

42

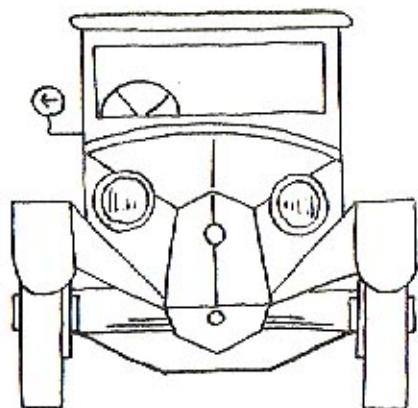
KARBURÁTORY JIKOV



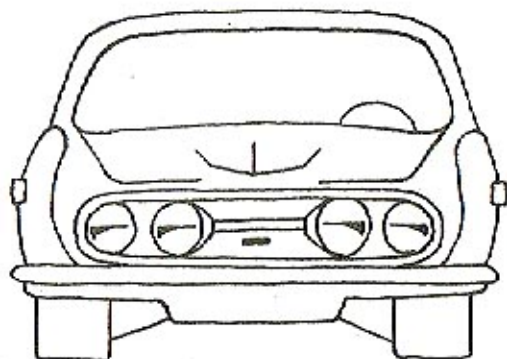
PRO
VOZY



tatra



—, B, D, R, C, V



MOTOR

N. P.
ČESKÉ BUDĚJOVICE

Polemika o důležitosti jednotlivých dílců motoru a jeho příslušenství by byla jistě značně sporná a každý motorista má jiný názor. Mezi ty nejdůležitější díly bychom určitě mohli zařadit karburátory, protože značně ovlivňují ekonomiku provozu a značnou měrou přispívají ke spokojenosti majitele s jeho vozem.

Karburátor je částí celé palivové soustavy. Předpokladem jeho správné činnosti je bezvadný stav palivové nádrže a přívodního potrubí. Přívodní potrubí musí mít takový průměr, aby bylo schopné zajistit dostatečné množství paliva při největší spotřebě a při špičkovém výkonu motoru. Od karburátoru pak požadujeme, aby přesně dávkoval množství a také složení směsi vhodné pro jednotlivé pracovní režimy motoru, závislé na daných otáčkách a zatížení. Přitom je však nutné rozlišovat regulaci jakosti směsi automaticky ovládanou karburátorem a regulaci množství směsi ovládané plynovým pedálem.

U dříve vyráběných typů vozů TATRA byly výhradně používány karburátory Solex, Zenith a Amal, které po čtyřiceti až padesátileté činnosti dosluhují. Na svých vozech je nechávají pouze majitelé veteránů, aby zachovali originalitu svého vozu. Mnozí majitelé, kteří svého vozu používají v denním provozu a kterým karburátor jejich tatříčky dosluhuje, se jej snaží nahradit jiným.

N.p. MOTOR České Budějovice vyrábí karburátory JIKOV, kterými lze původní nahradit, protože jsou zcela rovnocenné. V dalším pojednání tohoto článku se zaměříme tedy pouze na zn. JIKOV.

Podle směru proudění nasávané směsi rozlišujeme v podstatě tři základní druhy karburátorů: horizontální (H), vertikální (V) a spádové (S). U horizontálních karburátorů proudí směs vodorov-

TYP VOZU	POČET VÁLCŮ	OBSAH VÁLCŮ ^{ccm}	TYPOVÉ OZNÁČENÍ KARBURÁTORU	DIFUZER	TRYSKA HLAVNÍ	VZDUŠNÍK HLAV.	TRYSKA VOLNOB.	VZDUŠNÍK VOLN.	TRYSKA SYTICE	VZDUŠNÍK SYTICE	TRYSKA OBOHAC.	OBTOK	INJEKTOR	VZDUŠ. REGULACE MEMBRAN	JEHLUVÝ VENTIL	POZNAMKY
				D	T _h	V _h	T _n	V _n	T _s	V _s	T _o	O	I	V _{rm}	J _v	
T11-12	2	1056	26 POV	20	105	200	50	150	130	4,5	-	-	-	-	2,5	<i>plati pro T13</i>
T30	4	1680	30 POV	21	110	190	50	150	130	4,5	-	-	-	-	2,5	
T52	4	1910	30 POV	23	120	210	50	120	140	4,5	-	-	-	-	2,5	
T54	4	1460	30 POV	21	105	190	50	150	130	4,5	-	-	-	-	2,5	
T57-A	4	1150	26 POV	19	110	180	50	150	120	4	-	-	-	-	2,5	
T57B-K	4	1250	30 POV	20	115	180	40	120	120	4	-	-	-	-	2,5	
T75	4	1680	30 POV	23	120	200	50	140	130	4,5	-	-	-	-	2,5	

TYP VOZU	POČET VÁLCŮ	OBSAH VÁLCŮ ccm	TYPOVÉ OZNAČENÍ KARBURÁTORU													POZNÁMKY
				DIFUZER	TRYSKA HLAVNÍ	VZDUŠNÍK HLAVNÍ	TRYSKA VOLNOB.	VZDUŠNÍK VOLN.	TRYSKA SYTÍČE	VZDUŠNÍK SYTÍČE	TRYSKA OBOHAC.	OBTOR	INJEKTOR	VZDUŠ. REGULACE MEMBRANÝ	JEHLOVÝ VENTIL	
				D	T _h	V _h	T _n	V _n	T _s	V _s	T _o	O	I	V _{rm} *	J _v	
T 77	8	2973	30 SSOP	22	105	200	50	130	120	5	70	40	80	50	2	
T 87	8	2968	30 SSOP	23	120	220	40	160	150	3,5	60	40	80	80	2	
T 97	4	1749	32 SOP _e	23	125	190	45	140	140	4,5	50	60	50	50	1,5	
T 97	4	1749	32 SOP _e ^{2x}	21	105	160	40	150	110	4,5	-	100	50	45	1,5	pro dva karb.
T 600	4	1952	32 SOP _e ^{2x}	21	105	160	55	150	110	4,5	-	100	50	45	1,5	pro dva karb.
T 603A	8	2472	30 SSOP	22	110	140	40	150	160	4,5	70	40	80	50	2	platí pro motory T 800
T 603F	8	2542 ^{2x}	30 SSOP ^{2x}	19	88	160	60	150	110	4,5	55	60	80	50	2	pro dva karb.
T 603H	8	2472	30 SSOP ^{2x}	20	95	160	60	150	110	4,5	55	60	80	50	2	pro dva karb.

POZNÁMKA: VÝŠKA HLADINY U KARBURÁTORŮ SSOP a SOP (při měření hladinoměrem) 29,5 ± 1 mm

* V_{rm} PLATÍ PRO KARBURÁTORÝ 32 OSSR. PRO OSTATNÍ TYPY JAKO TRYSKA PUMPY T_s.

UÝBĚR KARBURÁTORŮ PRO VOZY TATRA JE Z OSAZOVACÍCH TABEK, VYDANÝCH OBCH. TECH. SLUŽBOU n.p. MOTOCR ČB. BUDĚJOVICE

ně, u vertikálních zdola nahoru (T 11, T 12, T 57 a T 75) a u spádových proudí směs shora dolů (T 600, T 603 a T 613). Motory moderní konstrukce mají obvykle karburátory spádové, které umožňují dosažení maximálního výkonu, protože proudění ve směru tíže je přirozené, umožňuje použití menších nasávacích rychlostí a z toho důvodu se také zmenší nasávací odpory. U vozů TATRA typů T 57 - A - B - K, T 30, T 52, T 54 a T 75 můžeme původní vertikální karburátory Solex, Zenit nebo Amal po úpravě sacího potrubí nahradit karburátory spádovými zn. JIKOV. Touto úpravou dosáhneme zlepšení chodu motoru, zlepšení akcelerace a při stejné spotřebě paliva zvýšení výkonu motoru o 15 - 20% nebo při stejném výkonu dosáhneme úspory paliva .

Podle umístění plavákové komory u horizontálních a vertikálních karburátorů rozlišujeme provedení pravé (P) a levé (L). Téměř všechny mají přírubu otočenou o 90° , což značíme písmenem (O). U spádových karburátorů značí písmeno (O) to, že karburátor má obohacovač a písmeno (P), že karburátor má akcelerační pumpičku. Jedná-li se o dvojitý karburátor, jsou v typovém označení dvě písmena S. Číselné označení, uvedené před příslušnými písmeny udává průměr hrdla (v mm), do něhož je vložen difuzer.

Dříve vyráběné vozy TATRA (např. T 57) měly karburátor umístěný kolmo na podélnou osu vozidla a plaváková komora tedy byla na pravé straně rozprašovače (ve směru jízdy). Vlivem odstředivé síly, působící při průjezdu zatáčkami na benzin, se hladina benzínu v plavákové komoře vychylovala. Při rychlejším průjezdu pravé zatáčky pak došlo k obohacování směsi a při průjezdu levé zatáčky byla naopak směs vlivem poklesu hladiny benzínu v rozprašovači ochuzena, takže došlo k částečnému poklesu výkonu.

Z důvodu těchto negativních jevů, které se během jízdy projevovaly, se objevila nutnost montovat karburátor tak, aby plaváková komora byla umístěna před rozprašovačem (v ose vozidla a ve směru jízdy). Takto umístěný karburátor (např. u T 57 B-K, T 75) pak motoru dodává směs konstantního složení za všech provozních podmínek.

Při montáži karburátoru se musí dodržet hlavně tyto zásady:
zásady:

1. Příruba karburátoru se důkladně očistí a pečlivě se odstraní zbytky starého těsnění.
2. Důkladně a pečlivě se očistí příruba na sacím potrubí.
3. Ocelovým pravítkem zkontrolujeme rovinnost příruby. Poškozenou přírubu je nutno nejprve lehce zarovnat pilníkem, pak otiskem zkontrolovat na tušící desce, zaškrabát a jemným smirkovým plátnem přebrousit.
4. Při montáži karburátoru použijte vždy nové těsnění. Těsnění má být silné asi 0,3 až 0,5 mm. Při použití silnějšího těsnění může nastat deformace příruby.
5. Pod matice se vloží rovná a pérová podložka.
6. Matice se nejprve dotáhnou rukou a potom střídavě klíčem. Při jednostranném dotahování se může příruba karburátoru zdeformovat.

Článek o karburátorech je doplněn dvěma tabulkami, podle kterých lze původní zmíněné značky zaměnit za karburátory JIKOV. Osazení karburátorů, tak jak je uvedeno v tabulkách, je podmíněno dokonalým stavem motoru vozidla. Pokud tato podmínka není splněna, nelze vyloučit nutnost menších úprav v osazení trysek.