

stručně a podstatně body postupu při správném seřizování motoru.

Seřízení provádíme vždy až na době zaježdění motoru. Vybereme si k tomu dostatečně dlouhý rovinný úsek trati s malým provozem vozidel. Před zahájením prací si opatříme sadu hlavních trysek s jemným odstufňováním a několik svíček různé tepelné hodnoty. Chceme-li se věci věnovat co nejdůkladněji, rozšíříme přípravu o několik jehel s různou kuželovitostí a několik volnoběžných trysek.

Nejdříve zkontrolujeme správnou funkci všech podstatných dílů motoru, motoru a jeho příslušenství, tj. průtoknost palivového kohoutu, funkce plovákové komory, a zjistíme, zda není zanesen tlumič výfuku.

Nastavíme a zkontrolujeme správné hodnoty předstihu, odtrhu a ověříme funkci elektrického zapalování.

U dvoudobých motorů nám půjde o stanovení seřízení jen dvou dílů: karburátoru a svíčky. Správná velikost předstihu byla již dříve u popisovaných motorů stanovena rozsáhlými brzdoými a silničními zkouškami a bylo ověřeno, že se optimální hodnota pohybuje při provedeném rozsahu úprav v mezích 2,8 až 3,5 mm.

Je nutno si uvědomit, že změna seřízení karburátoru ovlivňuje i požadavek na tepelnou hodnotu svíčky a opačně. Dále je nutno zásadně dodržovat postup, při kterém vycházíme z bohatého seřízení směrem k ochuzování tak, abychom zabránili zadření pístu.

Popíšeme si postup při seřizování.

Namontujeme novou svíčku o vyšší tepelné hodnotě. Svíčka PAL S 14-13 je postačující. Nejdříve stanovíme správnou velikost trysky. Začneme s největšími tryskami — u CZ 125 s tryskou 110 — 115, u CZ 175 a CZ 250 se 120 — 125. Je-li motor dostatečně ohřátý a nevytočí-li se ani při III. rychlosti, popřípadě „tarokuje-li“ při nejvyšších otáčkách se zařazenými středními rychlostními stupni, je seřízení příliš bohaté a nutno zmenšit hlavní trysku. Trysku zmenšujeme jen po mírných stupních. Pak již musíme použít jemnějšího způsobu hodnocení. Je to posuzování podle stavu svíčky a podle dosažení maximální rychlosti.

Způsob hodnocení podle svíčky je všeobecně známý. Po proježdění dostatečně dlouhého úseku na plný plyn (1—2 km) se motor vytočí co nejrychleji zastaví se zhasnutým motorem. Podle stavu elektrod, izolátoru a konce závitového těla

svíčky se dá poměrně spolehlivě při vyhovující tepelné hodnotě svíčky posoudit seřízení karburátoru. Bohatě seřídění se projeví začazeným nánosem karbonu na elektrodách, izolátoru a závitovém těle. Chudě seřídění zanechává vypálené kontakty, popřípadě až s kapičkami roztaveného kovu, bílý vypálený izolátor a světlý vypálený konec závitů. Správné seřízení se projevuje suchými nevyypálenými elektrodami, kávově hnědým zbarvením izolátoru a suchým nezačazeným do tmavě šeda zbarveným koncem závitového těla.

Při pozorování podle dosažené maximální rychlosti se nejdříve při zmenšování hlavní trysky (vyslo-li se z bohatého stavu) maximální rychlost zvyšuje, dosáhne svého maxima a potom se opět snižuje. Nejsprávnější je ta hodnota, která odpovídá o něco bohatšímu seřízení, než s jakým bylo dosaženo maxima. Uvedeným způsobem stanovíme správnou hodnotu hlavní trysky, která je rozhodující pro poměry motoru při plném plynu.

Další práce budou zaměřeny na dosažení správného seřízení karburátoru v oblasti částečného zatížení motoru. Je to režim při zcela zavěšeném nebo částečně zdvženém šoupátku karburátoru. Nesprávné seřízení se v krajních mezích projevuje buď takovým obohacením, že nastává v této oblasti „tarokování“ či dokonce „ulití“ motoru, který se jen ztěží vzpamatovává při následujícím přidání plynu, nebo takové ochuzení, že působí zadření pístu po delší jízdě na plný plyn a jeho náhlém přivření nebo zavření. U motorů s většími karburátory se většínou vyskytuje první případ.

Jemnějším způsobem je sledování velikosti přivření plynu od výchozí hodnoty plného otevření do okamžiku, kdy začne motor „tarokovat“. Čím je toto zavření menší, tím je střední oblast bohatší. Při nejněhdeším seřízení nastane „tarokování“ vůbec.

Podle zjištěných projevů a poznatků změníme především polohu jehly. Chceme-li seřízení ochudit, upevníme jejíhu ve vyšším zářezu nebo opačně. Bude-li tento zásah málo účinný, použijeme jehly s odlišnou kuželovitostí. Upraveným motorům většínou vyhovuje kuželovitost větší.

Při nejmenších otevřeních šoupátka ovlivňuje poměry karburátoru nejvíce tryska a šroubek pro běh na prázdko. Jeho přitahováním se směs obohacuje. Podle toho je patrné, v kterých režimech má hlavní vliv na seřízení.