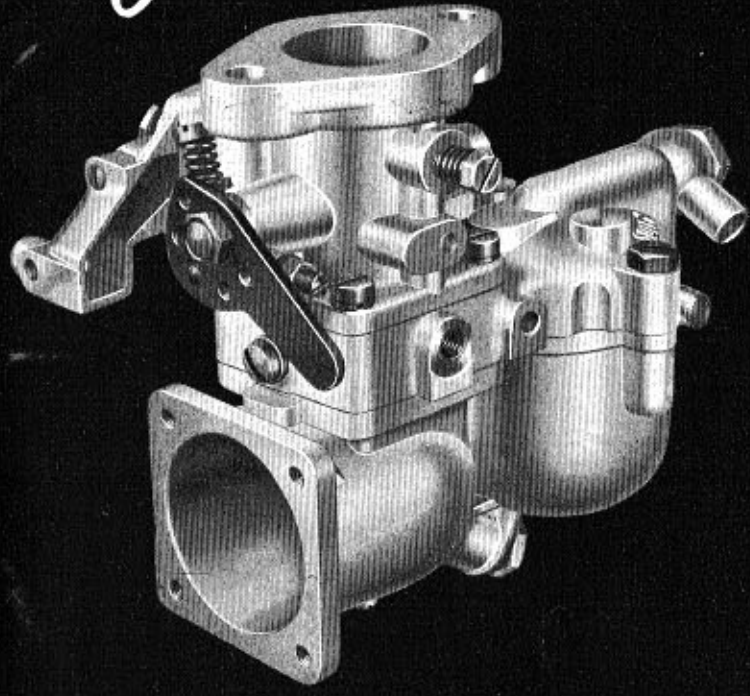


NEKOLIK PŘICIN PORUCH VE FUNKCI MOTORU

Hledáte-li příčinu poruchy motoru, postupujte metodicky, postupným vylučováním pravděpodobných závad, nebot jen tak dospějete k bezpečnému zjištění poruchy.

KARBURÁTOR	MOTOR	ZAPALOVÁNÍ	RŮZNÉ
<p>Nesprávná obsluha starteru Chybné seřízení starteru Vadná montáž starteru Lanka starteru dehne</p> <p>Ucpaná tryska vohnoběhu Příliš pomalý anebo příliš chudý vohnoběh</p> <p>Nesprávné seřízení (viz návod k seřízení vohnoběhu)</p> <p>Nesprávné seřízení Přívěra neotevřívá naplno Posunutý anebo obrácený difuser</p> <p>Nesprávné seřízení karburátoru Příliš velké anebo převrtnané trysky Opotřebený nebo poškozený karburátor Ztráta paliva netěsností Děravý plořák či netěsný jehlový ventil Zneužívání starteru za jízdy</p>	<p>Spjaté utěsnění ssacího potrubí Ventily visí Slabá komprese Tuhý motor Příliš malé otáčky při sponstění</p> <p>OBTIŽNÉ SPOUŠTENÍ ZAHŘÁTÉHO MOTORU Spálené anebo deformované ventily</p> <p>SPATNÝ VOLNÝ BĚH MOTORU Netěsné ssací potrubí Přílišná vůle ve vedení ventilů Špatná komprese Přeolejování motoru</p> <p>NEDOSTATEČNÝ VÝKON A RYCHLOST Nedostačující chlazení Špatné seřízení vále ventilů Spálené ventily Nesprávně nastavený rozvod Malá komprese</p> <p>VELKÁ SPOTREBA Motor ve špatném mechanickém stavu</p>	<p>Vybitá baterie Rozdělovač ve vadném stavu aneb špatně seřízený Vadné anebo zvlhlé svíčky Vadná cívka</p> <p>NEJISTÉNE ANEB NEVHOVNÉ SVÍČKY Vadné zapalování Znečištěné aneb nevhodné svíčky Nesprávná vzdálenost kontaktů svíček</p> <p>Nedostatečný předstih zapalování Vadné aneb nevhodné svíčky Vadná cívka Regulátor předstihu nefunguje</p> <p>Chybně nastavený předstih zapalování Znečištěné neb vadné svíčky Vadná cívka</p>	<p>Prázdňá benzínová nádrž aneb nefungující palivová pumpička Příliš hustý olej (zvlášť v zimě) Špatná jakost benzínu</p> <p>Nedostatečný přítok benzínu Plynová bublina v benzínovém potrubí</p> <p>Nedostatečný přítok benzínu Plynová bublina v benzínovém potrubí (vapor-lock) Zanešený hrnec výfuku Brzdy svirají Každý zvýšený odpor třením ať v motoru neb v podvozku</p> <p>Zanešený čistič vzduchu Zanešený hrnec výfuku Spojka prokluzuje Zničená membrána palivové pumpy Nedostatečné nahuštění pneu-matiky Brzdy svirají Přetížené vozidlo Nesprávný způsob řízení vozu (prudké brzdění a rozjíždění) Krádež benzínu z nádrže v garážních halách Nesprávné výkazy o spotřebě benzínu.</p>

Vertikální



KARBURÁTORY

SOLEX

TYPY
26-30-35-40
UVAFG

PAL
SPOJENE ZÁVODY POMOCNEHO
AUTOMOBILOVÉHO A LETECKÉHO PRŮMYSLU
NÁRODNÍ PODNIK

ZÁVOD SOLEX PRAHA VII

- Montujte karburátor vzdy tak, aby byl plovákovou komorou obrácen dopředu ve směru jízdy.
- Použijte jen slabých těsnění příruby, neboť silná deformují přírubu.
- Z téhož důvodu utahujte matky postupně a střídavě, a použijte párových podložek.
- Benzínové přírodní potrubí nesmí být vedeno v těsné blízkosti motoru a obzvláště ne výfuku, aby bylo zabráněno tvorbě se plynových bublin (vapor-lock).
- Vnější obzvláštní pěti montáží akceleračních táhla a vymezte každou zbytkovou vůli, aniž by však táhla šla ztuhla.
- Přesvědčte se, zda přívěra karburátoru docela otevírá a zavřítá.
- Při montáži bowdenů k bistarteru vysvětlíte se všech prudukých ohybů. Pro zajištění správného uzavření bistarteru upevněte lanko bowdenů tak, aby knoflík na armaturě desce byl ještě povytřčen alespoň o 5 mm, když páčka bistarteru je zasunuta na doraz.

NEKOLIK POKYNŮ PRO MONTÁŽ KARBURÁTORU

1. Velikost difuseru (K) Vám určí Váš dodavatel karburátoru a sice z tabulek die počtu válců, obsahu a maxim. otáček motoru Vašeho vozu. Nemusíte se tudíž tímto bodem sám zabývat.
 2. Správnou velikost hlavní trysky (Gg) si určíte sám, zkusem, při stálem vzdušniku 240. Sešlápněte-li při pomalé jízdě (cca 20—25 km/hod.) akcelerační pedál, musí mít vůz při dobře volené hlavní trysce dobrý odpích.
 3. Mate-li takto stanovený difuser a hlavní trysku, snažte se nyní najít největší vzdušník (a), při kterém motor ještě neztrácí na výkonu. Zkoušky provedte na stejné trati a při stejné počáteční rychlosti (40—50 km/hod.) a pozorujte, jak se vůz při dalším sešlápnutí akcelerační pedálu rozvíhá.
- Vyměňujte-li Váš starý karburátor za některý z těchto našich nových typů, řiďte se pro stanovení správného seřízení die následujících pokynů.

JAK STANOVITI SEŘÍZENÍ

1. Nechte motor dobře zatáhl.
 2. Přitáhnete poněkud reguláční šroubek přívěry karburátoru (Z), aby se motor otáčel trochu rychleji.
 3. Povoďte nejdříve reguláční šroubek směsi (W), aby motor začal běžeti trhavě, načť pak šroubek povolně přitahujte, čímž se běh motoru postupně ustálí a poněkud zrychlí.
 4. Pak opatrně a pomalu povoďte znovu šroubek přívěry (Z) a seřídte rychlost otáčení motoru asi na 400 obr./min.
 5. Pobežte-li ted motor zase poněkud trhavě, přitáhnete ještě trochu a s citem znovu šroubek směsi (W).
- V žádném případě nesmí být šroubek směsi (W) utážen docela.**
- POZOR! Než přikročíte k seřizování vohnoběhu, přesvědčte se dříve o stavu svíček a o správně vzdálenosti jejich kontaktů.

JAK SEŘÍDITI VOLNOBĚH

- Vytáhnete úplně knoflík bowdenového lanka bistarteru.
- Zapněte zapalování a startujte, avšak nedotýkejte se při tom akcelerační (startuje bez plynu).
- Jakmile motor naskočí, zasuněte knoflík bowdenů asi do poloviny zpět, do mezipolohy. Mezipolohu vychytlte snadno, neboť zaskočí kuličková západka.
- Vyčkejte až se motor zahřeje natolik, aby se udržel ve vohnoběhu a pak teprve zasťte knoflík bistarteru docela zpět.
- Bude-li rozjezd nesnadný tím, že motor jest ještě poměrně studený aneb jen málo vládný, pomozte si k snadnějšímu rozjezdu povytáhnutím lanka bistarteru opět do mezipolohy.
- Při dobře zahřátém motoru není třeba používat bistarteru a motor lze snadno spustit pouze na vohnoběznou trysku při slabším sešlápnutí akcelerační pedálu.

SPOUŠTENÍ VYCHLADĚNÉHO MOTORU

KARBURÁTORY SOLEX VERTIKÁLNÍ

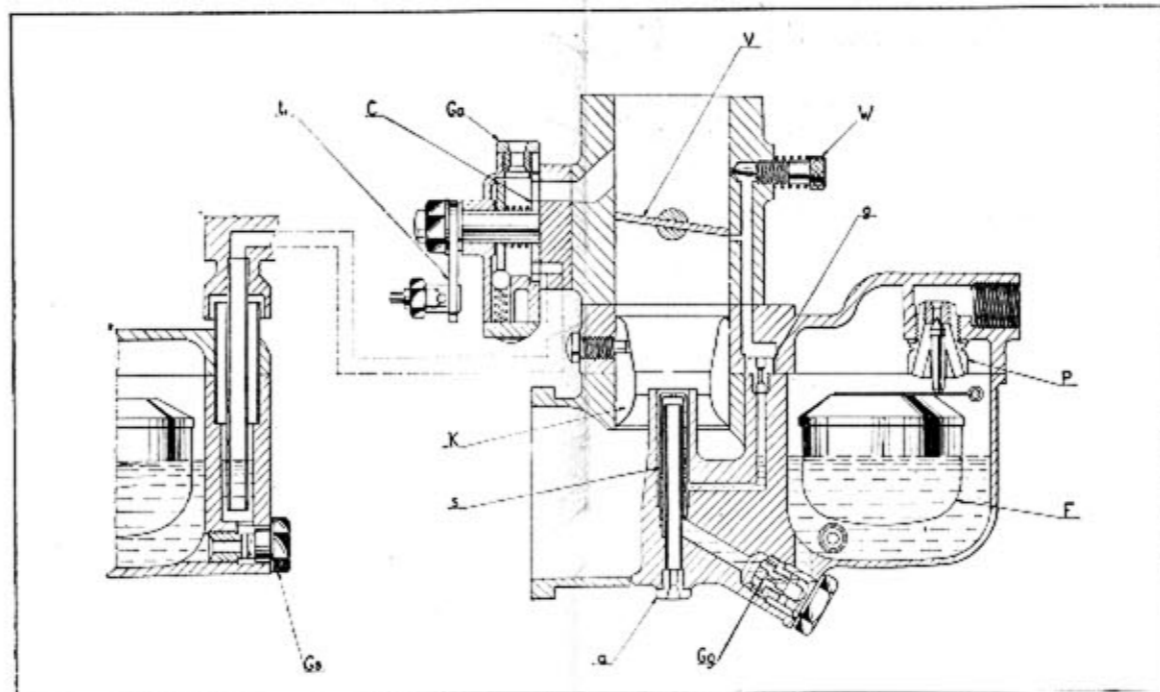
S BISTARTEREM: TYPY 26, 30, 35 a 40 UVAFG

Karburátor jest přístroj, jenž do proudu vzduchu jím procházejícího a nassávaného motorem rozprašuje tekutou pohonnou látku. Hospodárnost provozu vyžaduje, aby rozprášení paliva v jemnou mlhovinu se dělo v různém a odlišném směšovací poměru dle toho, zda motor spouštíme, či běží-li na prázdko na malé otáčky, nebo jedeme-li »na plný plyn« či jen »na půl plynu«. Zajištění správného poměru směsi pro každou jednotlivou fázi běhu motoru vyžaduje rozdělení funkce karburátoru na tři samostatná zařízení:

- pro spouštění,
- pro volný běh,
- pro jízdu.

BISTARTER, čili starter s jednou mezipolohou jest v podstatě samostatným pomocným karburátorem a tvoří součást vlastního karburátoru, na kterém jest však zcela nezávislý. Má svoje vlastní trysky, vzduchovou (Ga), palivovou (Gs) a dodává motoru při spouštění velmi bohatou směs. Nastavením šoupátka bistarteru do mezipolohy směs podstatně ochuzujeme a tato poloha slouží proto jak pro zahřátí motoru krátce po jeho spuštění, tak i pro rozjezd. Správná poloha šoupátka v této posici jest zajištěna kuličkou, na kterou tlačí pružina. Při spouštění motoru zůstává přívěra karburátoru uzavřena, takže všechnu nassávanou směs dodává bistarter sám. **Proto nedotýkejte se akcelérátoru při spouštění motoru.**

VOLNÝ BĚH MOTORU obstarává volnoběžná tryska (g). Otáčky motoru nastavíme přitážením nebo povolením šroubku přívěry (Z) a bohatost směsi seřídíme regulačním šroubkem (W). Přitahováním tohoto šroubku směs ochuzujeme, povolováním obohacujeme. Návod pro postup při seřizování volného běhu najdete na zadní straně tohoto prospektu.



- | | | | | | |
|----|-----------------------------|----|----------------------------|---|--------------------|
| a | vzdušník | Gs | palivová tryska bistarteru | s | emulsiční trubice |
| O | šoupátko bistarteru | Gg | hlavní tryska | u | vzdušník volnoběhu |
| P | plovák | K | difúzer | v | přívěra |
| g | tryska pro volný běh | l | páčka bistarteru | W | regulační šroubek |
| Ga | vzduchová tryska bistarteru | P | jehlový ventil | Z | šroubek přívěry |

SEŘIZENÍ PRO JÍZDU. Velikost, t. j. vnitřní průměr difúzeru (K), určí se dle obsahu motoru. Zkouškami za jízdy najdeme vhodnou velikost hlavní trysky (Gg), která pak dává motoru požadovanou pružnost. Seřizení karburátoru ukončíme volbou správné velikosti vzdušníku (a). Zpravidla ponecháváme **největší vzdušník**, při němž se ještě nejeví větší ztráta výkonu motoru. Budete-li se řídit dle těchto jednoduchých pokynů, obdržíte snadno velmi úsporné seřizení karburátoru.

Doporučujeme důtklivě neměnit seřizení karburátorů u nových vozů dodaných výrobcem, neboť u takových jest dokonale propracováno jak pro výkon, tak i pro minimální spotřebu pohonných látek. Jakékoliv změny původního seřizení jen sníží hospodárnost provozu.

OBSLUHA. Karburátor SOLEX nevyžaduje prakticky žádné obsluhy. Bude-li však nutno pročistit ucpanou trysku, učiňte tak profouknutím. Nepoužívejte nikdy k tomu účelu drátu, neboť jím snadno zničíte přesně kalibrovaný otvor trysky. Netěsní-li jehlový ventil, je v něm usazeno smítko; properte jej pak v benzínu anebo profoukněte. Jest to nejjemnější součást karburátoru a proto s ním zacházejte s největší opatrností. I nepatrným nárazem na jehlu se ventil snadno poškodí. Poškozený jehlový ventil se nedá opravit a musí být nahrazen novým. Pro demontáž plovákové komory stačí uvolnit dva šrouby, zasazené ve víku plovákové komory.

Jedinou součástí karburátoru podléhající opotřebení, jest hřídelka přívěry. Ostatní součásti opotřebování nepodléhají a nemohou proto zavdati příčiny k jakýmkoliv poruchám. Byl-li jste spokojen s funkcí karburátoru do okamžiku vyskytnutí se nějaké poruchy v běhu motoru, nelze dávat vinu ihned karburátoru jako původci, neboť mimo již zmíněné a občas se vyskytující ucpaní některé trysky není jiných důvodů, aby některá z jeho nehybných součástí vypověděla náhle službu.

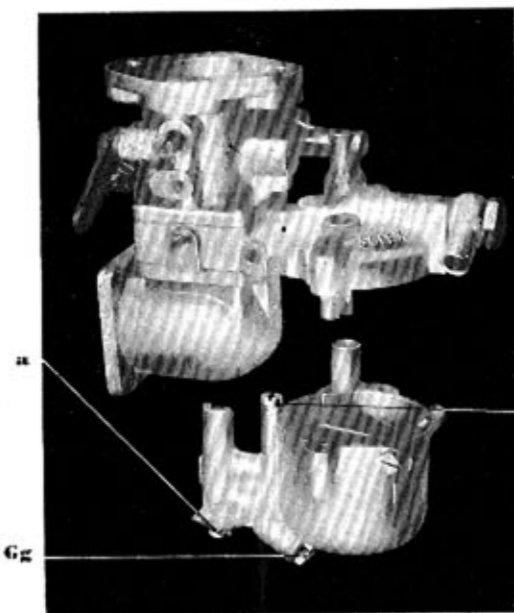
JÍZDA

Seřizení pomocí 3 elementů

1. difúzeru (K)

2. vzdušníku (a)

3. hlavní trysky (Gg)



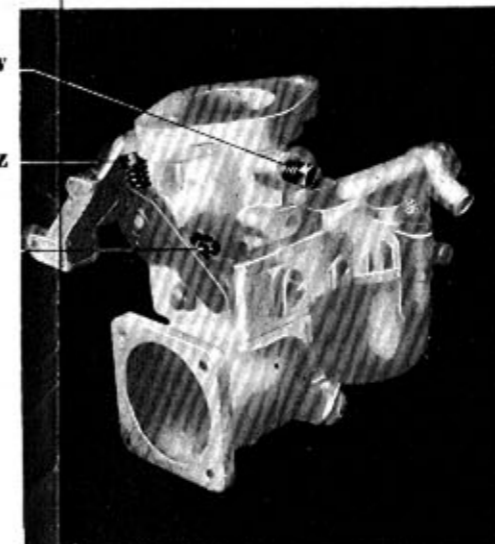
VOLNOBĚH

Seřizení pomocí 3 elementů

1. regulačního šroubu (W) pro nastavení bohatosti směsi

2. šroubku přívěry (Z) pro nastavení rychlosti otáčení

3. volnoběžné trysky (g)



SPOUŠTĚNÍ

Seřizení pomocí 2 elementů

1. vzduchové trysky (Ga)

páčka bistarteru (l)

2. palivové trysky bistarteru (Gs)

