наполняется летом и зимой автомобильным маслом ПП 7 (примерно 330 см³) — периодически после пробега 5000 км. Замена масла выполняется наилучше после окончания поездки, когда двигатель и масло еще теплые. Теплое масло выплавит с собой большинство грязи. Коробку передач после того прочистить промывочным маслом (подшипниковое масло Б 2) следующим образом через наполнительное отверстие наливать в коробку передач примерно 250 см³ промывочного масла и оставить двигатель работать 2—6 минут на малом числе оборотов (либо проехать набольшое расстояние, либо поставить мопед на двухплечевую подставку). Несколько раз переключить передачи. После того масло слить в чистой сосуд (см. рис. верхняя стрелка), оставить его стоять и чистую часть масла возможно применить при промывке другой раз.

Примечание:

бензин, керосин, масло — растворители резины (пневматические шины, покрытие педалей) и поэтому необходимо предохранять резину от соприкосновения с этими жидкостями.

Правильный уровень масла в коробке передач определяется по контрольному винтику (рис.). Выверкой этого винтика контролируется высота уровня масла. В случае надобности дополнить масло так, чтобы масло начало текать через отверстие для контрольного винтика начало текать. Мопед в таком случае должен находиться в вертикальном положении, так как иначе уровень масла искажен. При заполнении масла в коробку передач необходимо двигатель несколько раз повернуть, чтобы масло разлилось во всем пространстве и чтобы обеспечить достаточно наполнение. При закрывании заполнительного или контрольного отверстий не забыть вложить уплотнение.

Замена масла у нового мопеда:

в первый раз	5000 км
во второй раз	1500 км
в третий раз после пробега дальнейших	1500 км от второй замены масла.

Сцепление работает в масляной ванне (масло из коробки передач).

Первичная передача осуществлена шестернями с косыми зубьями, работает в масляной ванне и закрыта полностью крышкой коробки. Не требует никакого обслуживания. Вторичная цепь обслуживается периодически после пробега 1500 км.

Снятую цепь промыть в керосине. После высохнутия вложить цепь примерно на 1 час в обогретое масло (60°—80° С) А 00, вынуть цепь, масло оставить несколько засохнуть, излившее масло с поверхности устраниТЬ тряпкой и цепь установить на свое место.

Примечание: у нового мопеда необходимо цепь смазывать вышеописанным способом и только после этого выполнять обкатку машины. Консервационный жир нацепи нельзя считать смазочным жиром.

Маховиковое магнето: после пробега 3000 км снять правую крышку двигателя и смазать несколькими каплями автомобильного масла ПП 7 палец качалки прерывателя. Смазку выполнять осторожно, чтобы масло не брызгало на контакты прерывателя. Фетр на балке напустить смазочным маслом АВ 2.

Тросики баудена: скрепления, переключения передач, переднего тормоза и газа — смазывать после пробега 1000 — 1500 км несколькими каплями автомобильного масла ПП 7. Этую смазку выполнять минимально один раз в сезон.

Вращательная ручка газа и переключения скоростей смазываются после пробега 5000 км смазочным жиром А 00 после предварительного снятия рукоятки с руля. Вывернуть пробку после ослабления винтика (отверстие в ручке из полихлорпропилена) и ручку снять.

Шарики в головке управления смазывать жиром АВ 2 при случайном монтаже или демонтаже, однако минимально после пробега 8000 км (или же один раз в год).

Шариковые подшипники колес (переднее и заднее) смазывать периодически после пробега 8000 км жиром АВ 2. При смазке выдерживать максимальную чистоту.

Привод указателя скорости (спидометра) смазывать нескольким повернутием масленки — применять только масло А 00.

Пальцы передней подвески смазывать маслом А 00 после пробега каждого 500 км.

Телескопы: смазывать маслом ПП 7 всегда после пробега 3000 км.

Установка задней качающейся вилки: смазывать жиром А 00 после пробега примерно 10.000 км (минимально один раз в три года).

После каждой мойки необходимо смазать палец подставки маслом А 00. Остальные места следует смазывать в согласии с нижеприведенной таблицей:

После про- бега км	Смазываемое место	К-во мест	Смазка (для ЧСН)
1	2	3	4
500	Пальцы передней подвески мопеда	2	жир А 00
1000	Контроль (дополнение) кор. передач	1	масло ПП 7
	Телескопы	2	масло ПП 7
3000	Палец качалки прерывателя Фетр прерывателя	1	масло ПП 7
5000	Замена — коробка передач	1	жир АВ 2
	Вращательные рукоятки	1	масло ПП 7
	Вторичная цепь	2	жир А 00
	Тросики и тросовые проводы	1	жир А 00
	Тормозные кулаки	6	масло ПП 7
	Палец подставки	2	масло ПП 7
8000	Шарики в головке перед. вилки	1	жир А 00
		2	жир АВ 2
	Подшипники колес	2	жир АВ 2
10.000	Установка задней качающейся вилки (после демонтажа)	1	жир А 00

Пневматические шины:

Срок службы пневматических шин зависит от давления воздуха в камере, от нагрузки, которой шина подвергается. Общим правилом при накачке камеры является, что она должна быть накачана так, чтобы сохранила свою оригинальную форму. Езда на недостаточно накачанных шинах приведет к поломке кордового слоя в боковинах покрышки.

Правильная накачка пневматических шин для ездока среднего веса:

переднее колесо	1,50 ати.
заднее колесо	1,80 ати.

Неплотность клапана обнаружится после приподнятия колпачка на вентиле и после смочения его отверстия (пузырь). Создание пузыря свидетельствует о утечке воздуха. В таком случае необходимо подтянуть конус вентиля (для этого служит колпачок с вырезом). Когда это мероприятие недостаточно, вывернуть конус вентиля и заменить его новым. Рекомендуется возить с собой 1 — 2 запасные конусы вентиля.

Повреждение камеры исправляется приклейкой заплаты. Для того нужно снять покрышку с обода. Вывернем во первых конус вентиля и тем самым выпустим остаток воздуха. Гайку крепления вентиля к ободу снять. Колесо положить и в месте против вентиля вдавить в углубление обода. При помощи монтажных ручек поднять покрышку через край обода (см. рис. 15). При этом необходимо следить за тем, чтобы не скрипнуть покрышку и чтобы ее тем самым не повредить. После установки конуса в вентиль и после небольшой накачки камеры при погружении камеры в воду в месте повреждения камеры образуются пузыри.

Место, где возникают пузыри, необходимо обозначить и камеру осушить.

Перед наклейкой заплаты необходимо сделать поверхность шероховатой (при помощи наждачной бумаги). Шероховатое место смазать kleem для резины и только после засохнутия kleя прижать заплату, с которой нужно устранить предохранительную наклейку.

После ремонта камеры все место посыпать тальком, чтобы камера в месте приклейки заплаты не прилипла к покрышке. Покрышку просмотреть и предмет, по вине которого произошло повреждение камеры, обязательно устраниć.



Рис. 15



Рис. 16

Обратная установка камеры с покрышкой выполняется следующим образом: камеру немного накачать, вложить ее в покрышку которая осталась одним своим концом на ободе, продеть вентиль через отверстие в ободе и предохранить его гайкой (не подтягивать). После того перекинуть край покрышки сначала в место напротив вентиля через край обода внутрь, придержать его в месте углубления обода и при помощи монтажных рулек перетянуть покрышку постепенно по обеим сторонам до самого вентиля. Эту работу выполнять очень осторожно, чтобы не повредить камеру.

Демонтаж и монтаж пневматических шин без применения инструмента (рис. 16):

Помимо вышеизложенного способа демонтажа и монтажа пневматических шин пользуются механики и опытные водители способом нижеописанным, который имеет следующие выгоды:

- этот способ очень быстрый,
- не надо при нем пользоваться инструментом,
- исключает возможность скрипа камеры между ободом и краем покрышки.

Постепенность демонтажа:

- а) вывернуть колпачок вентиля и рифленную гайку и тем самым выпустить оставшийся в камере воздух,
- б) вентиль засунуть давлением пальца внутрь покрышки (мимо отверстия в ободе),
- в) боковины покрышки напротив вентиля примерно в $\frac{1}{3}$ окружности вжать в углубление в ободе и тем самым покрышка около вентиля несколько отдалится от обода,
- г) колесо установить так, что рукой возмем покрышку, ладонью правой руки упремся во внутренний край обода и покрышку пересунем через оба края обода одновременно.

Примечание: Для выполнения этой работы необходимо обладать практикой и ловкостью, которую возможно приобрести только повторением монтажа и демонтажа покрышки с камерой.

Процесс монтажа:

- а) камеру накачать так, чтобы исчезли прогибы,
- б) покрышку рукой наденем через один край обода,
- в) в покрышку вложить камеру, при чем надо засунуть вентиль в отверстие в ободе,
- г) напротив клапана (вентиля) начинаем равномерно на обе стороны вдавливать покрышку на обод примерно до половины окружности. После того опять напротив клапана (вентиля) вдавить покрышку каблуком в углубление обода. Равномерным нажиманием ногами по обеим сторонам окончить надевание покрышки на обод,
- д) выровнять покрышку в ободе, чтобы кольцо, выштампованные на боковине покрышки совпадало с краем обода колеса.

Примечание! Предупреждаем на вредное влияние масла, бензина и прямых солнечных лучей, которое оказывают на пневматические шины. Рекомендуется время от времени просмотреть шины и устранить из них все посторонние предметы (острые камни, стекло и т. п.).

Регулировка тормозов (рис. 17):

Полнодисковые колодочные тормоза мопеда Стадион С 22

богато рассчитаны и хорошо предохранены от западания в них воды, которая снизила бы их эффективность. Тормозы необходимо только время от времени отрегулировать — в случае частичного износа тормозной накладки (ручки тормозов имеют более длинный ход). На конце ручки тормоза должен быть зазор 1 — 2 см (у переднего тормоза). Тормоза регулируются поворотом гаек, которые имеют в своей поверхности рифление. После отрегулировки тормозов следует проверить колеса — которые должны легко вращаться и эффективность работы тормозов (дебег) на прочной и сухой дороге.

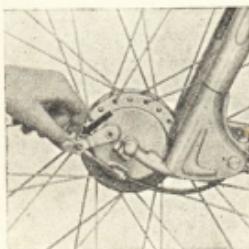


Рис. 17

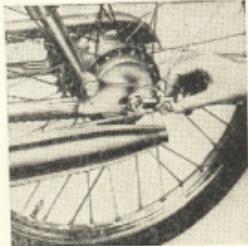


Рис. 18

Внимание: Тормозы никогда не проверять на мокрой, мягкой, грязной или покрытой щебнем дороге. При каждой натяжке вторичной цепи не забыть вновь отрегулировать и проверить задний тормоз.

Ограничение осевого зазора коленчатого вала:

Осевой зазор вала ограничен шайбами. Надо следить за их присутствием. Без ограничения зазора нарушится зацепление зубьев в коробке передач и увеличивает необходимый зазор тормоза (смотри абзац о регулировке тормозов).

После установки правого кривошипа (у цепи) необходимо посунуть вал справа налево до прижатия кривошипа ко втулке вала, после того ограничить зазор праявымыми шайбами.

Натягивание цепи:

Ослабить ось заднего колеса, т. е. гайку оси и гайку втулки цепного колеса (см. рис. 18). После того ослабить гайку натягивающего устройства цепи. Ось заднего колеса подвинуть направо примерно на 1 мм. Регулировочная гайка подтягивающего устройства равномерно подтягивается и при этом проверяется натяжение цепи. Прогиб цепи должен быть максимально 1,5 см в центре нижней части цепи. После отрегулирования колеса «в след» подтянуть как следует гайку втулки цепного колеса и наконец гайку оси. Следить за тем, чтобы заднее колесо держалось в следу за передним колесом. Отрегулировать задний тормоз, так как после передвижение заднего колеса тормоз постоянно притормаживает. Натяжку цепи проверять после пробега каждого 1000 км.

Сцепление и его регулировка:

Сцепление работает в масляной ванне и не требует кроме регулировки зазора тросика никакого другого обслуживания. Ручка сцепления должна быть всегда свободной. Время от времени тросик вытягивается и зазор ручки увеличивается. Зазор ограничивается ослаблением предохранительной рифленой гайки и вращением регулировочным винтом на руле на 1 — 2 оборота. Проверить зазор ручной рукоятки сцепления и подтянуть предохранительную гайку регулировочного винта.

В случае значительного износа накладки сцепления и отрегулирование при помощи регулировочного винта является недостаточным, необходимо отрегулировать сцепление сокращением тросика в ручке в нижней части двигателя (перед сокращением тросика должен быть регулировочный винт полностью завинчен).

Внимание: Регулировка сцепления выполняется после наполнения коробки передач маслом и после не сколько раз повторяемого поворота двигателем.

Контроль регулировки системы переключения передач: Это устройство часто повреждается от переключения передач при неработающем двигателе, когда мопед стоит. При переключении первой передачи достаточно тронуть мопедом с места по направлению езды, чтобы шестерни взаимно в себя зацепились. Когда повернем рукояткой насиливо, удлинится тросик переключения передач, что вынуждает новую регулировку переключения передач.

Правильное переключение передач обосновано правильно смазанный тросик и тросовой провод. У нового мопеда переключение передач уже отрегулировано в производстве. Сначала, чем лойдет до установления длины тросика и боудена, необходимо проверять регулировку системы переключения передач. Сокращение тросика выполняется при помощи регулировочного винта с распоркой

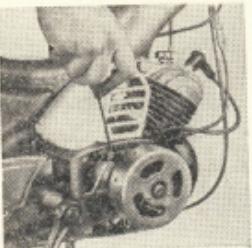


Рис. 19

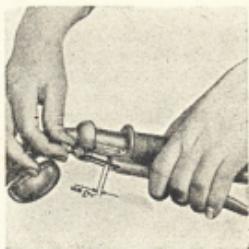


Рис. 20

(рис. 19). На тросовой проводке около бака имеется регулировочный винт с распоркой, при помощи которого ограничивается нежелаемое движение зубчатой муфты. При регулировке поступать как ниже указано: вращательной рукояткой включить вторую передачу. В случае, если зубчатая муфта не находится в полном зацеплении, следует ослабить предохранительную гайку (цилиндрическую рифленую), ввернуть регулировочный винт (у правой ручки) на 4 — 6 витков. Обычно после того сцепление полностью зацепится. Включить холостой ход и передвигать мопед сюда и обратно.

При правильном отрегулировании системы передач не должны заедать зубы сцепления. При заедании значит — регулировочный винт ввернут слишком глубоко — вращением налево необходимо вернуть его на два оборота. У тросовой проводки, отрегулированной выше описанным способом, опять подтянуть гайку. При излишнем натяжении тросика необходимо переустановить головку на нижнем конце тросика. Доступ к ней обеспечен после снятия правой крышки двигателя (см. рис. 20). Эта

регулировка (сокращение тросика) рекомендуется передать в специальную мастерскую. Никакого другого обслуживания системы передач не нужно выполнять. Контроль регулировки выполняется не позже после пробега каждого 1500 км.

Карбюратор:

Карбюратор «Йиков 2912 ПС» — «Йиков 2914 ПС» — модернизированный карбюратор, с полупадающей струей, оборудованный эффективным глушителем подсасывания, передняя часть которого одновременно образует кожух карбюратора. Регулировочные органы — главный топливный жиклер, жиклер холостого хода, игла золотника, улучшают переход с холостого хода.

Самостоятельная секция холостого хода с заменительным жиклером обеспечивает спокойный и плавный холостой ход. Уход за карбюратором состоит из чистки карбюратора и фильтра, пакета воздухоочистителя после пробега примерно 3000 км (промыть в чистом бензине). Отдельные, разобранные части, карбюратор после промывки в чистом бензине оставить высохнуть, после того воздухоочиститель смочить смесью моторного масла и бензина в пропорции 1 : 1. При обратной установке на двигатель необходимо проверить, установлен ли изол. шайба и уплотнение на своем месте и не повреждено ли уплотнение.

Кабели:

Время от времени просмотреть и место с поврежденной изоляцией обмотать изоляцией. Поврежденные места могли бы стать причиной короткого замыкания.

Свеча зажигания:

Проверка работы свечи зажигания ~~указана~~ на рис. 21. Корпус свечи положить на двигатель (заземлить), при чем электроды свечи не должны соприкасаться с ребрами головки цилиндра. Вручную следует проточить двигатель: между электродами свечи зажигания должна перескочить искра. В случае если искра не перескочит — необходимо проверить расстояние электродов, или же расстояние контактов прерывателя (рис. 22). Свечу зажигания нужно время от времени очистить, нагар осторожно устранить, в случае надобности — отрегулировать контакты на 0,4 мм остройкой загибкой контакта на корпус свечи.

Электрический звуковой сигнал не нуждается ни в каком обслуживании. При его чистке необходимо следить за тем, чтобы в него не попала вода. Интенсивность и высота тона регулируется при помощи винтика, расположенного на торце звукового сигнала.

Маховиковое магнето. После пробега примерно 5000 км нужно проверить и в случае надобности отрегулировать расстояние контакта прерывателя и опережение зажигания. Если нужно — вычистить также контакт при помощи низфилья. (Расстояние контакта прерывателя = 0,4 мм.) Проверка расстояния выполняется при помощи измерительного инструмента, поставляемого в комплекте инструмента каждой машине. Листок не должен проходить. В случае, если контакты имеют другой, чем предписанный зазор, следует ослабить крепежный винтик, установить правильное расстояние поворотом и после того винтик опять подтянуть.

Как поступать при регулировке опережения зажигания: повернуть коленчатым валом (маховиком) до достижения поршнем верхней мертвой точки. Проверить при помощи измерительного инструмента правильное расстояние контакта прерывателя (0,4 мм) и в случае надобности зазор отрегулировать.

Повернуть коленчатый вал обратно (против нормального направления вращения двигателя), до приближения контактов и вложить между них листок сигаретной бумаги. Медленно повернуть коленчатый вал в нормальном направлении вращения двигателя до того момента, когда контакты начнут отдаляться и листок бумаги приходит между ними свободно. В этот же момент должен быть поршень 2,8 — 3,1 мм перед верхней мертвой точкой. Поршень в верхней мертвой точке измеряется при помощи стержня или глубиномера через отверстие для свечи зажигания. Если опережение зажигания не вызывает предписанных величин, необходимо регулировку повторять. Ослабить два болта крепления доски статора матнича к стене картера двигателя, повернуть статор в правильное положение и вновь проверить опережение зажигания, если величины правильны — то сильно подтянуть крепежные болты доски статора.

Важное предупреждение:

Рекомендуется выполнять регулировку опережения зажигания и отмыка в специальной мастерской.

Устранение нагара: После пробега примерно 5000 км рекомендуется устраниenie нагара. Осевшие остатки сгоревшей топливной смеси (нагар) снижают работоспособность двигателя и являются причиной сильного обогрева двигателя. Осевший на верхней части поршня, в головке цилиндра и в выхлопных каналах нагар, устраниен осторожным соскребанием. Одинаковым способом устраниить нагар даже из пазов для поршневых колец. При повторной установке поршневых колец на свое место необходимо следить за тем, чтобы колыца находились в одинаковые пазы, как перед их съемкой. После соскребания нагара следует очищенные части промыть в чистом бензине и опять их собрать. Глушитель выхлопа нужно очищать примерно после пробега 2000 — 2500 км таким образом, что из задней части глушителя выхлопа вытянем при помощи плоских клаещей трубку после предварительного ослабления болта М 4. Трубку как следует прополоскать проволочной щеткой и опять ее установить на свое место.

Регулировка подшипников в раме:

Состав подшипников в раме (управление) имеет регулируемые шариковые подшипники. Перед сборкой (монтажем) эти подшипники тщательно смазаны. Разбирать их рекомендуется только при капитальном ремонте. После промывки венца с шариками необходимо смазать его опять жиром АВ 2. Состав подшипников в раме является очень ажным устройством и поэтому необходимо уделять ему повышенное внимание. Немедленно после обнаружения зазора в подшипниках управления необходимо ограничить его подтяжкой колец. При регулировке поступать следующим образом:

- а) ослабить обе затяжные гайки состава подшипников в раме.
- б) поворотом направо верхним конусом управления ограничить зазор состава подшипников в раме,
- в) всегда следить за тем, чтобы вилка вращалась легко (всегда нужно считаться с тем, что подтяжкой гаек ход на несколько снизится),
- г) подтянуть обе гайки и вновь проверить ход вилки. Если надо — то ослабить опять конус. При подтяжке обеих подвесных гаек следить за тем, чтобы верхний конус управления не повернулся.

У этого устройства можно по праву сказать — что только при правильно отрегулированной системе подшипников в раме езда на мотоцикле совершенно безопасной.

При ослаблении системы управления выравниваются удары от неровностей дороги в составе подшипников в раме — слышится твердое стучание. При таком ослаблении системы управления может поломаться некоторая из главных частей машины.

Регулировка подшипников во втулках колес: Во втулках колес (передней и задней) имеется по двух шарикоподшипникам (однорядных) № 6000 диаметром 26/10×8 (чем обеспечена взаимозаменительность колес).

Заднее цепное колесо (звездочка) имеет один шарикоподшипник № 6202. Все шариковые подшипники тщательно уплотнены, чтобы смазка не могла из них выходить и чтобы в подшипники не попадала влага или грязь. У шариковых подшипников имеется очень долгий срок службы. Разборка втулок колес выполняется обычно только при капитальном ремонте. Все части подшипников в таком случае промыть порядочно в бензине. После промывки нужно шарикоподшипники смазать новым смазочным жиром АВ 2 и в случае надобности заменить их уплотнение. Однако смазку подшипников необходимо выполнять минимально 1-раз в год. Наполнение подшипников должно быть в $\frac{1}{3}$ или $\frac{1}{2}$ подшипниковой камеры. Только нужно следить за тем, чтобы не переполнить камеру, так как переполненные подшипники слишком нагреваются и смазка может вытекать.

Демонтаж и монтаж двигателя в раму: сначала отсоединить шланг подвода топлива, тросик боудена газа, декомпрессора, сцепления и переключения передач, кабель света. Снять: тягу заднего тормоза, кожух цепи и цепь. Ослабить гайки пальцев З-х silentблоков. Вынуть палец silentблока головки, один из пальцев silentблока у картера двигателя и последний третий палец — и тем самым подготовлен двигатель к выемке из рамы. При установке двигателя в раму поступается в обратном порядке. При этом уделяем повышенное внимание установке silentблоков. Наружная металлическая втулка silentблока должна иметь зазор 1 — 2 мм с каждой стороны

между зажимом рамы. В случае недостаточного зазора можно установить на палец шайбы и тем самым обеспечить необходимый зазор.

Перечень работ по обслуживанию и уходу за машиной во время обкатки и после обкатки:

При приемке новой машины:

- а) проверить комплект инструмента,
- б) проверить уровень масла в коробке передач (по надобности долить),
- в) проверить регулировку тормозов,
- г) проверить подтяжку всех гаек,
- д) проверить давление в пневматических шинах,
- е) проверить работу сцепления и переключения отдельных передач,
- ж) смазать вторичную цепь.

После пробега 250 км:

В первый раз подтянуть гайки головки цилиндра, карбюратора, глушителя и состава подшипников в раме.

После пробега 300 км:

Проверить расстояние электродов свечи (должно быть 0,4 мм).

После пробега 500 км:

В первый раз заменить масло в коробке передач и промыть ее промывочным маслом. Подтянуть все гайки и болты. Промазать пальцы передней подвески. Проверить работу сцепления — если нужно — отрегулировать. Вычистить и смазать воздухоочиститель. Проверить светильники.

После пробега 600 км:

Проверить и если нужно — отрегулировать тормоза. Проверить систему переключения передач и если нужно — отрегулировать. Вычистить цепь, смазать и если нужно — натянуть. Смазать тросики буфера. Проверить зажигание (отрыв прерывателя и опережение зажигания). Подтянуть подшипниковой состав в раме.

После пробега 1200 км:

Проверить уровень масла в коробке передач. Проверить и отрегулировать тормоза. Проверить и по надобности отрегулировать систему управления. Проверить натяжение цепи 1,0—1,5 см), цепь прочистить и смазать. Воздухоочиститель карбюратора вычистить. Вичистить сетку у крана подвода топлива. Проверить зажигание (отрыв прерывателя и опережение зажигания). Смазать тросики буфера. Проверить и по надобности проверить тормоза. Проверить светильники и звуковой сигнал. Подтянуть все болты и гайки. Смазать рукоятку переключения передач и рукоятку газа, шарнир седла и педали.

После пробега 1500 км:

Заменить масло в коробке передач и промыть ее промывочным маслом (вторая замена). Подтянуть состав подшипников в раме.

Перечень работ после обкатки машины:

После пробега 500 км:

Подтянуть все болты и гайки. Проверить и отрегулировать сцепление.

Смазать пальцы передней подвески.

После пробега 800 км:

Прочистить и смазать воздухоочиститель. Вычистить канал слива перетекшего топлива из уловителя карбюратора. Подтянуть состав подшипников в раме.

После пробега 1000 км:

Проверить свет.

После пробега 1500 км:

Вычистить свечу. Проверить состояние масла в коробке передач. Пичистить карбюратор и сетку в бензокране. Проверить и если нужно — отрегулировать тормоза. Проверить систему переключения передач и если нужно — отрегулировать. Проверить сцепление и если нужно — отрегулировать. Вычистить и смазать вторичную цепь и если нужно — натянуть.

После пробега 3000 км:

Подтянуть все болты и гайки включая состава подшипников в раме. Проверить систему зажигания (отрыв прерывателя и опережение зажигания). Смазать пальцы качалки прерывателя. Смазать поршень прерывателя. Смазать привод спидометра. УстраниТЬ нагар из поршия, цилиндра и выхлопа (подсасывающий и выхлопной каналы).

После пробега 5000 км:

Заменить масло в коробке передач и промыть ее промывочным маслом. Смазать вращательные рукоятки. Смазать тросики буедена. Смазать тормозные кулачки. Смазать палец подставки. Заменить переднее колесо с задним (с пневматической шиной). Вычистить карбюратор.

После пробега 8000 км:

Вычистить и смазать подшипники системы управления. Смазать подшипники колес.

Монтаж и демонтаж без применения специального инструмента:

Вынуть переднее колесо (Рис. 23).

Для этого необходимо предварительно ослабить тросик переднего тормоза, отвернуть гайку вала и снять пружинную шайбу. Ослабить стяжные болты качалок, вал высунуть и после устранения двух дистанционных шайб колесо высунуть. При обратном монтаже не забыть установить дистанционные прокладки, при чем большая находится на левой стороне по направлению езды. Гайки вала и качалок подтянуть после несколько раз повторяемого прокачивания переднего колеса. Отрегулировать передний тормоз.

Важное предупреждение.

зажим тормоза должен неподвижно сидеть в направляющей правого качающегося плеча — не забывать этого! Съемка заднего колеса (Рис. 24).

Ослабить тягу заднего тормоза, отвернуть гайку оси заднего колеса (на правой стороне) и снять пружинную шайбу и высунуть вал. После высунутия зажима тормозной силы снять колесо назад из поводка. Высунуть

монтаже не забыть после засунтия оси надеть пру-
колесо и после отклонения возможно колесо снять. При
жинную шайбу. Навернуть гайку и по надобности отре-
гулировать цепь, проверить след колес и сильно под-
тянуть гайку. Закрепить тягу тормоза и отрегулировать
тормоз так, чтобы колесо свободно вращалось.



Рис. 23



Рис. 24

След колес:

В правильности следа переднего и заднего тормоза убе-
диться при помощи прямой штанги или натянутого шла-
гата. Переднее колесо должно находиться в точно парав-
allelном положении с осей рамы. На сторону пневматич-
еской шины приложить штангу или шлагат, пересыпа-
ющий заднюю пневматическую шину. Заднее колесо
после того установить так, чтобы обе кромки покрышки
лежали на штанге или на шлагате как у первого ко-
леса.

Снятие кожуха цепи и цепи:

При съемке кожуха цепи необходимо предварительно
ослабить винтик в центре дожуха и винтик опоры и гра-
зового щита, снять правый кожух блока двигателя. Ко-
жух цепи повернуть в пригодное положение и высу-
нуть его из верхнего положения — после того его вы-
сунуть вперед.

Соединительное звено цепи наточить на заднюю звез-
дочку, при помощи клещей или отвертки ослабить пре-

дохранитель, вынуть соединительное звено и цепь вытащить. При монтаже поступать в обратном порядке. Разъединенная часть соединения цепи должна быть направлена назад по направлению движения цепи.

Демонтаж фары и замена лампочки:

Раму фары с параболой вынуть после вывертки винта в нижней части рамки над звуковым сигналом. После того можно приступить к замене лампы обычным способом (рис. 25). Замена лампочки концевого светильника выполняется способом, указанным на рис. 26. После ослабления винтика в верхней части кожуха в полихлорвичнила отделяется весь кожух в своей верхней части на 1 см и после того его нужно посунуть вниз, и тем самым отцепится кожух из зажима. При монтаже кожуха концевого светильника поступается в обратном порядке. Всегда нужно убедиться в правильном положении нижней части крышки (запечление).



Рис. 25



Рис. 26

Регулировка руля управления:

- Ослабить шестигранную головку вретена руля управления (ослабить на два оборота) и постукать на нее деревянным предметом.
- Придержать переднее колесо и рулем вращать, при чем его по надобности выдвигать или засовывать.
- Тщательно подтянуть головку веретена руля управления.

Демонтаж и монтаж вращательных рукояток газа и переключения передач:

А. Демонтаж:

- вращать рукояткой из пластмассы до полного закрытия потайным болтом отверстия.
- потайный болт вывернуть, вынуть пробку из конца рукоятки.
- снять рукоятку

Б. Монтаж:

При монтаже поступать в обратном порядке. После установки проверить правильный ход рукоятки. Тугость вращения у ручки газа регулируется при помощи малого винтика М 6 (первый винт от обоймы) в кольце рукоятки газа. При замене старых тросяиков боудена необходимо ослабить еще второй конец тросяика.

Съемка седла:

Ослабить крыльчатую гайку — барабашек под передней частью сидения и седло откинуть. Под седлом находится коробка для хранения инструмента и воздушного насоса для накачки пневматических шин.

Съемка карбюратора:

- ослабить болты с обеих сторон в центре глушителя подсоса.
- вывернуть 4 болты крепления глушителя подсоса на корпусе карбюратора с обеих сторон глушителя.
- снять глушитель подсасывания, разъединенный в две половины.
- снять шланг подвода топлива (закрыть подвод топлива из бака).
- ослабить вручную крышку камеры золотника.
- снять гайки на фланце горловины карбюратора и снять обе шайбы и после того снять весь карбюратор.

При монтаже поступается в обратном порядке.

Регулировка тросяика к карбюратору:

В течение времени ослабится вращательная рукоятка газа (увеличится зазор), что оказывает влияние на регулировку оборотов двигателя для холостого хода, эксплуатационной и максимальной мощности двигателя. Зазор по отношению к спирали боудена должен быть примерно

2 мм. Регулировка выполняется при помощи регулировочного винта, расположенного на крышке камеры золотника. Отрегулированное положение обеспечить подтяжкой гайки направляющей втулки тросика.

A. Демонтаж головки и цилиндра:

- a) Отсоединить кабель свечи зажигания, колено выхлопа и тросик декомпрессора.
- b) Вывернуть четыре гайки головки цилиндра.
- c) Ослабить болт сilentблока на головке цилиндра.
- d) Снять головку цилиндра.
- e) Отсоединить карбюратор.
- f) Установить поршень в нижнюю мертвую точку и высунуть цилиндр с уплотнением.
- ж) Отверстие в картере двигателя перекрыть чистой тканью, чтобы не попала в картер двигателя грязь.

B. Монтаж головки и цилиндра:

- a) Снять ткань с отверстия картера двигателя и установить новое уплотнение под цилиндр.
- b) Всунуть цилиндр на свое место, при чем нужно следить за правильным положением поршневых колец!!
- c) Установить новое уплотнение под головку и надеть головку цилиндра.
- d) Подтянуть четыре гайки — отверстие ключа должно быть 10.
- e) Положить сilentблок головки цилиндра и установить карбюратор.
- f) Присоединить кабель свечи и тросик декомпрессора.
- ж) Прикрепить колено выхлопа.
- з) После обогрева двигателя подтянуть болты головки цилиндра.

Замена поршневых колец:

Замену поршневых колец рекомендуем передать в специальную мастерскую. Более опытные и ловкие владельцы мопеда могут поршневые кольца заменять сами согласно нижеуказанных правил:

- a) снять головку и цилиндр двигателя (как указано в предыдущем разделе),

б) проверить ширину щели в замке кольца. Поршневые кольца заменять в случае, если зазор в замке превышает 0,6 — 0,8 мм. Правильная ширина зазора должна быть 0,2 мм. Ширина зазора проверяется установкой снявшегося кольца в верхнюю часть цилиндра (на глубину примерно 10 мм). Кольца лучше всего снимаются при помощи трех слабых (тонких) стальных лент. Одну ленту засунуть в центр и два на концах поршневых колец. Однаковым способом поступается при надевании колец, при чем необходимо удерживать правильное положение замков всех колец, ограниченное штифтами в пазу поршневого кольца.

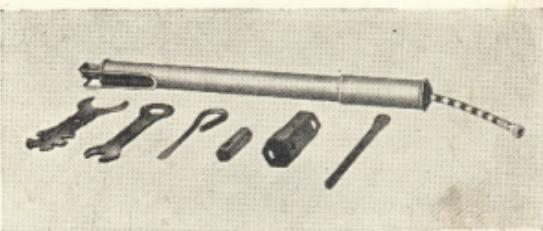


Рис. 27

Демонтаж и монтаж передней вилки:

Не выполняйте никаки сами и передайте ее в специальную мастерскую. Передняя качающаяся вилка является самым важным устройством машины и неумелое обращение с ней является всегда в крайней мере опасным.

Инструмент (Рис. 27)

Для нормального ухода за машиной хватит набора ниже приведенного инструмента:

1. монтажный рычаг
2. ключ штампованный 14/17
3. трубчатый ключ 21/22
4. трубчатый ключ 10
5. отвертка
6. ключ с измерительным инструментом для контактов
7. сумка для инструмента

Таблица дефектов и их устранение:

Признаки	Обнаруженная неисправность	Способ устранения
Kapogopatop nehesmekno Kapogopatop nehesmekno	<p>В баке отсутствует топливо Топливный кран совсем или частично закрыт Засоренный топливный фильтр над краном Засоренный трубопровод подвода топлива Засорено отверстие в крыльце заливной горловины бензобака</p> <p>Засоренный жиклер карбюратора Грязь или зола в карбюраторе Переплавление карбюратора Замасленная свеча (натар или мостик) Наруженная свеча зажигания Поврежденный или ослабленный кабель Засоренный прерыватель Дефектный конденсатор</p>	<p>Заправить бак топливом Открыть кран Кран вывернуть и фильтр вычистить Вычистить Вычистить</p> <p>Вычистить жиклер Вычистить карбюратор Игольчатый клапан неплотный, или поврежден поплавок Вычистить или заменить, привести расстояние электродов заменить свечу Исправить кабель в специальной мастерской Вычистить, пронести расстояние контактов. Заменить</p>

Признаки	Обнаруженная неисправность	Способ устранения
Lentateeb nekpaan pa3o3nah nru ocrahaejanahetca a pagore	<p>Уплотнение под свечей пропускает Уплотнение под головкой пропускает Поломанное поршневое кольцо или запекшееся кольцо</p> <p>(Hesecotyohoe kratee a kamep) (Ha koune nekpaan het nekpa) (Ha koune nekpaan het nekpa)</p>	<p>Уплотнение заменить новым Уплотнение заменить новым Снять поршневое кольцо и заменить его новым</p> <p>Топливо дополнить Вычистить Вычистить Заменить Кабель закрепить</p>

Признаки	Обнаруженная неисправность	Способ устранения
	Засорен прерыватель Ослаблен конденсатор Дефектный конденсатор Бедная смесь Вода или масло в карбюраторе	Вычистить и отрегулировать контакты (расстояние должно быть 0,4 мм) Закрепить Заменить Вычистить жиклер, отрегулировать карбюратор Вычистить карбюратор
	Большой жиклер Поврежденный поплавок Изломенная игла и клапан поплавка Не выдержанна пропорция топливной смеси Засоренная и засоренная свеча Засоренный воздушоочиститель	Заменить за жиклер 45 солл. ЧСН 30 24/02 (52 по Солексу) Заменить новый Разобрать камеру, вычистить карбюратор, освободить иглу Руковолиться инструкцией Сечу вычистить или заменить, про чистить расстояние электрородов, при чистить свечи правильной тепловой величиной Вычистить

Признаки	Обнаруженная неисправность	Способ устранения
	Двигатель не разогнался (перегревается) Засоренный воздушоочиститель Не отрегулированный карбюратор	Двигатель оставить охлаждать и осторожно его разогнать Разобрать карбюратор и вычистить воздушоочиститель Отрегулировать жиклер и тролик холостого холда Применить жиклер 45 по ЧСН (52 по Солексу) Полгнуть фланец карбюратора или уплотнение заменить
	Бедная смесь в карбюраторе Плохое уплотнение между карбюратором и цилиндром Двигатель подасывает	Полоним коробки разъединить, соприкасающиеся поверхности очистить, настичь уплотнительную массу и прочно собрать (ремонт в специальной мастерской) Заменить Отрегулировать Устранить нагар

Признаки	Обнаруженная неисправность	Способ устранения
Двигатель не имеет достаточной мощности	Изношенная внутренняя поверхность цилиндра и поршень Дефектная свеча Заделание тормозных колодок	Перенаправить цилиндр, новый поршень и колпак, определить степень износа поршневого подшипника и т. д., специальная мастерская. Следуя заменить тормоза.
Двигатель касается в карбюратор	Позднее зажигание Дефектная свеча Низкая тепловая величина свечи Недостаточное количество топлива	Отрегулировать опережение зажигания Внимательно, отрегулировать или заменить Применить предписанную свечу Отрегулировать карбюратор
Двигатель перегревается	Состав смеси или масло не пригодные Засоренный топливный жиклер	Руководиться инструкцией завода-изготовителя Вычистить
Признаки	Обнаруженная неисправность	Способ устранения
Двигатель не ^{не} работает -	Позднее зажигание Балстая еда с изжогой первой перегазой Засорен выпуск	Отрегулировать опережение зажигания Во время переключать вторую передачу Вычистить (устранить нагар) Вычистить
Стрелка большая	Поврежденный подвод топлива ослабление соединения, несплошной топливный бак или карбюратор Большой жиклер Неотрегулированный карбюратор Засорен выпуск	Отремонтировать, карбюратор вычистить, просмотреть, дефектные части (детали) заменить Заменить за жиклер 45 по ЧСН (52 по Солексу) Отрегулировать жиклер и холостой ход Вычистить (устранить нагар) Заменить за новое уплотнение Устранить свечу предписанную величину свечи Засоренный воздушоочиститель

Несколько полезных советов для владельца мопеда!

В предположении, что Вы будетесь руководить нашими нижеуказанными советами, предоставит Вам мопед Стадион С 22 неоценимые службы и станет Вашим надежным транспортным средством, который Вас будет возить на работу и за отдыхом.

1. Всегда надо выдержать нижеуказанные правила, и все остальные правила из настоящей инструкции.
2. При заправке топливного бака нужно следить за тем, чтобы топливо не перетекало на эмалированные поверхности. Пропорции смешивания масла с бензином строго выдержать!
3. Не уменьшать регулировку карбюратора. Уменьшенный жиклер является причиной перегрева двигателя и снижения его мощности. Слишком большой жиклер дает богатую смесь, повышает расход топлива, засоряет свечу и снижает мощность двигателя. В случае засорения топливного крана приходит в двигатель мало топлива, двигатель вследствие того не работает плавно, сильно греется.
Жиклер следует сильно подтянуть, чтобы преодолеть течь воздуха в седле жиклера и тем образование богатой смеси. Сетку крана и воздухоочиститель необходимо периодически очищать.
4. Также периодически нужно проверять опережение зажигания. В случае, если Вы этого не сделаете, может опережение зажигания вследствие износа контактов прерывателя измениться, двигатель потом перегревается и его мощность снижается.
5. Свеча зажигания необходимо чистить также периодически — минимально после пробега каждого 1000 км. В случае, если свеча имеется засоренной, трудно запускается двигатель, не работает плавно, а с перерывами, и его мощность недостаточна (отрыв свечи должен быть 0,4 мм).
6. Проверять давление воздуха в камерах. Шины должны быть всегда правильно накачаны. При езде с недостаточно накачанными пневматическими шинами резина и ткань ломаются и шины через короткое

время выйдут из строя. Поэтому необходимо накачивать уделять повышенное внимание (переднее колесо 1,5 ати. — заднее колесо — 1,8 ати.). Не тормозить излишне и резко. После пробега 5000 км заменить переднее колесо с задним и наоборот.

7. Рифленную гайку вентиля как следует подтянуть. Гайки должны лежать на ободе и если гайка свободная, возникает опасность передвижения камеры, вентиль отворится и камера выйдет из строя.
8. Трубка выхлопа не должна иметь синий свет. Синяя трубка выхлопа значит, что двигатель имеет позднее (малое) опережение зажигания или бедную смесь. Двигатель при этом слишком нагревается и последствием того, двигатель не имеет достаточной мощности и расход топлива повышается. Проверять зажигание, карбюратор и топливный фильтр.
9. Когда уходите от мопеда, следует включить вторую передачу и ручку сцепления оставьте ненажатой! В другом случае пружины сцепления и переключения передач излишне напрягаются.
10. При дальнейшем запуске мопеда следует закрыть кран бензина и двигатель оставить работать до полного израсходования топлива из карбюратора. При запуске двигателя поступает в цилиндр смесь, богатая маслом, и двигатель трудно разгоняется и свеча замасливается.
11. При переключении второй передачи закрыть подвод газа. Нажать сцепление, повернуть рукоятку до упора второй передачи и чувствительно сцепление ослаблять. Если Вы не снизите подвод газа после нажатия сцепления — разгоняется двигатель до высоких оборотов, что вредит системе переключения передач, сцеплению и т. д. Сцепление в течение езды не держать включенное! Если Вы держите руку на ручке сцепления в течение езды может столкнуться ручка сцепления с нажимным пальцем и возникает необходимость переключения преждевременно регулируя зазор сцепления.
12. Предписанные работы по обслуживанию и уходу за мопедом точно выполнять! Предотвратите тем самым неприятные случаи. Гарантийные претензии Вы мо-

ПРИМЕЧАНИЕ

жете предъявлять только в случае правильного выполнения профилактических работ в течение обкатки и после обкатки и в согласии с предписанных количества километром.

13. Уход за мопедом необходимо выполнять периодически в согласии с правилами, указанными в настоящей инструкции. Если будете своей машине уделять необходимое внимание, она будет всегда готова хорошо и надежно Вам служить.

МОТОР № 285207

РОМА № 76975

Весна 1962.



1. При наборе чугун руче газа или
небольшое количество и 2/3 от
разрешенного количества
2. Д-р охладитель водяной циркуляции
и цистерна бензина
- Зимой - крышка закрыта; крышка
с теплоизоляцией; крышка в сухом изол.
Цистерна полна замерзает.
3. Д-р М/ринг - дег. смесь
- отвернуть до конца
- после заправки - залить еще

ПРИМЕЧАНИЕ

ПРИМЕЧАНИЕ

$$6202 = \underline{8} \text{ шир колеса} \\ \underline{\$35/15 \times 11}$$

$$\begin{array}{l} 6003 \\ \underline{\$35/17 \times 10} = 1 \\ 6201 (3 \text{ шт}) \quad \text{ширина колеса} \\ \underline{32/12 \times 10} \end{array}$$

$$6000 \\ 26/10 \times 8 = 4 \text{ (ширина)}$$

$$\begin{array}{l} 6202 \\ \underline{\$35/15 \times 11} = 1 \quad (\underline{x 30/18}) \end{array}$$

Двигатель смазывается автоматически масляной в бензине М5 либо автомобильного масла в пропорции 1:20.