



# 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 - CESKÉ BUDEJOVICE  
závod STADION, Rakovník

# VÁŽENÝ UŽIVATELI NOVÉHO 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. Konstruktéři a dělníci zkonstruovali a vyrobili pro Vás vozidlo levné v nákupu i v provozu s maximálním jízdním pochodem a co nejméně náročné na údržbu.

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

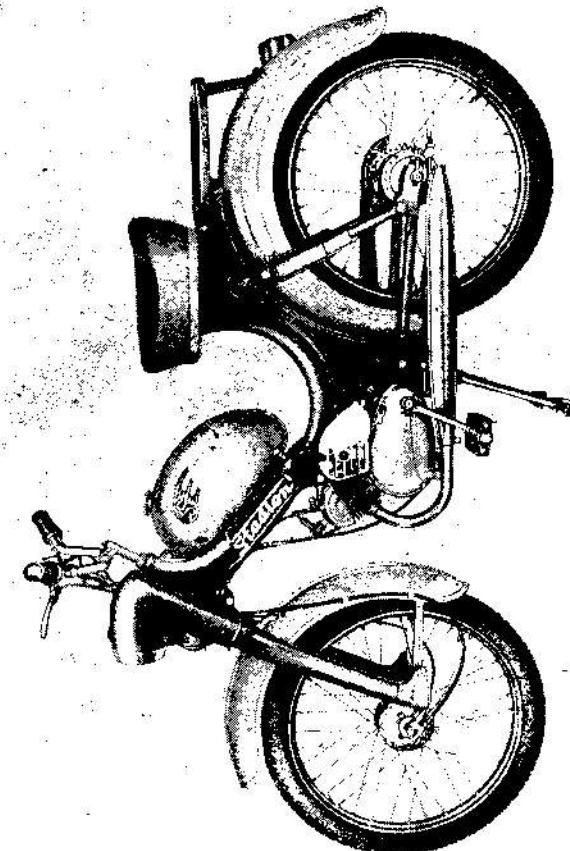
Jsme přesvědčeni, že moped Stadion je kvalitní výrobek a proto Vám poskytujeme šestiměsíční záruku za jeho kvalitní provedení. Dojde-li tedy k nějaké poruše během této doby, obraťte se na nejbližší opravnu Mototechny. Přejeme Vám mnoho šťastných kilometrů na mopedu Stadion S 22.

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

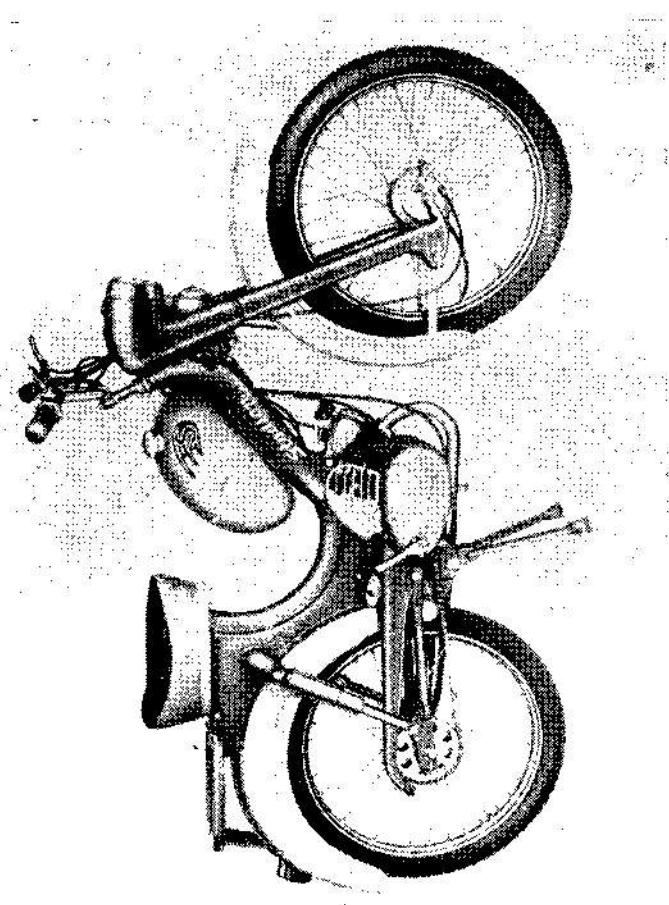
## OBSAH

Pohled na moped z levé strany	5
Pohled na moped z pravé strany	6
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
Rození převodových stupňů	17
Zmírnění rychlosti	18
Jízda na svahu	18
Zostavení motoru	18
Bezpečnost jízdy	19
6. Údržba	20
Cistění stroje	20
Motor	20
Převodová skříň	20
Spojka	21
Primární převod	21
Sekundární řetěz	21
Setvačníkové magneto	21
Lanka bowdenu	21
Otočná rukojetí plýnu a rození	21
Kuličky v hlavě řízení	22
Kuličková ložiska kol	22
Náhon rychloměru	22
Cepy předního pérování	22

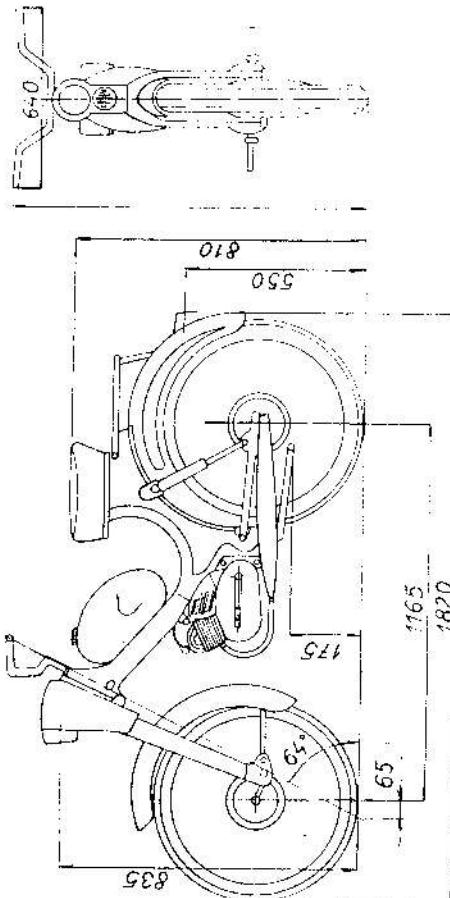
Pružné teleskopy	22
Uložení zadní kryné vidlice	22
Tabulka mazání mopedu	22
Pneumatiky	23
Demontáž a montáž pneumatik bez použití nářadí	24
Postup demontáže	24
Postup montáže	24
Sérizování brzd	25
Vymezení oxiální výlohy hřidele kliky	25
Napínání řetězu	25
Spojka a její seřízení	26
Kontrola seřízení řazení	26
Karburačtor	27
Kabely	27
Zápalovací svíčka	27
Elektrický bzučák	28
Setrvačníkové magneto	28
Postup při seřízení předstihu zapolování	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
Sejmoutí krytu řetězu	34
Demontáž světlometu	34
Seřízení hrdítek	34
Demontáž a montáž otočné rukojeti, olnu a řazení	35
Sejmoutí sedla	35
Sejmoutí karburátoru	35
Seřízení lanka ke karburátoru	35
Demontáž hlavy, otočné rukojeti, válce	35
Výměna pístních kroužků	36
Demontáž a montáž přední vidlice	36
Nářadí	
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

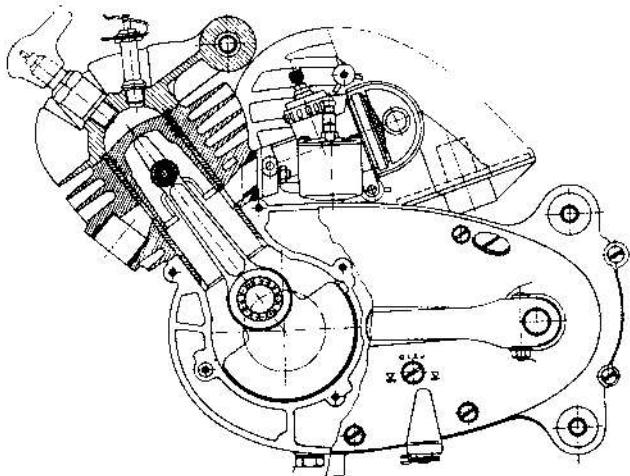


Obr. 3. Rozměrový výkres

## 1. Technické údaje

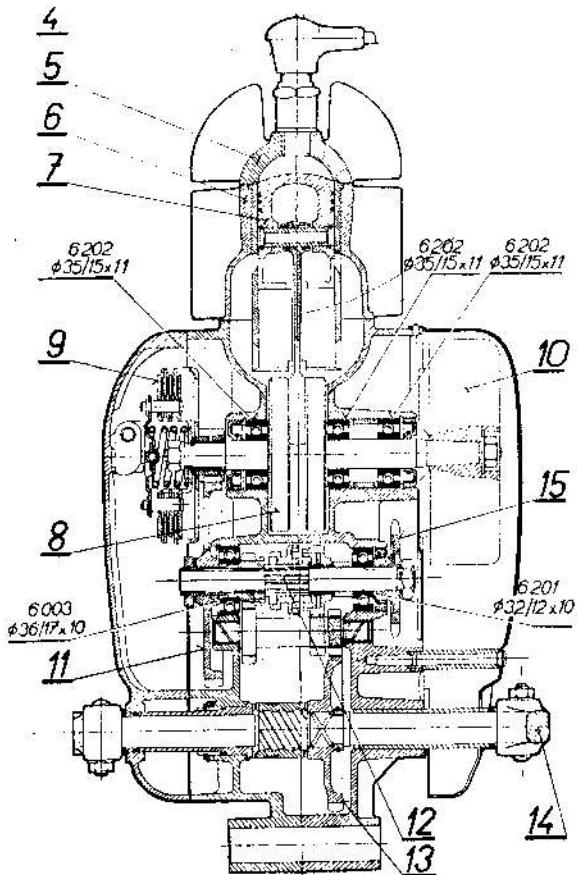
Motor	benzinový zážehový dvoudobý vzduchem chlazený se šikmým válcem skloněným vpřed
Počet válců	1
Průměr válců (vrtná)	38 mm
Zdvih	44 mm
Zdvihový obsah	49,8 cm <sup>3</sup>
Komprezární pomér	1 : 7,5
Maximální výkon motoru	1,8 k + 10 % při 4250 ot/min. max. 73 dB
Hlučnost motoru podle CSN 30 0512	1,51 1/100 km
Základní spotřeba paliva podle CSN 30 0510 při rychlosti 35 km/hod.	1,6 l/100 km
Průměrná spotřeba paliva při rychlosti 40 km/hod.	5,6 l
Obsah palivové nádrže	40 km/hod.
Dovolená maximální rychlosť	16 %
Maximální stoupavost (plné zatížení)	48 kg
Váha stroje bez paliva 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 pohon	ozubenými koly
Sekundární pohon	řetězem „Favorit-Transport“
Pievodové poměry – primární	1 : 4,75 (57/12)
– sekundární	1 : 2,92 (35/12)
1. pievodový stupeň	1 : 2,01
2. pievodový stupeň	1 : 1 (přímý záběr)
Celkové pievody 1	1 : 27,9
Celkové pievody 2	1 : 13,88
Celkový pievod roztažecího 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 ráfku	23 π × 2,25 π
– rozměr pneumatik	23 π × 2,25 π
Rozměry mopedu:	
délka	1820 mm
šířka (přes. sedítka)	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



Obr. 5

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

**MOTOR** je dvoudobý zážehový s vratním vyplachováním. Čiselné informace jsou uvedeny v oddílu „Technické údaje“.

**KARBURATOR JETKOV 2912 PS** počítaný s účinným tlumičem  
sání. Seřizování chodu naprázdno se provádí dorozovým šroubem šoupátka a regulačním šroubem na lanku. Proti ohřívání od válce je chráněn izolační vložkou.

**SPOJKA** je vícelamelová s asbestopryskařičným obložením a je umístěna  
na levém konci klikového hřidele pod víkem motoru.

**PŘEVODOVKA** má 2 převodové stupně. Je vestavěna v motorové skříni.  
Převodové stupně se zasouvají otočnou rukojetí na levé straně říditek.

**PŘEVOD SÍLY** z motoru do převodovky je proveden primárním převodem  
orubenými koly se šikmým ozubením. Převod je pod levým víkem mo-  
torové skříně. Soukoli běží spolu se spojkou a převodovkou v olejové  
lázně.

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

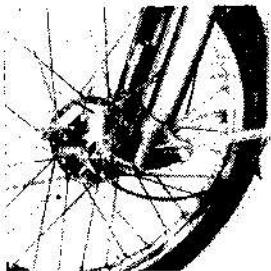
**KRYT RETĚZU** je z ocelového plechu a na povrchu smaltován. Kryt  
kývá společně se zadním kolem okolo čepu kyvné vidlice. Za jízdy  
spolehlivě chrání jezdce před znečištěním od řetězu.

**RÁM** je otevřený, elektricky svařovaný, z jakošní ocelové trubky, kombi-  
novaný s nosnou skříní z ocelových plechů.

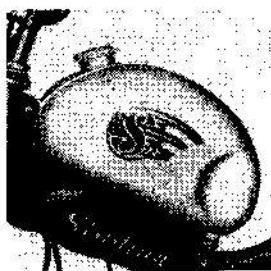
**ODPRUŽENÍ PŘEDNÍHO KOLA** je provedeno vidlicí svařovanou z oce-  
lových výlisků, s krátkými tlačenými kyvnými raménky a ocelovými vi-  
nutými pružinami, v nichž jsou vloženy prýzové tlumící vložky.

**ODPRUŽENÍ ZADNÍHO KOLA** (obr. 6) zajíšťuje kyvná vidlice se širokým  
uložením. Kluzná pouzdro kyvné vidlice jsou na ocelovém čepu. Uložení  
není nutno mazat až do najetí 10 000 km. Po této době se uložení  
vidlice rozloží a znova naplní čerstvým automobilovým tuhem A 00.  
Jako pružící jednotky jsou použity pružné teleskopy s ocelovými pruži-  
nami a prýzovým dorazem.

**KOLA** mají drátový výplet. Rozměr ráfku i pneumatik je  $23\pi \times 2,25\pi$ .  
snadno vyjmoutelná a jsou vzájemně zámenná. Dráty jsou Ø 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 řídítka, zadní táhlem od příslapu. Brzdy se seřizují vroubkovanými maticemi bez použití nářadí. Záhyt reakce zadní brzdy je proveden ocelovým odlitkem.

**NADRŽ** na palivo s obsahem 5,6 litru se uzavírá zátkovým uzávěrem z umělé hmoty. Uzávér je zátkového tvaru s dvojitým těsnicím kruhovým zesílením na obvodu. Nádrž je pružně uložena na pnyčových podložkách. V její spodní části je výpustný kohout s čisticím sítkem, který umožňuje rezervu paliva asi 0,5 litru. (Obr. 7).

**SEDLO** je poduškové z mechové tvorované pryže s koženkovým potahem. Je odnímatelné po povolení křidlové maticy. Pod sedlem je prostor pro vložení nářadí a husity. (Obr. 8).

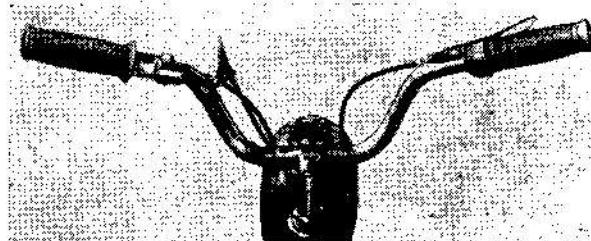
**RIDÍTKA** jsou nedělená se slavitelnou výškou podle velikosti a přání jezdce. (Obr. 9).

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

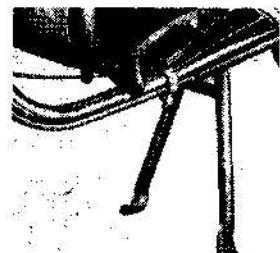
**BZUČÁK** je elektrický, ovládání z levé strany řídítka.

**NOSÍC ZAVAZADEL** je lisován z ocelového plechu. V bočních stěnách jsou výzezy pro přichycení zavazadel.

**TLUMÍČ VÝFUKU** doutnikového tvaru vnitřním uspořádáním přispívá účinně k snížení hluku výfuku.



Obr. 9



Obr. 10

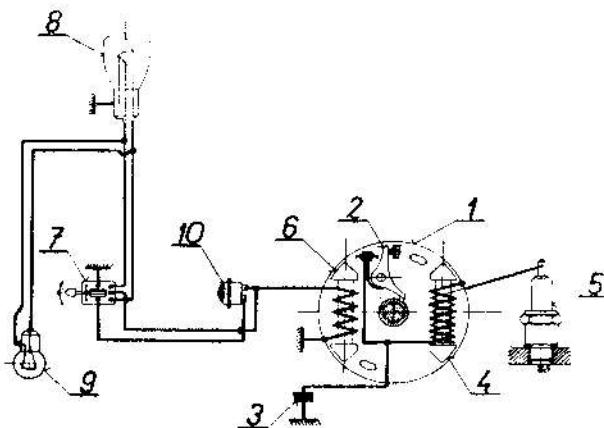
### 3. Popis elektrického zařízení

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 s využitím permanentních magnetů. Rotující hmota rotoru je plně využita vlastností homogennosti chodu motoru. Na základní desce je zapojeno všechny vodiče žádost elektrické soustavy. Zapalovací část základní desky tvoří zapalovací cívka s dvojím vinutím, pírušovač a kondenzátor, který je umístěný dole základní desky. Náhon pírušovače provádí vačko na středu rotoru. V okamžiku rozpojení kontaktů pírušovače přeskočí mezi kontaktůch svíčky jiskra. Proud pro osvětlení 6 V 18 W dodává samostatná osvětlovací cívka. Kabely osvětlovací instalace mají průřez 0,5 mm<sup>2</sup>.

**SVĚTLOMET** o průměru 80 mm je vybaven dvouvláknovou žárovkou 6 V 15/15 W ČSN 30 4311. Je vestavěn do krytu přední vidlice. Zapínání světel i jejich přepínači se provádí kombinovaným vypínačem na levé straně řidítka.

**KONCOVÁ SVÍTILNA** na zadním blatníku má žárovku 12 V, 3 W – č. 10/13 typu 5643.

**ZAPALOVACÍ SVÍČKA** má být typu PAL 14/225.



Obr. 11

## Užívání 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 zojízdění mopedu silně ovlivňuje jeho výkon, spotřebu pohonných hmot a trvanlivost. Při zajíždění řídíme se těmito pokyny:

- A. Pohonné směsi 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 dloouho na první převodový stupeň.  
U nového stroja nesmí rychlosť překročit:  
na první převodový stupeň . . . . . 12 km/hod.  
na druhý převodový stupeň . . . . . 30 km/hod.
- D. Při delších jízdách bez zastavení doporučujeme motor ochladit občasním přívětem a opětovným přidáním plynu.
- E. Při zastavení (např. na křížovatce) 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 skříni. Vyplachneme ji proplachovacím olejem (tažiskový olej B 2) a znova naplníme.
- H. Po najetí 500 km můžeme plyn postupně přidávat nad polovinu otáčky rukojetí, ale jen krátce.
- I. Po najetí 1500 km vypustíme olej z převodové skříni (druhá výměna oleje), čímž možno povážovat moped za „zajetý“, ale o jeho údržbu nepřestaneme dbát i nedále.
- J. Po „zajetí“ mopedu nepoužíváme již pohonné směs 1 : 16, jelikož by se začalo rovit svíčka, a elementy motoru již také nevyžadují tak výdatného mazání jako v záběhu.
- K. Pro záběh motoru používajte paliva výrobcem předepsané jakosti (min. okt. číslo benzínu 63 MM).  
Při plnění dbejte vždy na jeho dokonalou čistotu.



## 5. Návod k obsluze

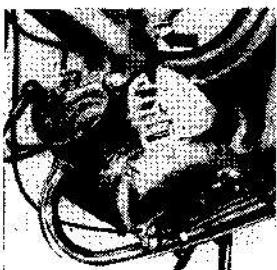
Přesvědčíme se, je-li v nádrži palivo. Uzávěr nádrže se otvírá vytážením zátky z PVC na horní části nádrže.

Malý otvor v uzávěru nádrže chrání 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.

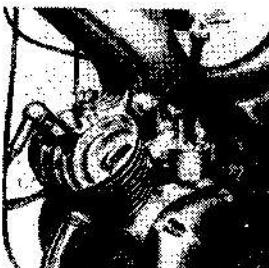
Přezkoušení nahuštění pneumatik, které přiměřeně k jezdci střední váhy je cca:

přední kolo	1,50 atp.
zadní kolo	1,80 atp.

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



Obr. 12



Obr. 13

### SPOUSTĚNÍ 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 prováděme pouze u studeného motoru.

2. Moped nenakláme ze svislé polohy; sešlápnutím šlapadél ve směru jízdy spusťme motor. Pro ulehčení startu stiskneme páčku dekompreseoru, sešlápneme šlapátku ve směru jízdy a ke konci seslupu uvolníme páčku dekompreseoru. Páčka dekompreseoru je umístěna na levé straně řiditek.

Další možnost nastartování motoru je rozjezdem pomocí šlapátek. Postupujeme takto: Zostádme druhý nebo první převodový stupeň, páčku spojky necháme stisknutou a šlapame. Po dosažení nutné rozjezdové rychlosti uvolníme páčku dekompreseoru a v tu chvíli má možnost startu.

3. Nedoporučuje se moped spouštět pomocí šlapání na dvouramenném stojáku, neboť stojánek není konstrukčně řešen pro tento způsob startu.



Ovládání řazení na levé straně řiditek pomocí rukojetí. Otočná rukojet levé ruky má současně páčku spojky a řazení provádíme tláčením. Značka na rukojeti a pevný kroužek, na kterém jsou vyznačena čísla 1–0–2, nám ukazuje, který stupeň převodu máme zařazen.

### Postup řazení převodových stupňů:

1. Při rozjíždění stiskneme levou rukou páčku spojky, přičemž otočíme otočnou rukojetí směrem od sebe a zasuneme první převodový stupeň. Pozvolným povolováním rukojeti a páčky spojky do směru černého přidávání plynu pravou otočnou rukojetí.

**Pozor:** Spojku nikdy nezadáme rychle u zadaného prvního převodového stupně!

Po dosažení rychlosti asi 15 km/hod. uberejme plyn, stiskneme levou rukou páčku spojky a otočnou rukojetí otočíme směrem k sobě, čímž zasuneme druhý převodový stupeň (první záber). S citem povolujeme páčku spojky, pravou rukou přidáváme plyn, čímž zvýšujeme rychlosť mopedu. Při zpětném řazení na záberání plynu zmáčkneme levou rukou páčku spojky a otočnou rukojetí rukojeti směrem od sebe do poloviny otáčky rukojeti zasuneme do neutrální a plném otočením až na doraž prvy převodový stupeň.

2. Při zastavování uberejme plyn, vložíme levou rukou páčku spojky a otočnou rukojet zasuneme do neutrální, který je mezi prvním a druhým převodovým stupněm. Tepřve potom povolíme páčku spojky. Motor zhasneme zmáčknutím páčky dekompreseoru na levé straně řiditek. Zastavíme-li jen na krátké chvíli (na křížovatce apod.), přesuneme zasunutý převodový stupeň prvy a spojku podržíme vypnutou.

**Pozor:** Nenechávejte nikdy spojky zbytečně dlouho prokluzovat. Po poslední úkony nutno provádět rychle za sebou, jinak značně poklesne rychlosť jízdy během řazení.

## Pozor

### ZMÍRNĚNÍ RYCHLOSTI

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

**Pozor!** Na vlnká, kluzké, event. písečné vozovce a v zatáčkách používejte přední brzdy velmi opatrně!

## Pozor

### JÍZDA ZE SVAHU

Na kratších mírných svazích působí motor při zavřeném plynu jako brzda. Nikdy nejsjjíždějte dlouhý svažitý svah se zařazeným převodovým stupněm a zavřeným plynem (motor by nebyl mazán).

Na nepřehledném úseku silnice s mírným svahem můžeme ředit polohu pro chod naprázdno a sjíždět tomu bez ohledu. Pro případ použití brzčáku musí být zařazen převodový stupně a motor se musí otáčet (výroba elektrického proudu).

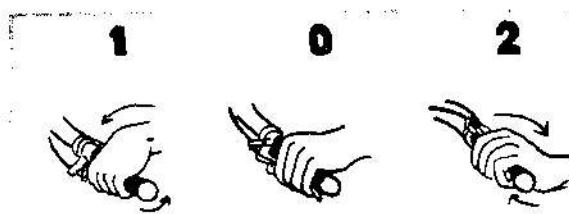
Učinné brzdy zastaví moped spolehlivě i při vyšší rychlosti. Občas mírně zvyšujete otáčky motoru, aby se zlepšilo mazání. Palivový kohout nesmí být během jízdy uzavřen. (Doporučení pro mazání motoru). Sjíždění svahu velkou rychlosťí při otevřeném plynu snižuje značně životnost motoru.

### ZASTAVENÍ MOTORU

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

Olej obsažený v palivu se usazuje v plovákové komoře a může uplatit tlaku. Zastavení se provede tímto způsobem.

1. Uzavřeme palivový kohout.
2. Uzavřeme plyn otočením pravé rukojeti dopředu.
3. Po spotřebování paliva z plovákové komory sa 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 předpisu vyhl. 141, kterým k povolení řízení mopedů pro jeho majitele.

Čeho se nutno vyvarovat:

1. Odcházíte-li od mopedu na krátkou dobu, zasuňte druhou rychlosť a nechte páčku spojky v nezáčleněné poloze (mezera mezi opeřeným raménkem a pákou spojky měla být 0,3 až 0,5 mm). Jinak je pružinu řazení zbytečně namáhána.
2. Motoru škodi, když jej necháme dluho běžet ve vysokých otáčkách na místě, neboť není chlazen jako při jízdě.
3. Za jízdy nenechávejte zbytečně dluho vypnutou spojku, neboť by se lameny příliš rychle opotřebovaly.
4. Při jízdě do kopce nepomáhejte motoru tím způsobem, že necháte spojku prokluzovat, nýbrž věs zasuňte nižší převodový stupeň, po případě pomozte šlapadly, ale nejezděte zbytečně dluho na první převodový stupeň.
5. Při přeřazení na druhou rychlosť uzavřít plyn, zmačknout spojku, otočit rukojet na dorazy druhé rychlosti a spustit spojku. Neuberte-li plyn, roztáčí se po zmačknutí spojky motor na vysoké otáčky, což škodi 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 moživa nevhodných jakostí.

## 6. Údržba

**Cíštění stroje.** Učelná konstrukce mopedu umožňuje snodné čištění. Stroj umýváme vodou. Při mytí stroje dbáme, aby voda nevnikla do karburátoru, světlometu, setrvačníkového magnetu a brzd. Chromování a lakované části osušíme a vyleštěme flanelovou látkou nebo jelenicovou kůží. Lakované části můžeme leštit též leštící pastou na laky. Vodu ze žebér válce odstraníme nejlépe spuštěním motoru, po jehož zahřátí se voda vypaří.

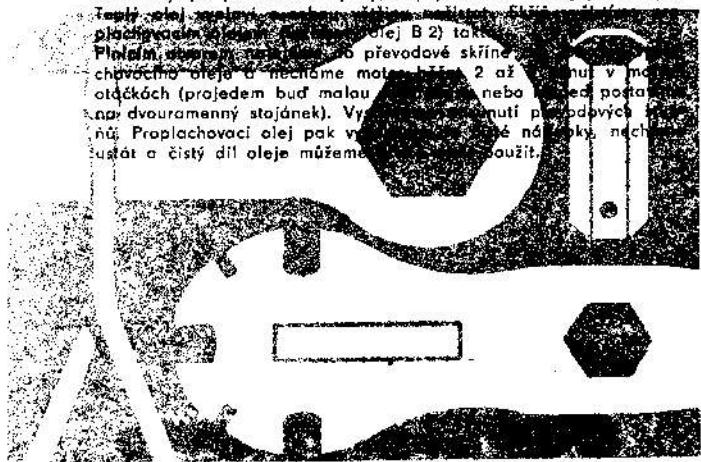
Při trochu řemeslné zručnosti můžete provést údržbu sami. V mimořádných případech nutno vyhledat pomoc odborné dílny.

**Motor je možnán samočinně přídáním 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 ccm), pravidelně po ujetí 5000 km. Výměnu oleje provádime nejlépe po skončení jízdy, kdy je motor a olej ještě teply.

**Teply olej** - mazání: **Plníme olej do převodové skříně** (olej B 2) takto:

**Plním olej** - mazání do převodové skříně: chybřecový olej a mazací tuk A 00 (2 až 3 ml v každém vložku) do vložek (projedem buď malou žínou nebo rukou poštít na dvouramenný stojánek). Vložky mazacího tuku převodové skříně Propachovací olej pak vložíme do vložek náplňové necháme ustát a čistý díl oleje můžeme mazacího tuku 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 skříně určuje kontrolní šroubek. Vyšroubováním tohoto šroubků 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 protičít, aby se olej rozlit v celém prostoru a aby bylo zaručeno dostatečné naplnění, které určuje hladinový šroubek. Při uzavírání plnicího či výpustného otvoru neopomínejte 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).

**Přímární 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 vypere v petroleji. Po uschnutí vložíme asi na 1 hodinu do mírně nahřátého (60°–80° C) mazacího tuku A 00, vyjmeme, 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 zajíždět stroj. Konzervační tuk na novém řetězu nepovažujte nikdy za vyhovující mazadlo.

**Setrvačníkové magneto** - po ujetí 3000 km sejmeme pravé víko motoru a přimazáme několika kapkami automobilového oleje PP 7 čep vohadla pírušovače. Přimazáváme opatrně, aby olej neodstíkval na doteky pírušovače. Plst na nosníku napustíme mazacím tukem AV 2.

**Lanka** bowdenu spojky, řazení, přední brzdy a plynů můžeme po ujetí 1000 až 1500 km několika kapkami akt. oleje PP 7. Toto mazání provedete minimálně jednou za sezónu.

**Otočná rukojeť** plynu a řazení se může po ujetí 5000 km mazacím tukem A 00, a to po sejmání rukojeti z ráditek. Výrobujeme upevňovací zátku povolením šroubku (otvor v rukojeti z PVC) a rukojet 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 providelelne po ujetí 8000 km mazacím tukem AV 2. Při mazání dbáme důkladné čistoty.

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

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

**Pružné teleskopy** mažeme olejem PP 7 vždy po najetí 3000 km.

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

Stejně tak vždy po umytí stroje promažeme čep stojánku tukem A 00. Ostatní místa namažeme 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 PP 7
	pružné teleskopy	2	olej PP 7
3000	čep vahadla pierušovače	1	olej PP 7
	pisť pierušovače	1	tuk AV 2
5000	převodovka - výmôna	1	olej PP 7
	otáčná rukojetí	2	tuk A 00
	sekundární řetěz	1	tuk A 00
	lanka a lanovody	6	olej PP 7
	kličko brzdové	2	olej PP 7
8000	kuličky v hlavovém složení	1	tuk A 00
	přední vidlice ložiska kol	2	tuk AV 2
10 000	uložení zadní kryné vidlice (po demontáži)	2	tuk AV 2
		1	tuk A 00

## Pneumatiky

**Transtvárost pneumatik** závisí na tlaku vzduchu ve vzdūšnici s ohledem na zatížení, je ruž je pneumatika vystavena. Všeobecnou zásadou při houstění vzdúšnice je, že má být nahuštěna tak, aby zachovávala i při plném zatížení svůj původní tvar. Jízda na podhustěných pneumatikách způsobuje přelamání kordových vláken v bocích pláště.

Správné nahuštění pneumatik pro jízdu střední výšky:  
u předního kola . . . . . 1,50 atm.  
u zadního kola . . . . . 1,80 atm.

**Nelenosnost** ventilku zjistíme poodstoubováním čepičky ventilku a na vlněním jeho otvoru (bublinou). Tvoří-li se vrduchové bublinky, uniká vzduch ventilkem. V tomto případě utáhneme kuželku ventilku (k tomu slouží čepička ventilku opatřená výsezem). Když totiž opatření nestočí, výrobujeme kuželku ventilku a nahradíme ji novou. Doporučujeme opatřit si do zásoby 1 až 2 náhradní kuželky ventilku.

Poškozenou vzdúšnici opravíme zlepěním. Za "m" účelem sejmeme plášť z ráfku. Výrobujeme kuželku ventilku a vypustíme tak zbytek vzduchu. Metálku upevníme ventilku k ráfku sešroubujeme. Kolo položíme na okraj pláště v místě protilehlém ventilku, vložíme do prohloubení ráfku. Pomoci montovacích pák převlékneme plášť přes okraj ráfku (viz obr. 15).

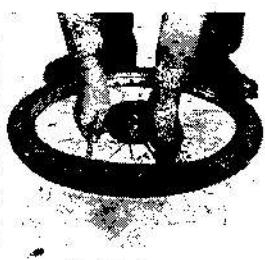
Přitom je nutno dbát, aby nebyla neopatrnosti přeskřipnuta σ poškozena vzdúšnice.

Když byl plášť po celém obvodě přesunut přes okraj ráfku, vytlačíme celou ventilek z ráfku a vyměneme vzdúšnici. Po našroubování kuželky do ventilku σ mírném nohuštění vzdúšnice zjistíme, nejlépe ponovením do vody, ve kterém místě je vzdúšnice poškozena.

Místo si označíme (inkoustovou tužkou nebo pod.) a vzdúšnici osušíme. Před lepením musíme místo poškození vzdúšnice lehce zdrsnit, nejlépe kouskem skelného papíru. Zdrsněné místo potřebme lepidlem na gumu a lepve po uschnutí lepidla přilepíme záplatu, kterou před tím zbaňme ochranného polepu. Po zlepění vzdúšnice celé místo záplaty zaprášíme klonkoum, aby se vzdúšnice v místě, kde byla natířena lepidlem, nepřilepila na vnitřní stěnu pláště. Plášť dobré prohlouběně a předmět, který způsobil porušení vzdúšnice a zůstal v záplatě, postraníme.

Zpětný montáž pneumatiky se provádí takto: vzdúšnice částečně nahuštěme, vložíme do pláště, který jedním okrajem zůstal v ráfku, prohloubené ventilek otvorem v ráfku a zajištěme matičkou (nedotahovat!).

Pak přesuneme okraj pláště nejprve v místě proti ventilku přes okraj ráfku dovnitř, přidřížíme jej v prohloubeném místě ráfku a montážní pákou přesouváme plášť postupně po obou stranach, až dojdeme k ventilu. Tuto práci prováděme opatřené, abychom nepoškodili vzdúšnici přeskřipnutím mezi okraj pláště a ráfku.



Obr. 15

## DEMONTÁZ A MONTÁZ PNEUMATIK BEZ POUZITÍ NÁŘADI (obr. 16.)

Kromě právě uvedeného způsobu demontáže a montáže pneumatik používají mechanici a zkušení jezdci způsobu dálé popsaného, který má tyto výhody:  
a) je velmi rychlý,  
b) nevyžaduje nářadí (montovací páky),  
c) vyloučuje možnost přeskřípení vzdūnící.



Obr. 16

## POSTUP DEMONTÁZE:

1. Vyšrouboujeme čepičku ventilků a vroubkovanou matici, čímž unikne zbytek vzduchu ze vzdúnlice.
2. Ventilek zasuneme tlakem palce úplně dovnitř pláště (mimo otvor v ráfku).
3. Boky pláště naproti ventilkům asi v třetině obvodu namačkáme do prohloubení v ráfku, čímž se nám pláště u ventilků poněkud oddálí od ráfku.
4. Kolo postavime, rukou uchopíme pláště, dlaní pravé ruky opřeme o vnitřní okraj ráfku a pláště přesuneme přes okraje současně.

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

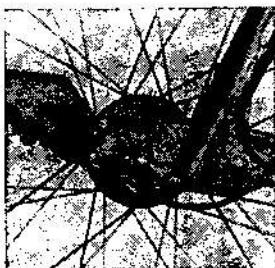
## POSTUP MONTÁZE:

1. Vzdúnici nahustíme tak, aby zmizely záhyby.
2. Pláště novlečeme rukou přes jeden okraj ráfku.
3. Do pláště vložíme duši, přičemž zastrčíme ventilek do otvoru v ráfku.
4. Naproti ventilkům začnáme stejnomařně na obě strany zasunovat pláště do ráfku asi do poloviny obvodu. Pak opět naproti ventilkům okrajem podrážky zamáčkнемe pláště do prohloubení ráfku. Stejnomařným příšlapováním na obou stranách dokončíme nasunutí do ráfku.
5. Vyrovnáme pláště v ráfku, aby kroužek vylisovaný na boku pláště byl soustředěný s okrajem ráfku kola.

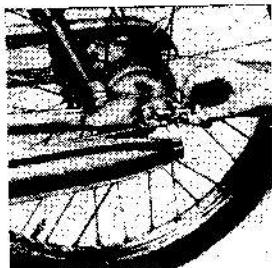
Upozornění: Upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzín a prudké slunce. Doporučujeme občas prohlédnout pneumatiky a případně odstranit předměty zaseknuté ve vzorku pláště (ostré kamenné, sklo apod.).

## SERIZOVANÍ BRZD (obr. 17 a 18)

Pinonábojové dvoučelistové brzdy mopedu Stadion S 22 jsou bohatě dimensovány a dobře kryty proti vnikání vody, která by snížila jejich účinnost. Vyžadují jen občasné seřízení, když je obložení čelistí poněkud opotřebováno (páky brzd vykazují delší krok). Na konci brzdy můžete být výše 1 až 2 cm (platí u přední brzdy). Brzdy seřizujeme otáčením matic, které jsou na povrchu vroubkované. Po seřízení brzdu překontrolujeme 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 štěrkovité vozovce. Při každém napnutí sekundárního řetězu – neopomeňte znova seřídit a přezkušet zadní brzdu.

## VYMEZENÍ AXIÁLNÍ VÝLE HŘÍDELU KLIK

Axiální výle hřídele příšlapu je vymezena podložkami, jde však o to, aby podložky nebyly odstraněny. Bez vymezení výle je porušen záběr ozubených kol v převodové skřini a zvětší se nutný krok brzdy (viz odstavec o seřízení brzdy).

Po namontování pravé kliky (u řetězu) je třeba posunout hřidel příšlapu zprava doleva, až klika dosedne na pouzdro hřídele, pak výle vymezení vhodnými podložkami.

## NAPINÁNÍ ŘETĚZU

Uvolníme osu zadního kola, tj. matici osy a matici pouzdra řetězového kola. Pak povolíme matici napínáku řetězu. Osu zadního kola posuneme zprava doleva asi o 1 mm. Seřizovací matice utahováků stejnomořně utáhujeme a kontrolujeme napnutí řetězu. Průhy řetězu musí být až 1,5 cm ve středu dolní části řetězu. Po seřízení kola „do stopy“ utáhneme pečlivě matici pouzdra řetězového kola a nakonec matici osy. Dbdáme, aby zadní kolo sledovalo stopu předního. Seřídíme zadní brzdu, neboť po posunutí zadního kola by nám brzda stále přibrzdrovala. Napnutí řetězu překontrolujeme po ujetí každých 1000 km.

## SPOJKA A JEJÍ SEŘÍZENÍ

Spojka běží v olejové lázni a nevyžaduje mimo nastavení vůle lanka žádnou údržbu. Páčka spojky musí být vždy volná. Casem se lanka spojky vytáhne a vůle páčky se zvětší. Vymezíme ji po uvolnění pojistné vroubkované matice a otáčením seřizovacího šroubku na řidítkách o 1 až 2 otáčení. Přezkoušme vůli ruční spojkové páčky a dotahneme pojistnou matici seřizovacího šroubku.

Došlo-li k znácnému opotřebení lanlového obložení spojky a nastavení vůle seřizovacím šroubkem je nedostatečné, seřídíme spojku zkrajetím lanka v páčce a spodku motoru. (Před zkrajetím lanka musí být seřizovací šroubek úplně zašroubován).

Pozor! Seřizování spojky provádime po naplnění převodové skříně olejem a protáčením motoru.

## KONTROLA SERÝZENÍ ŘAZENÍ

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



Obr. 19



Obr. 20

Správná funkce řazení převodových stupňů předpokládá řádně mazané lanka a lanovod. U nového mopeda je řazení nastaveno již při výrobě. Zpočátku, než dojde k ustolení délky lanka a bowdenu, je nutno kontrolovat seřízení řazení. Zkrácení lanka řazení se provádí pomocí seřizovacího šroubku s rozpěrkou (obr. č. 19). Na lanovod řazení u nádrže je seřizovací šroub s rozpěrkou, jímž snadno vymezíme nežádoucí posunutí izolované spojky.

Při seřizování postupujeme takto: otáčíme rukojetí zařadíme druhý převodový stupeň.

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

Při správném seřízení řazení nesmějí zachytávat zuby spojky. Jestliže ozuby zachytávají, zašroubovávají jsme stavěcí šroub příliš hluboko – otáče ním 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. Jiná obsluhy řazení nevyžaduje. Kontrolu seřízení řazení provádime nejdříve po ujetí každých 1500 km.

## KARBURATOR

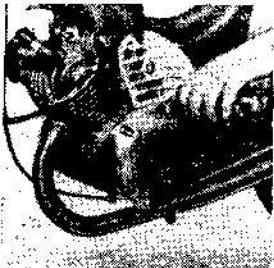
Karburační „JIKOV“ 2912–2914 PS je moderní, polospádový karburační, vybavený účinným ilumičem sání. Jehož přední část je vytvořena jako kryt karburačního orgánu, jako hlavní tryska, tryska běhu napříkladno, jehla šoupátka, zlepšuje přechod z běhu napříkladno. Samostatný okruh běhu napříkladno s vyměnitelnou tryskou zajistuje klidný a pravidelný volnoběh. Údržba karburačního z výčistění karburačního a vložky čističe vzduchu po ujetí cca 3000 km. (Vyperejme v čistém benzingu.) Jednotlivé, rozbezané díly karburačního z výčistění v čistém benzingu nechávame oschnout rozložené, čistič vzduchu navlhčíme po tom směsi motorového oleje a benzingu v poměru 1 : 1. Při opětovné montáži na motor kontrolujeme, zda těsně i a izolační pedložka mezi karburačním a válcem motoru jsou na svém místě a zda těsnění není poškozeno.

## KABELY

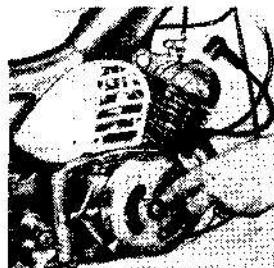
Občas prohlédneme a místo s poškozenou izolací vyměníme izolační tkanici. Poškozená místa by mohla způsobit zkrat.

## ZAPALOVACÍ SVÍČKA

Kontrola funkce zapalovací svíčky je patrná z obr. č. 21. Těleso svíčky položíme na motor (uzemníme), přičemž elektrody svíčky se nesmíří dotýkat žeber hlavy válce. Puskujeme motor. Mezi elektrodami zapalovací svíčky musí přeskočit výběžek. Nepreskočí-li, překontrolujeme vzdálenost elektrod, eventuálně vzdálenost kontaktů přerušovače (obr. č. 22). Zapalovací svíčku občas využíváme, karbon opatrně seškrábeme, případně seřídíme kontakty na 0,4 m/m opatrným přihnutím kontaktu na těleso svíčky.



Obr. 21



Obr. 22

**ELEKTRICKÝ BZUČÁK** nepotřebuje žádnou údržbu, při čištění musíme dát na to, aby do něho nevnikla voda. Antenzitu a výšku tónu se nastavuje stavitelným šroubkem na čele bzúčáku.

#### SETRVAČNIKOVÉ MAGNETO

Po ujetí cca 5000 km překontrolujeme, případně seřídíme vzdálenost doteku píterušováče a nastavíme předstih, eventuálně vyčistíme doteky. (Vzdálenost doteku píterušováče je 0,4 mm.) Tuto vzdálenost překontrolujeme měrkou dodávanou v nářadí. Plášek nesmí projít. Nemají-li doteky předepsanou vzdálenost, povolíme upevnovací šroubek a nastavíme správnou vzdálenost pootočením nosníku pevného bodu. Pak opět upevnovací šroubek dotáhneme.

#### POSTUP PŘI SERIZENÍ PŘEDSTIHU ZAPALOVÁNÍ

Otočíme klikovým hřidelem (setrvačníkem), až píst dosáhne horní úvratě. Překontrolujeme měrkou správnou vzdálenost doteku píterušováče (0,4 mm), případně ji nastavíme.

Pootočíme klikovým hřidelem zpět (proti normálnímu směru otáčení motoru), až doteky se přiblíží k sobě a vložíme mezi ně proužek čigarettového papíru.

Zvolna otočíme klikovým hřidelem v normálním směru otáčení motoru, až se počánu doteky oddálají a papírek prochází suvně mezi doteky. V tomto okamžiku má být čist 2,8 až 3,1 mm před horní úvratí. Píst v horní úvratě změříme tyčíkem s měrem otočných hodnotách, musíme jej znova nastavit. Povalíme ho šroubem upevňující desku statoru magnetu ke stěně motorové skříně, pootočíme statorem do správné polohy a znova kontroloujeme předstih, jsou-li hodnoty správné, silně dotáhneme upevnovací 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 (karbon) snižují výkon motoru a způsobují přilisné zahřívání. Usazený karbon na horní části pistu, v hlavě válce a ve výfukových kanálech odstraníme opatrým odskrábáním. Karbon odstraníme stejným způsobem i z díráků pístních kroužků. Při opětném nasazení pístních kroužků dbejte, aby kroužky byly uloženy do stejných díráků jako byly před sejmoutím. Po oškrabání karbonu očistíme části vyprámení v čistém benzingu a smontujeme. Tlumič výfuku vyčistíme po ujetí přibližně 2000–2500 km tím způsobem, že ze zadního dílu tlumiče výfuku vyjmeme plochými kleštěmi trubku po vyříznutí šroubu M 4. Trubku důkladně vyčistíme drátěným kartáčem a opět namontujeme.

#### SERIZENÍ HLAVOVÉHO SLOŽENÍ

Hlavové složení (řízení) má stavitelná kuličková ložiska. Před seřizovou (montáží) jsou pečlivě namazána. Rozebirání doporučujeme jen při generální opravě. Po vypráení věnceku s kuličkami můžeme opět montovat 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 seřizení postupujeme takto:

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

Zde hlavně platí zásada a udržování vozidla v bezvadném stavu, neboť jen s dobré seřizéním hlavovým složením je jízda úplně spolehlivá. Při uvolnění řízení se vyrábňají nárazy způsobené nerovností vozovky až v hlavovém složení; poznáte to podle tvrdého klepnání. Při takto uvolněném uložení řízení může dojít k poruše některého z hlavních dílců!

#### SERIZENÍ LOZISEK 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 moživo nemůže unikat a nečistota ani vlnkost nemohou proniknout do ložisek. Ložiska mají dlouhou životnost. Rozebirání nábojů kol provádíme zprovidla

pouze při generální opravě. Všechny části ložisek potom vypereme pečlivě v benzинu. 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 MONTOVÁNÍ MOTORU

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

**Demontujeme** láhla zadní brzdy, kryt řetězu a řetěz.

Povolíme matice čepů 3 silentbloků. Vytáhneme čep hlobového silentbloku, jeden z čepů silentbloků u skříně 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 záchytém rámu. V případě, že tato vůle je nedostatečná, pomůžeme si vložením podložek na čep silentbloku, čímž vytvoříme patřičnou vůli.

## 7. PŘEHLED BĚŽNÝCH PRACÍ ÚDRŽBY PŘI ZAJÍZDENÍ A PO ZAJETÍ

Při přebírání nového stroje:

- překontrolujte úplnost nářadí,
- překontrolujte hladinu oleje v převodové skříně (event. doplňte olej),
- překontrolujte nastavení brzd,
- překontrolujte dotažení všech matic,
- překontrolujte tlak pneumatik,
- překontrolujte funkci spojky a řazení rychlostí,
- promažte sekundární řetěz.

### PO UJETÍ 250 km

Poprávě dotáhnout motice klavy válce, karburátora, tlumiče a hlobové složení řízení.

### PO UJETÍ 300 km

Zkontrolujte vzdálenost elektrod svíčky (0,4 mm).

### PO UJETÍ 500 km

Poprávě vyměňte olej v převodové skříně a propláchnut propláchovacím olejem.

Dotáhnout všechny šrouby a matice.

Promazat čepy předního převodového.

Vyzkoušet spojku, event. seřidit.

Cistit vzduchovou výčistit a naolejovat.

Vyzkoušet světla.

### PO UJETÍ 600 km

Vyzkoušet brzdy, event. seřidit.

Vyzkoušet řazení rychlostí, event. seřidit.

Výčistit řetěz, namazat, event. napnout.

Namazat bowdeny,

Vyzkoušet zapalování (odtrh přerušovače a předzápal).

Dotáhnout hlobové složení.

### PO UJETÍ 1200 km

Kontrolovat výšku hladiny oleje v převodové skříně.

Vyzkoušet spojku, event. seřidit.

Přezkoušet a seřidit brzdy.

Přezkoušet a podle potřeby seřidit řazení.

### Po ujetí 1200 km

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

Cistit čistič vzduchu karburátora.

Cistit sítko u kohoutu přívodu paliva.

Vyzkoušet zapalování (odtrh přerušovače a předzápal).

Namazat bowdeny.

Vyzkoušet brzdy, event. seřidit.

Vyzkoušet světla a bzučák.

Dotáhnout šrouby a motice.

Namazat rukojet řazení a rukojet plynu, klobouk sedla a šlapátku.

### PO UJETÍ 1500 km

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

Dotáhnout hlobové složení.

## 8. PREHLED BEŽNÝCH PRACÍ PO ZAJETÍ

### PO UJETÍ 500 km

Dotáhnout všechny šrouby a malice.

Vyzkoušet spojku, event. seřídit.

Namazat čepy předního pěrování.

### PO UJETÍ 800 km

Cistič vzduchu vyčistit a naopětovat.

Vyčistit kanálek odpadu přeteklého paliva z jímky karburátoru.

Dotáhnout hlavové složení.

### PO UJETÍ 1000 km

Vyzkoušet světlou.

### PO UJETÍ 1500 km

Vyčistit svíčku.

Přezkoušet stav oleje v převodové skřini.

Vyčistit karburátor a sítu v benzínovém kohoutu.

Vyzkoušet brzdy, event. seřídit.

Vyzkoušet řazení, event. seřídit.

Vyzkoušet spojku, event. seřídit.

Vyčistit o namozat 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 pist přerušovače.

Namazat náhon rychloměru.

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

### PO UJETÍ 5000 km

Vyměnit olej v převodové skřini a propláchnout.

Namazat otáčné rukojeti.

Namazat lánka bowdenu.

Namazat klíče brzd.

Namazat čep stojánku.

Vyměnit přední kolo za zadní (s pneumatikou).

Vyčistit karburátor.

### PO UJETÍ 8000 km

Vyčistit a namozat ložiska řízení.

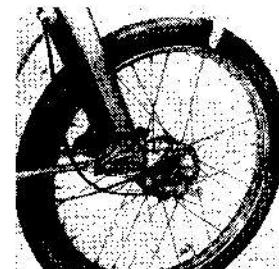
Namazat ložiska kol.

## 9. MONTÁZ A DEMONTÁŽ BEZ SPECIALNÍHO NARADI

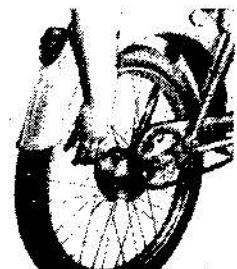
### VYJMUTÍ PŘEDNÍHO KOLA

(Obr. 23). Uvolnime lánka přední brzdy, odšroubujeme matici hřidele a sejmeme pružnou podložku. Povolíme stahovací šrouby vahadel, hřidel vysuneme a po vyjmuti dvojou distančních vložek kolo vysuneme. Při opětovné montáži neopomeneme nasadit distanční podložky, přičemž větší je na levé straně ve směru jízdy. Matice hřidele a vahadel dotáhneme po několikerém propérování předního kola a seřídime přední brzdu.

**Důležité:** Neopomeňte, že záchrny brzdy musí pevně sedět ve vodítku pravého kyvného ramene.



Obr. 23



Obr. 24

### VYJMUTÍ ZADNÍHO KOLA

(Obr. 24.) Uvalíme táhlo zadní brzdy, odšroubujeme matici osy zadního kola (na pravé straně) a sejmeme pružnou podložku a vysuneme hřidel. Po vysunutí záchrny brzdy v reakci sněrem dozadu sejmeme kolo z unášeče. Vysuneme kolo a na nočylení můžeme kolo vyjmout. Při montáži neopomeneme použití matice osy nověknout pružnou podložku. Našroubujeme matici (upřesnit napnutí řetěz), překontrolujeme stopu kol a silně dotáhneme matici. Uvalíme táhlo brzdy a seřídime brzdu tak, aby se kolo valí.

### STOPA KOL

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

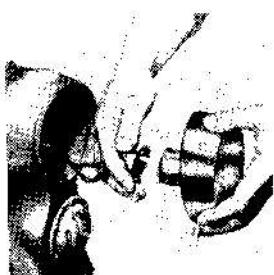
## SEJMUTÍ KRYTU A RETĚZU

Při sejmuti krytu řetězu uvolníme šroubek ve středu krytu a šroubek u vzpěry blatníku, sejmeme pravý kryt bloku motoru. Kryt řetězu vhodně natočíme a vysuneme z horní polohy, pak povytáhneme dopředu. Spojovací článek řetězu natočíme na zadní řetězové kolo, kleštičmi nebo šroubovákem uvolníme pojistku, vyměneme spojovací článek a řetěz vytáhneme. Při montáži postupujeme opačným způsobem. Rozdělená část spojky řetězu musí směřovat dozadu ve směru pohybu řetězu.

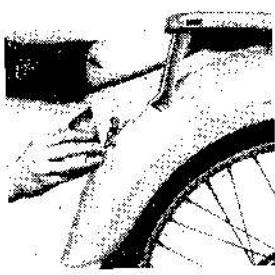
## DEMONTÁŽ SVĚTLOMETU A VÝMĚNA ŽÁROVKY

Rámeček světlometu s parabolou vyměneme 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 záchrny. Při montáži krytu koncového světla postupujeme opačně. Vždy se přesvědčte, že je spodní část víka zasunuta do záchrny.



Obr. 25



Obr. 26

## SERIENÍ RIDITEK

1. Uvolníme šestistrannou hlavici vřetena řiditek (povolíme o dvě otáčky) a uholíme do ní dřevěným předmětem.
2. Přidržíme přední kolo a řidítka můžeme oláčet, přičemž je podle potřeby vysunujeme nebo zasunujeme.
3. Neopomeňme utáhout hlavici vřetena řiditek.

## DEMONTÁŽ A MONTÁŽ OTOCNÉ RUKOJETI PLYNU A RAZENÍ

### A. DEMONTÁŽ

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

### B. MONTÁŽ

- Při montáži postupujeme opačně. Po namontování zkontrolujeme správný chod rukojeti. Tuhost otáčení v pravové rukojeti seřídíme motým šroubkem M 6 (první šroubek od vnitřku) v kroužku páky plynu. Při výměně starých bowdenů musíme vstě uvolnit druhý konec lanka.

## SEJMUTÍ SEDLA

Povolíme hřidelovou matku pod přední části sedla a sedlo odklopíme. Pod sedlem je umístěna krabička na nářadí a hustilku.

## SEJMUTÍ KARBURATORU

1. Povolíme šrouby z obou stran ve středu tlumiče sání.
2. Vyšroubujeme 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. Sešroubujeme matice na přírubě hrida karburátoru a sejmeme obě podložky a sejmeme celý karburátor.

Při montáži postupujeme opačným způsobem.

## SEŘÍZENÍ LANKA KE KARBURÁTORU

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

Vůle vzhledem k bowdenové spirále má být asi 2 mm. Seřízení provedete stavěcím šroubkem na víčku šoupátkové komory. Nastavenou polohu zajistíme přitáčením matky vedení lanka.

### A. DEMONTÁŽ HLAVY A VALCE

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

## B. MONTÁŽ HLAVY A VALCE

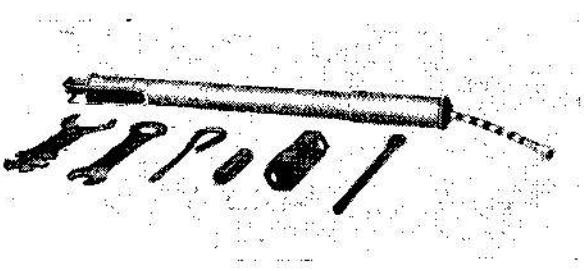
- Sejmeme tkaninu s otvorem klikové skříně a vložíme nové těsnění pod válec.
- Vsuneme válce, přičemž dbáme na správnou polohu pistních kroužků!
- Vložíme nové těsnění pod hlavu a nasuneme hlavu válce.
- Dotáhneme čtyři matice (otvor klíče 10).
- Dotáhneme silentblok hlavy válce a namontujeme karburátor.
- Zpojíme kabel svíčky a připojíme lanku dekomprezoru.
- Připevníme kaleno vyfuku.
- Po zahřátí motoru dotáhneme šrouby hlavy válce.

## VÝMENA PISTNÍCH KROUŽKŮ

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

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

**DEMONTAZ A MONTÁZ PŘEDNÍ VIDLICE** nikdy sami neprovádějte, svěřte ji vždy odbornému servisu. Přední kynná vidlice je nejdůležitější díl streje a její neodborná úprava jsou vždy krajně nebezpečná.



## NARADI (Obr. 27).

Pro běžné údržbářské práce vystačíte s tímto nářadím.

- Montážní páka.
- Klíč lisovaný 14/17.
- Trubkový klíč 21/22.
- Trubkový klíč 10.
- Sroubovák.
- Jednotný klíč s měrkou na kontakty.
- Obal na nářadí.

## 10. TABULKY PORUCH A JEJICH OSTRANĚNÍ

Příznaky	Zjištěná porucha	Odstanení
	V nádrži není palivo Palivový kohout je uzavřen nebo nedostatečně otevřen	Nádrž naplnit Kohout otevřít
	Uspány čisticí paliva nad kohoutem Uspáne potrubí přívodu paliva	Kohout vyšraubovat a čistit vycistit Přívod paliva vyčistit
	Uspány otvor ve víku plnicího otvoru benzínové nádržky	Vrdutý otvor ve víku vycistit
	Uspána tryska karburátoru Načistota nebo voda v karburátoru Preplňování karburátoru	Vycistit trysku Karburátor vycistit Jehlavový ventil netesní nebo plovák je poškozený Vycistit nebo vyměnit, kontrolovat elektrot Vymenit Dát opravit kabel (odbornou dílnou)
	Zzalesiovaná svíčka (karbon nebo můstek) Porušen zapalovací svíčka Poškozený nebo uvolněný kabel zapalování Znečištění pletničovací	Zalesiovaná svíčka (karbon nebo můstek) Porušen zapalovací svíčka Poškozený nebo uvolněný kabel zapalování Znečištění pletničovací
	Karburátor je přepříklátil Na konci kohoutu je jiskra	Vadný kondenzátor
	Našebo se zaspat	Motor nežije roztočit

## 10. TABULKY PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky	Zjištěná porucha	Odstranění
Těsnění pod svíčkou propadáti	Těsnění nahradit novým	
Těsnění pod hluvou propadáti	Těsnění nahradit novým	
Zlomený pistní kroužek nebo zapečený	Sejmout kroužek pistu o nahradit novým	
Motor nemá kompresi Na konci kola buď není žízka Karburátor lze přeplavat!	Nedostatek paliva Prívod paliva částečně ucpán Karburátor znečištěn Vadná svíčka Uvolnění kabel zapalování	Doplnit Vyčistit Vyčistit Vyměnit Upevnit kabel v botce
Motor běží neprovidelně a zastavuje se		

## 10. TABULKY PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky	Zjištěná porucha	Odstranění
Znečištěný přerušovač	Vyčistit kontakty a seřídit vzdálenost (0,4 mm)	
Uvolněný kondenzátor Vadný kondenzátor Chudá směs	Upevnit Vyměnit Vyčistit trysku, karburátor seřídit	
Motor běží neprovidelně a zastavuje se	Karburetor vyčistit	
Velká tryska Poškozený plávák Opatřebovaná jehla a ventil pláváku Nadodržený pomocí poliové směsi Zaoljeovaná a ranesená svíčka	Vyměnit za trysku 45 podle ČSN 30 2402 (52 podle čísla Solex) Vyměnit za nový Demontovat komoru, vyčistit karburátor, uvolnit jeřlu Řídit se návodem Svíčku vycistit nebo vyměnit, kontrolovat vzdálenost cívek, použít svíčky správné tepelné hodnoty Vyměnit čistič vidlichu	
Motor vynechává (procuje ve čtvrtletech)		

## 10. TABULKY PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

## 10. TABULKY PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Příznaky	Zjištěná porucha	Odstanění
	Motor není zábahnut (přehívá se)	Nechat vychladnout a coatrnuježi zabhat
	Zanesený čisticí vzduch	Demonitovat karburátor a vyčistit čistič
	Nesdílený karburátor	Serividit trysku a tanka běhu neprázdrova
	Chudú směs v karburátoru	Použít trysky 45 podle ČSN (52 podle čísla Solex)
	Špatné těsnění mezi karburátorem a vývorem	Dobahnout přírubu karburátoru nebo těsnění vyměnit
40	Motor nasívá řášený vzduch	Poloviny skříně oddělit, dotočové plochy vyčistit, násivat řášení hlinou a pevně stranotovat (opřevu v obou dílnách)
	Vadné těsnění pod hlavou	Vyměnit
	Nesprávný předstih	Serividit
	Mnoho karbonu ve vývci a výfiku	Dekarbonizovat
	Opalzebovaný vnitřek válce a opalzebovaný píst	Nový výbrus válce, nový píst a kroužky, zhotit opalzebovaný pístní řážka atd. (oborová dílna)
	Vadná svíčka	Svíčku vyměnit
	Brzdrové čelisti; dírou o bubniv	Serividit brzdy
Příznaky	Zjištěná porucha	Odstanění
	Motor má pozdní zápal	Serividit
	Vadná svíčka	Vyčistit, serividit nebo vyměnit
	Svíčka má nízkou tepelnou hodnotu	Použít předepsané svíčky
	Nedostatek paliva	Serividit karburátor
	Složení palonné směsi nebo použitý olej je nevhodný	Ridit se pokyny výrobce
	Zanesená palivová tryska	Vyčistit
	Pozdní zápal	Serividit zapalování
	Rychlá jízda na první rychlostní stupni	Včas ředit druhý rychlostní stupeň
	Výfuk zanesen	Vyčistit (dekarbonizovat)
	Chladicí žebra hlavy a válce motoru jsou znečištěny	Vyčistit

## 10. TABULKY PORUCH A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Príznaky	Zjištěná porucha	Odstranní
Poškozený přívod paliva, uvolněné připojky, netěsná rážadl poliva a netěsný karburátor	Velká tryska	Opravit karburátor včistit, prohlédnout a vložit součásti vyměnit Vyměnit za trysku 45 podle ČSN (52 podle Solexe)
Karburátor není seřazen	Výfuk ucpán	Seredit tryska a běh naprázdno Výčistit (dekarbonizovat)
Poškozené těsnění u hlevy válce, pítrubky válce nebo pítrubky karburátoru	Výfuk ucpán	Vyměnit za nové Vyměnit za nové
Svíčka má nízkou teplotní hodnotu	Válci spotřeba paliva	Použít svíčky s vyšší teplotní hodnotou Výčistit
Zanesený čistič vzduchu		

## 11. NEKOLIK DOBRYCH RAD PRO MAJITELE MOPEDU

Budete-li se řidit našimi dobré méněnými radami, které zde uvádime, poskytne Vám moped Stadion S 22 dobré služby a bude Vaším spolehlivým dopravním prostředkem jak do zaměstnání, tak i za zábavou a rekreaci.

- Dodržujte pečlivě všechny pokyny uvedené v této příručce.
- Dbejte, aby při plnění nádrže paliva nepetěskalo na smaltované plochy. Směšovací poměr paliva a oleje dodržujte!
- Neměňte scřízení karburátoru. Menší tryska způsobuje přehřívání motoru a pokles výkonu, větší tryska dává bohatou směs, zvyšuje spotřebu paliva, zněčisťuje svíčku a snižuje výkon motoru. Při znečištění palivo-vodou kohout dostává motor málo paliva, běží nepravidelně, silně se zahrívá.  
Trysku silně dotáhněte, aby se zahránila podpouštění paliva v jejím sedle a tím zvýšení bohaté směsi. Sítko kohoutu a čisticí voduchu pravidelně čistěte.
- Kontrolujte pravidelně předstíř. Zanedbávejte toto přezkušení, pak se může předstíř v důsledku opotřebení datky pierušovací změnit. Motor se pak přehřívá a výkon klesá.
- Zapalovací svíčka pravidelně čistěte, nejméně každých 1000 km. Je-li svíčka znečištěná, může zbytečně potíž při spouštění motoru. nepravidelný běh i nedostatečný výkon motoru (odtrh svíčky může být 0,4 m).
- Kontrolujte tlak vzduchu ve vzdūšnicích. Pláště mají být vždy dobré nohustěny. Jezdíte-li s podhustuměnými pláštěmi, gumu i plátno se lomou a pláště se v krátké době zničí. Venujte proto zvláštní pozornost vzdachu v pneumatikách (přední kolo 1,50 atp., zadní kolo 1,80 atp.).
- Vroubkovanou matici ventilků dobrě dotáhněte. Matica musí těsně ležet na ráfků; jestliže je matka volná, vzniká nebezpečí, že se vzdūšnice posune, ventilek utírá a tím se vzdūšnice zničí.
- Výfuková roura nesmí být modrá. Modrá výfuková roura znamená, že motor má pozdní (malý) předstíř nebo chudou směs. Motor se při tom neúměrně přehřívá a následkem je špatný výkon a velká spotřeba paliva. Kontrolujte zapalování, karburátor a palivový čistič.
- Odcházíte-li od mopedu, zasuňte druhou rychlosť a nechte páčku spojky nerzmáčknutou. Jinak jsou pružiny u spojky a řazení zbytečně namáhaný.
- 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 nasáčí, poněvadž se svíčka zozuje.
- Při přefazování převodu na druhou rychlosť uzavřeme plyn. Stiskněte spojku, otočte rukojetí na doruč. rychlosť a s citem spouštějte spojku. Neuberáte-li plyn po zmáčknutí spojky, roztočí se motor na vysoké otáčky, což škodi dílům řazení, spojce atd. Nedržte zmáčknutou páčku spojky při jízdě! Dřízte-li ruku na páčce spojky při jízdě, může docházet k dotyků páčky spojky na tláčky palec a vzniká nutnost předčasněho seřízení vůle spojky.

12. Předepsané údržbořská 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 dobré a spolehlivě sloužit.

Národní podnik Motor, který vyrábí mopedy Stadion, jehož majitelem ještě se nyní stal i Vy, dозвoluje si Vás touto cestou zdrovile požádat o spolupráci při zlepšování jízdních vlastností tohoto stroje.

Za tím účelem sdělte nám své poznatky o návrhy po ujetí  
a) 1500 km.

b) 600 km a odešlete je na předtiskennou adresu.

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

Motorismu zdai!




---

**MOTOR, NARODNI PODNIK, ČESKÉ BUDĚJOVICE**  
**závod STADION, Rakovník**

**UPOZORNENÍ**

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

STADION

SERVIS

Jikov

Servisní službu i mimo záruku provádí naše

**„GARANČNÍ OPRAVNA MOTOR JIKOV“**

Praha 1 – Koží ulice 12, telefon 60901

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