

*Přestavba seriového mopedu
Stadion S11*

*na plochodrážní moped
Stadion S26*

Přestavba sériového mopedu STADION SII na plochodrážní moped

STADION S 26

Obr. A

Sériový typ mopedu STADION S II

Obr. B

Sportovní plochodrážní typ mopedu
STADION S 26

Pro majitele sériového typu mopedu STADION S II, i další zájemce o sportovní verze plochodrážních strojů připravili konstruktéři národního podniku MOTOR, České Budějovice postup přestavby sériových strojů na sportovní moped plochodrážní.

Při přestavbě je nutno držet se pracovního postupu uvedeného v dalších odstavcích. Je samozřejmé, že pracovní postup není zárukou úspěšné práce, není-li tato prováděna s patřičnou pečlivostí. Při úpravě stroje, kterou budete provádět je nutno i z bezpečnostních důvodů dbát zvláště zvýšené péče při práci. Nedbalost a nezodpovědnost mohly by zavinít nejen poruchy na stroji, ale vážně ohrozit zdraví jezdce.

D e m o n t á ž m o p e d u STADION S II.

Pro účely přestavby stroje, demontujeme celý sériový moped STADION S II tak, že demontujeme řídítka s bowdeny, vyjmeme sedlo, vyjmeme z rámu motor i s výfukem, odmontujeme nádrž paliva, zadní i přední blatník, kryt řetězu. Po skončení demontáže zůstává rám s koly bez blatníků. - Obraz 1.

Ú p r a v y a m o n t á ž :

V partií předního kola demontujeme brzdovou čelist, brzdový kolík a bowdenové lanku. Tím odstraníme brzdový mechanismus. Otvory ve víku brzdového budbnu vzniklé demontážní prací uvedených součástí zaslepíme zátkami.

Přistoupíme k úpravě předního blatníku, kterou provedeme zkrácením blatníku. Blatník zkrátíme sestříhem pod úhlem 30° v celkové délce 280 mm. - Obraz 2.

Pro účely plochodrážního provedení, demontujeme na řídítkách veškeré příslušenství, tj. reflektor, páčku dekompresního ventilu, páčku přední brzdy a zvonek. Řídítka nahradíme novými, vyrobenými dle připojeného výkresu. Z bezpečnostních důvodů se úprava stávajících řídíttek ale nedoporučuje a je nutno pro tento účel vyrobit řídítka nová. - Obr. 3.

Na nová řídítka namontujeme opět otočnou rukojet pro řazení rychlostí, spojku o otočnou rukojet na ovládání plynu. Je možno použít soutěžní rukojet plynu se strmým stoupáním, avšak použití této rukojeti není nutné. Dále napojíme bowdeny.

V úpravě rámu pokračujeme tím způsobem, že mezi hlavu řízení a nosnou trubku sedla přiváříme vzpěrnou trubku rámu Ø 26 x 1,5. - Obraz 4.

Do demontovaného rámu našrouobujeme na místo pro stojánek do otvoru pro čep stojánku stupňáku. - Obraz 5.

Další úpravu je nutno provést na držáku závěsu motoru, který je uchycen na třmenu rámu. Snížením hlavy válce je posunuta osa závěsu motoru a proto je nutno držák na rámu naplnit. Na rámu připevníme ke vzpěrné trubce rámu čtyřmi šrouby M 6 v krytu nádrže, nádrž paliva. - Obraz 6.

Proti možnosti otáčení nádrže kolem osy vzpěrné trubky jsou na její spodní části navázaný dva třmeny pro přichycení nádrže řemínkem ke spodní části nosné trubky rámu. Obsah nádrže je cca 2,5 litru. Hrdlo nádrže je zhotoveno tak, aby bylo možno použít silikonové zátky z nádrže paliva mopedu STADION S 22. Výpustné šroubení je upraveno na dvoucestný kolent č.v. 2 - 6645. Pro usnadnění výroby samotné nádrže paliva je možno horní partii nádrže sledující tvar vzpěrné trubky zhotovit rovnou a tvarově upravit krycí plech nádrže. Bowden lanka spojky, řazení a plynů přitáhneme řemínkem k nosné trubce rámu. Po skončení této části úprav a montáže na rámu přikročíme k úpravě a montáži motoru.

Úprava motoru:

Sejmeme karburátor a demontujeme hlavu válce i válec. Ve válcích s vložkou v sestavě upravíme kanály dle výkresu. Vyobrazení je provedeno v rozlisovaném stavu pro lehčí přehlednost. Pro účely úpravy kanálů však nikdy vložku z válce nevylišovávat! - Obraz 7 a 8.

Pro účely, na které je sériový stroj upravován je nutné dále provést úpravu na hlavě válce a to snížením hlavy válce dle výkresu. - Obraz 9.

Kompresní poměr po provedení úpravy dle výkresu je 1 : 14. Dekompresní ventil vyšroubujeme a otvor pro dekompresní ventil zaslepíme zátkou, kterou je nutno upravit tak, aby plynule přecházela do rádiusu spalovacího prostoru.

Připravíme pro přestavbu motoru stroje dále píst provedením zaoblení hran dle výkresu. Obraz 10.

Vzhledem k úpravě válce zhotoví se nové sací potrubí podle výkresu. - Obraz 11.

Při montáži na válec nepoužíváme pro toto potrubí vložku sání 552 - 13 - 032. Pro plochodrážní stroj použijeme karburátor JIKOV 2916.

V dalším pracovním postupu přikročíme k úpravě převodové skříně. Skříň demontujeme a vyměníme hřídel pedálu, startovací kolo, zubovou spojku, zubové pouzdro 22 - 038, páčku nožní brzdy. Vzniklé otvory ve skříně zaslepíme hliníkovými zátkami.

Upravíme dle výkresu výfuk. Použijeme výfuk S 11 - 0101 - 000/A tak, že tlumič výfuku zkrátíme a z tlumiče odstraníme tlumící přepážky. - Obraz 12.

Pro zvýšení výkonu motoru nahradíme malé řetězové kolečko s 12 zoubky novým kolem o 13 zoubcích. Řetězové kolo úplně na zadním kole zůstává původní. - Obraz 13.

Zhotovíme dále dle výkresu nový kryt řetězu. Uchycení krytu řetězu je provedeno šroubem M 5 na původním držáku krytu řetězu. - Obraz 14.

V provedení plochodrážního stroje je nutné vyměnit i sedlo sériového typu mopedu STADION S 11. Toto sedlo nahradíme sedlem JAWETA, pro které zhotovíme dle výkresu nový držák. Držák je přivařen na nosnou trubku sedla mopedu STADION S 11. - Obraz 15.

V dalším postupu upravíme zadní blatník, který dle výkresu zkrátíme na délku 230 mm od osy otvoru pro šroub k uchycení blatníku do rámu. Sestřih provedeme pod úhlem 30°. Obraz 16.

Ze zadního kola vyjmeme víko pro klíč 10 č. v. S II - 0401 - 203 A. Z víka vyjmeme čelisti s obložením, klíč brzdy, pružinu, pero, páčku klíče a záchrannou reakci. Demontovaného víka použijeme jako krytu bubnu. Vzniklé otvory po demontovaných dílcích, zaslepíme hliníkovými zátkami. Touto operací je ve skutečnosti skončena úprava jak rámové, tak motorové části.

Postupujeme nyní tak, že nově upravený motor vmontujeme do rámu a ostatní upravené díly namontujeme běžným způsobem.

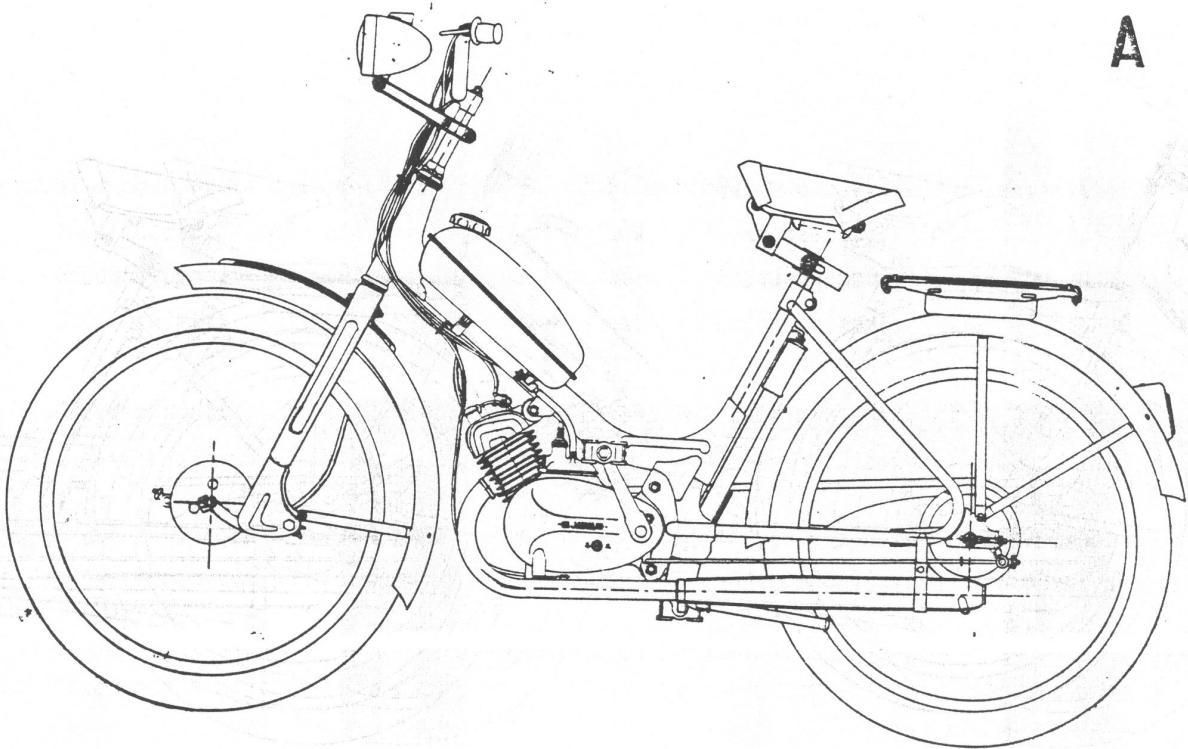
Tím jsme získali nový, sportovní plochodrážní stroj moped STADION. Tento upravený výrobek má nám sloužit pro sportovní zápolení, pro naši radost z úspěchů, které ve sportovních soutěžích dosáhneme.

Životnost stroje záleží na nás, na našem zacházení se strojem, na jeho správném záberu a dobré i svědomité údržbě. Záleží i na tom, abychom si byli stále vědomi, že nemáme k dispozici plochodrážní motocykl, nýbrž upravený sériový moped STADION S II. Budeme-li o něj dobrě pečovat s vědomím jeho síly, poslouží nám dobře a k úplné spokojenosti.

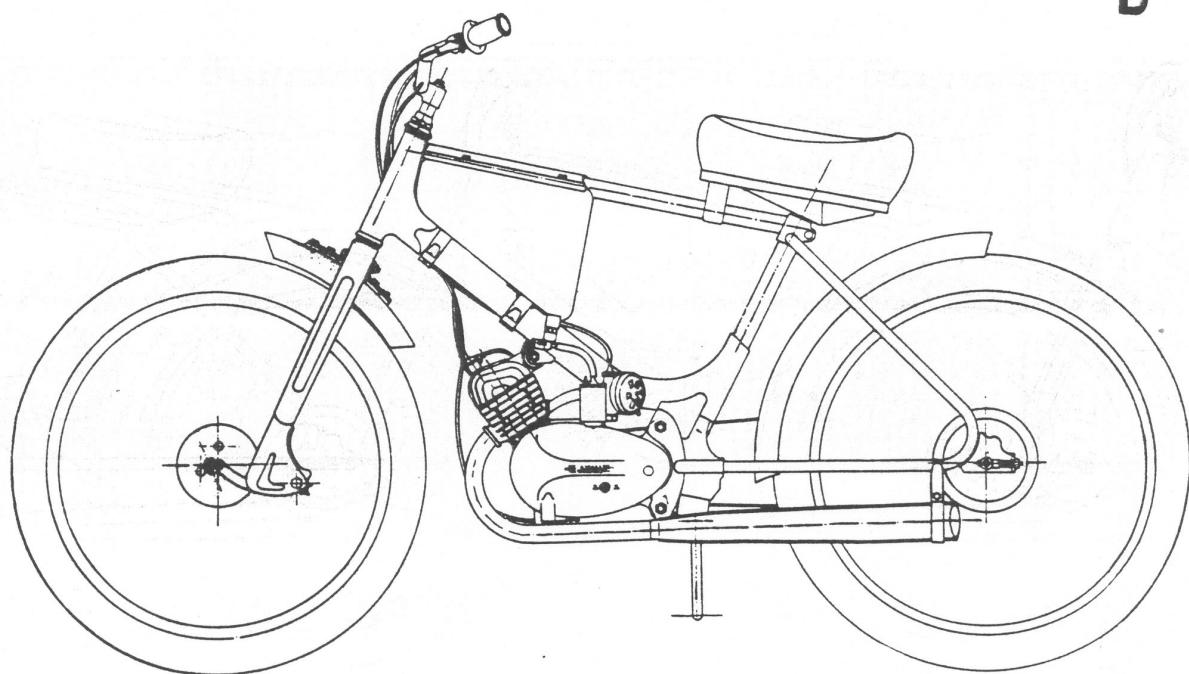
O T S n.p. MOTOR
České Budějovice.

České Budějovice, dne 12.12. 1961.

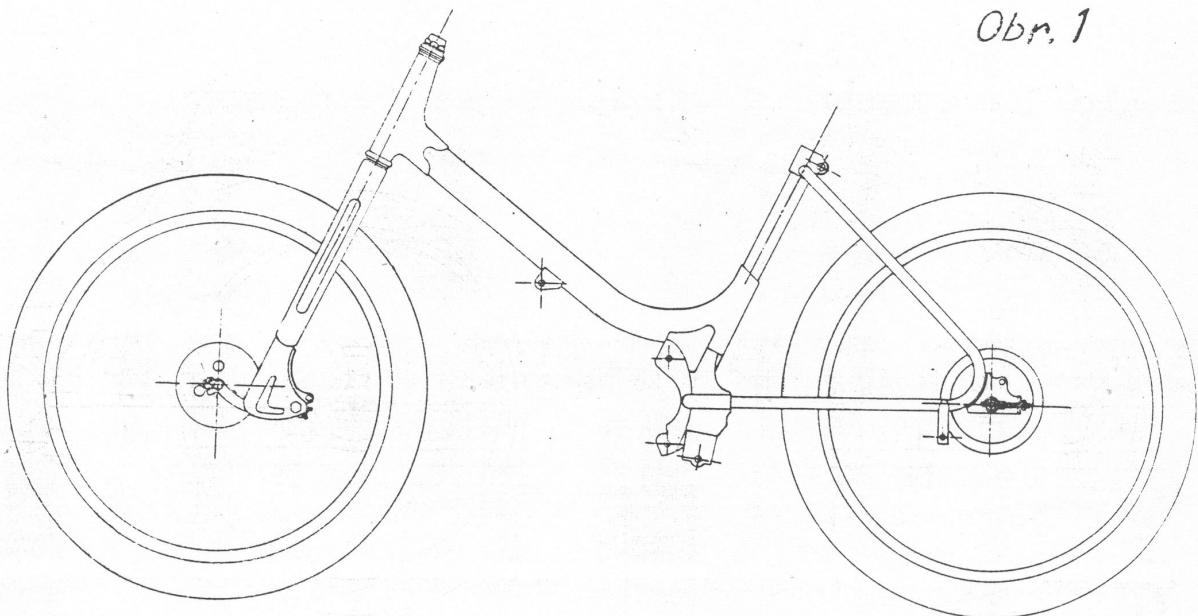
A



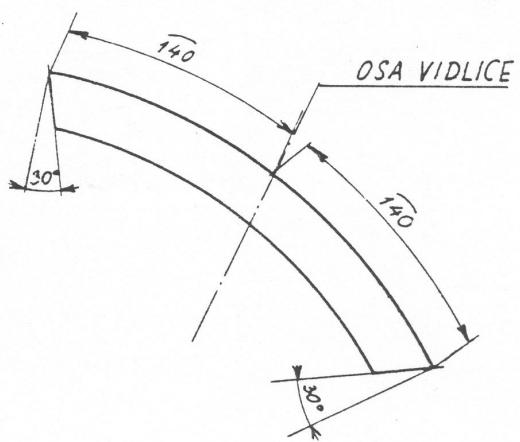
B

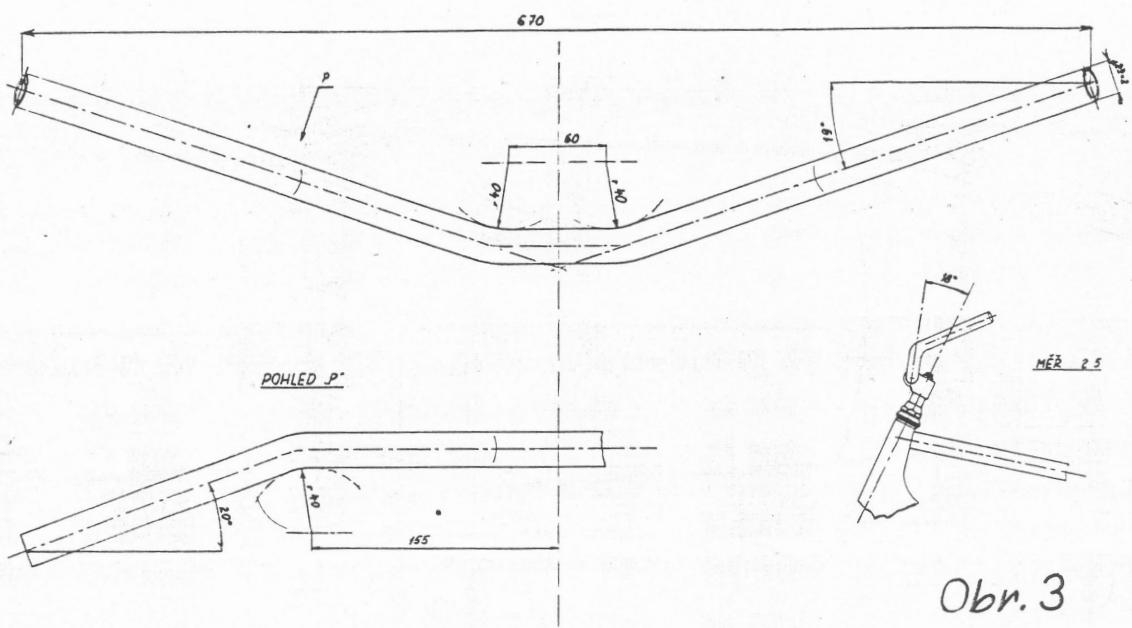


Obr. 1

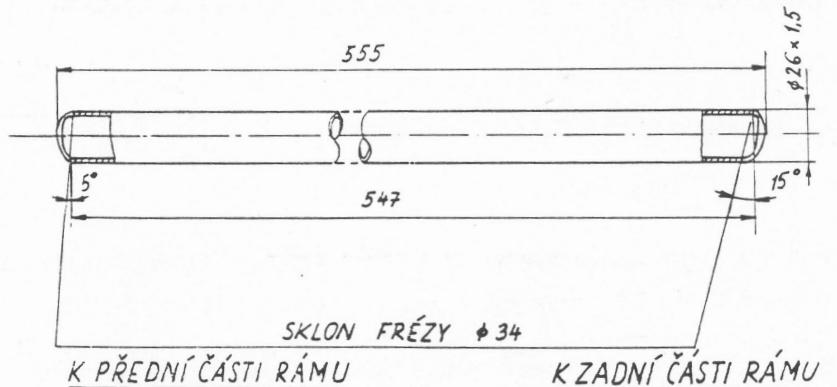


Obr. 2

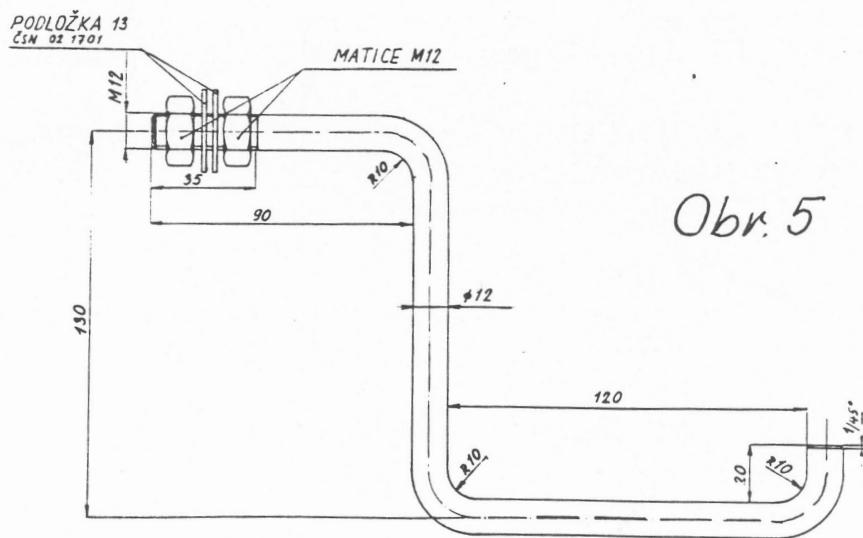




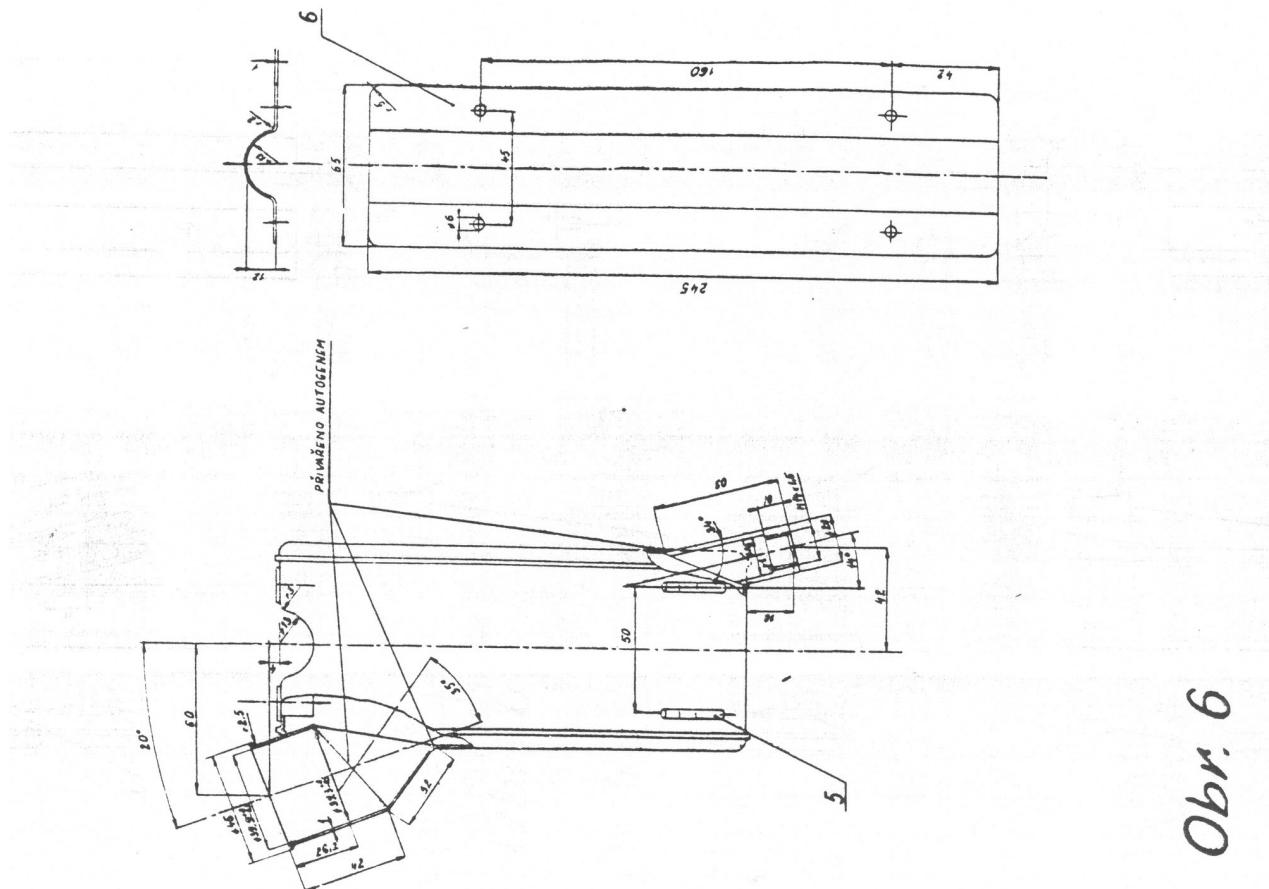
Obr. 3



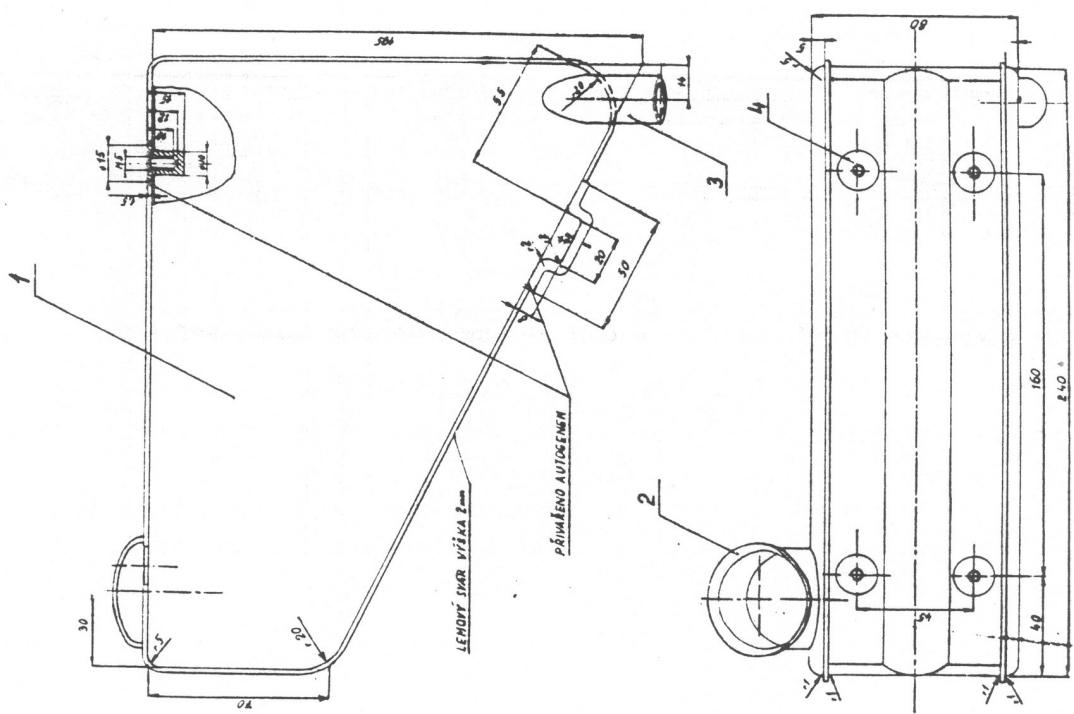
Obr. 4

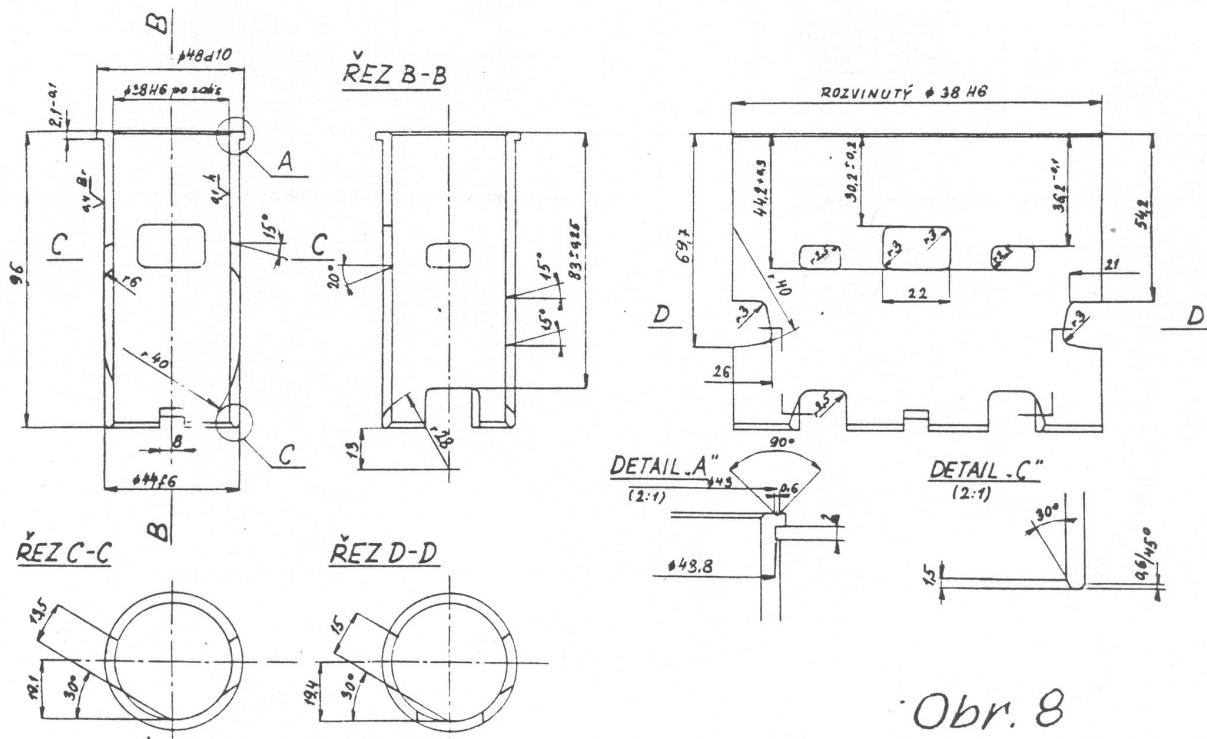
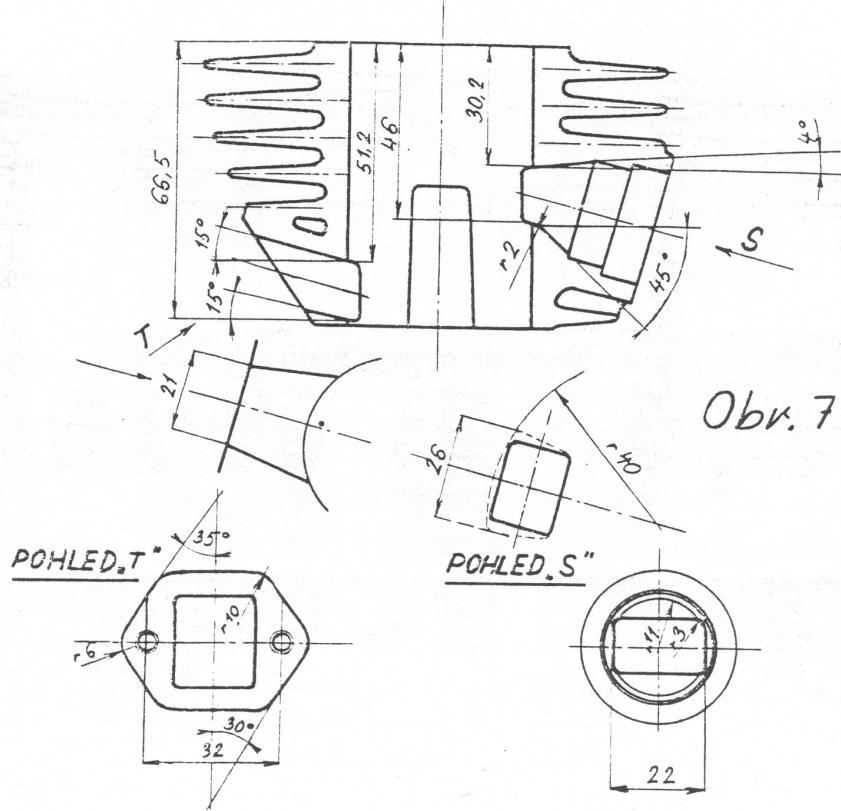


Obr. 5

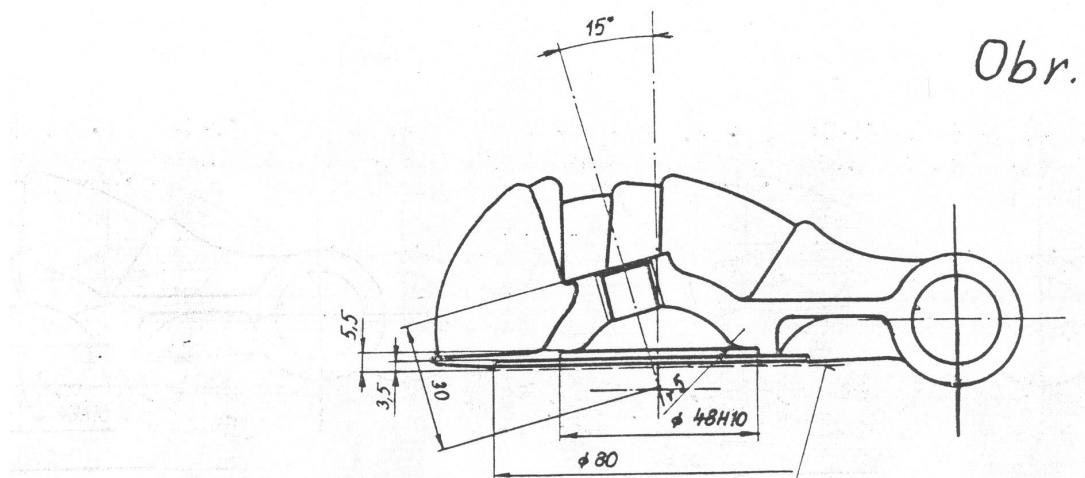


Obra 6

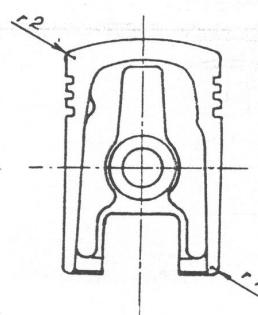




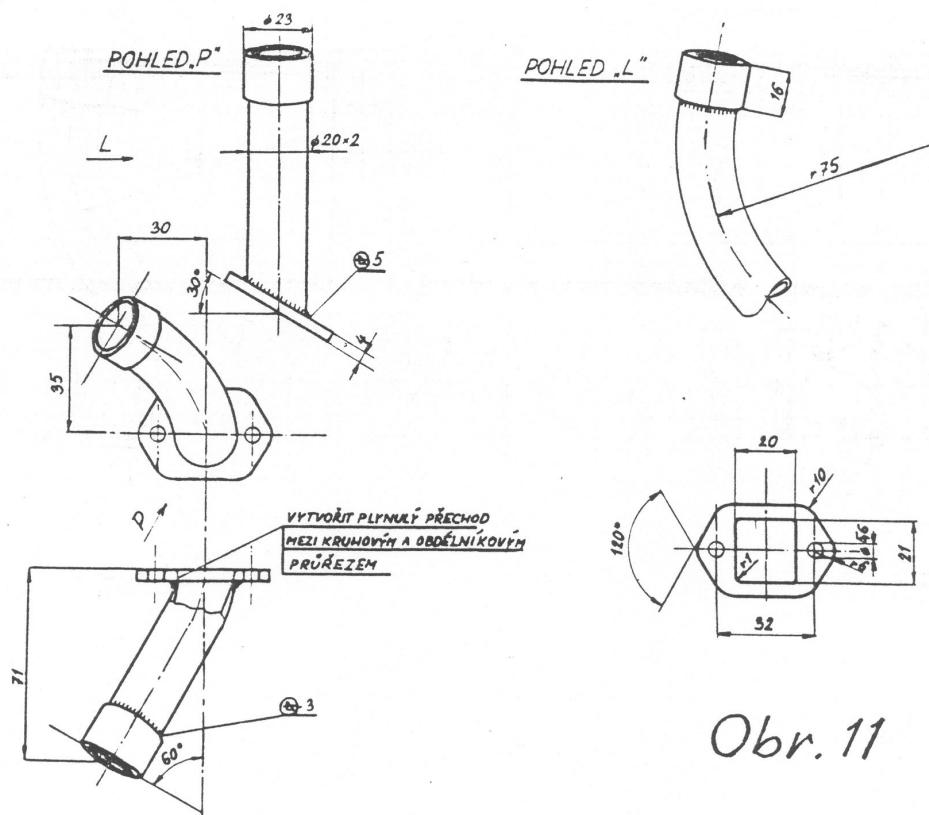
Obr. 9



DOSEDACÍ PLOCHA SERIOVÉ HLAVY

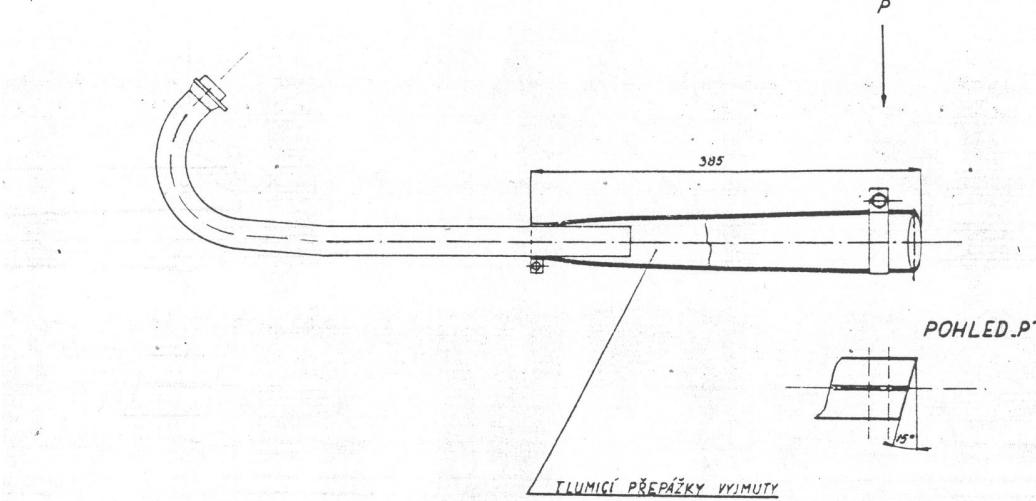


Obr. 10



Obr. 11

Obr. 12

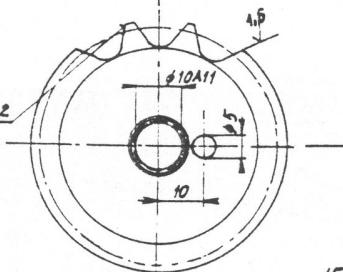


13 ZUBŮ PRO ŘETĚZ 12,7x4,8
Ø VÁLEČKŮ 7,8, PROFIL ZUBOVÝ
MEZERY DLE NORMY ČSN 01/PŘÍPR. NORMA
* POMOCNÁ MÍRA

3.2 1.6 0.4 Br

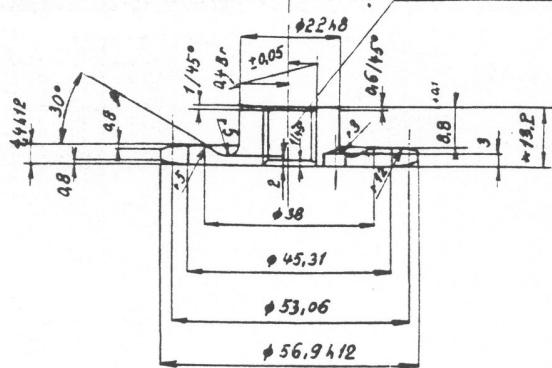
10 AM	+ \$0,200 + \$0,400
4,441.12	+ \$0,000 - \$0,120
224.8	+ \$0,000 - \$0,033
56,941.2	+ \$0,000 - \$0,300

HRANÝ ZUBŮ SRAŽENÝ 0,2



JEMNÉ DRÁŽKOVÁNÍ TZ ČSN 01 4933

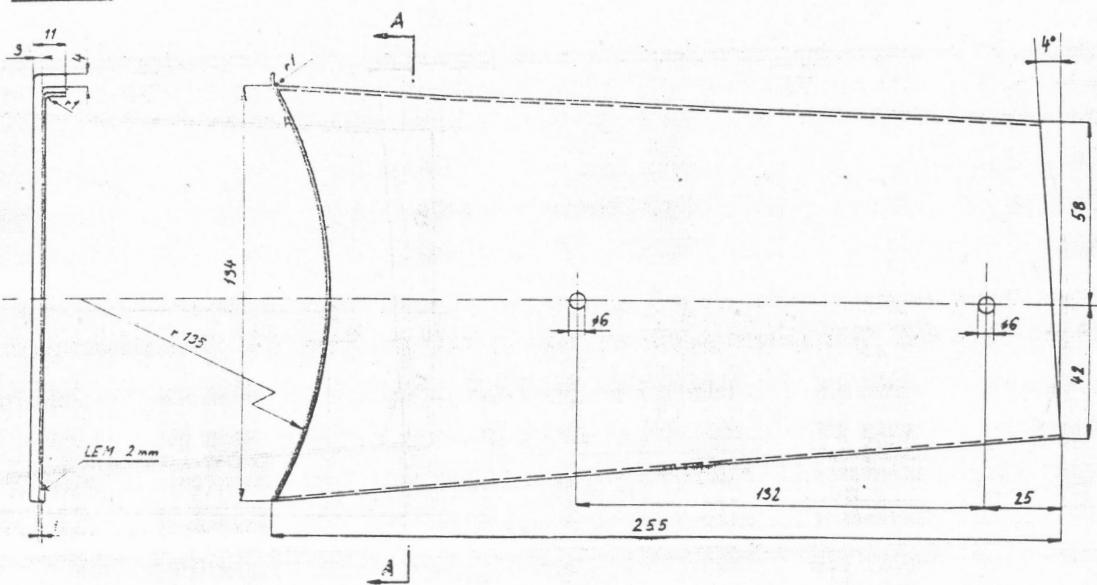
DRAŽKY CHRÁNIT !!



Obr 13

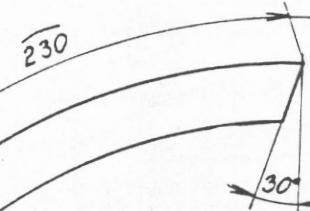
ČÁSTEČNĚ CEMENT. HL 03-04, KALIT 60-64 HRC

RÉZ A-A



NEDZNACENÉ HRANY R1

Obr. 14



Obr. 16

