

Šroubek pro běh na prázdnou je rovněž základním prvkem při regulaci správného „přechodu“.

Uvedenými třemi prvky se budeme snažit dosáhnout správné funkce karburátoru při částečném zatížení, a to jak při správném směšovací poměru i při nastavení správných přechodů bez výskytu „děr“. Nedostavuje-li se požadovaný výsledek, je možno průběh ještě poopravit změnou sklonu seřizovací šoupátka, popřípadě změnou výšky hladiny v plovákové komoře. Během provozu sledujeme vnitřní prostor tlumiče výfuku s vložkou. Jeho stav je rovněž dost přesným ukazatelem správnosti seřizení celého motoru. Vnitřní prostor tlumiče výfuku má být i v nejzazší části zcela suchý.

Další neméně důležitou prací je stanovení správné teploty a úsadové hodnoty svíčky, která by požadavkům motoru plně vyhověla. Způsob i měřítka posuzování je shodné s popsaným již způsobem při seřizování karburátoru. Nutno pouze doplnit, že sledujeme-li při správném seřizení karburátoru na svíčke příznaky bohaté směsi, nahradíme ji svíčkou teplejší, tj. s nižší tepelnou hodnotou, nebo opačně.

Správná svíčka je citlivým indikátorem seřizení motoru. Sledujeme proto i v provozu její stav a podle něho usuzujeme na případné příčiny změn nebo upravujeme seřizení.

V závěru chceme poukázat na řadu faktorů, které ovlivňují správné seřizení motoru. Největší vliv má: druh benzínu, barometrický tlak, teplota ovzduší a jeho vlhkost. U benzínu je to jeho specifická váha a složení. Vyšší specifická váha vyžaduje obohacení, stejně jako případné zastoupení benzolu nebo lihu ve směsi. Obdobný vliv mají v menší míře i etylizovaná paliva. Vyšší hodnota barometrického tlaku a nižší teplota ovzduší vyžadují rovněž bohatší seřizení. Vliv vlhkosti ovzduší na optimální seřizení není lineární.

I s těmito okolnostmi je nutno v některých případech počítat. Charakteristickými jsou v tomto směru horské oblasti, kde dochází při provozu k značným změnám, především barometrického tlaku.

Soutěžní motocykly jsou právem chloubou Českých závodů motocyklových ve Srakonicích, neboť značka ČZ je po druhé světové válce nejspěšnější v Mezinárodní šestidenní soutěži. Tyto motocykly dosahovaly nejlepších výsledků díky základním výborným vlastnostem, které mají i sériové motocykly: vysoký výkon, nízkou váhu, výbornou uvladatelnost a maximální spolehlivost. Stejně vlastnosti mají i terénní motocykly ČZ, které se v posledních letech dostaly rovněž na světovou špičku.

Podrobný popis všech těchto strojů a návrh na úpravy a opravy soutěžních a terénních motocyklů by si vyžádal vlastní rozsáhlé dílo. Popíšeme pouze poslední typ terénní dvěstěpadesátky, ze kterého byly odvozeny i nejnovější šasi soutěžních motocyklů. Podrobné seznámení s popisem ujasní zejména mladým sportovním jezdcům požadavky na terénní stroj i možnost a účelnost různých úprav. Soutěžní motocykly popisujeme jen ve zkratce. Hlavní část této kapitoly věnujeme přípravě soutěžních a terénních motocyklů ČZ na soutěž nebo závod.

TERÉNNÍ ČZ 250

Terénní motocykly ČZ získávají v posledních letech stále větší úspěchy v nejtěžší světové konkurenci. V roce 1963 je to několik vítězství Vlastimila Válka na ČZ 250 v závodech započítaných do mistrovství světa a celkově skončili reprezentanti značky ČZ Vlastimil Válek, sovětský jezdec Igor Grigorijev a Karel Pilar na druhém, třetím a čtvrtém místě v mistrovství světa. Můžeme bez nadsázky říci, že terénní motocykly této třídy a tovární jezdcí ČZ byli překonáni pouze jedním jezdcem — skvělým Torstenem Hallmanem na Husquarne.

Historie výroby terénních motocyklů souvisí s vývojem soutěžních strojů. Nejprve to byly lehké stopadesátky, jež úspěšně zasáhly do prvních terénních závodů v ČSSR, později byly ztvářeny na obsah 175 cm³. Největší význam