

Рубинъ

КНИЖКА

НАВОС

КАРТИНКАМИ И СЪСТАВНОЮ

КАРТИЦАТОУ

МЕНЕЛЪ

ИЗЪ ПЕЧАТНИЦЫ

ИД

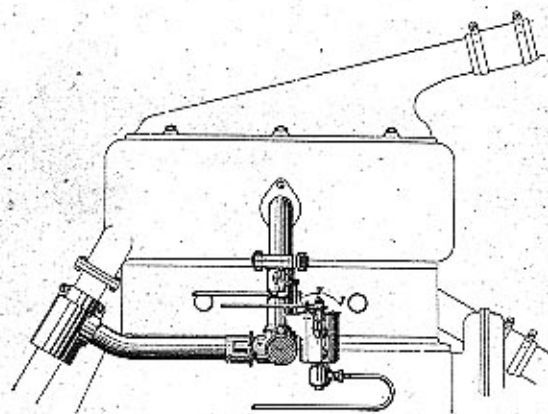
СЪСТАВНОЮ ИЗЪДАЮЩАЮ

Montáž karburátoru. Vyžadované podmínky.

Ssací potrubí. Vnitřní průměr ssacího potrubí má být asi o 2 až 3 mm menší než jest průměr karburátoru. Nikdy nesmí být větší. Vystříhejme se za všech okolností protispádů. Ostrých ohybů má být co nejméně. Pakli jest potrubí litinové, musí jeho vnitřek být hladkým.

Ohyby, kusy *T*, příruby, rourky, předhřivače, filtry, těsnění a kohoutky uvedené v našem hlavním katalogu umožňují každou vyhovující montáž karburátorů.

Předhřívání. Máme-li vertikální karburátor připojený k motoru potrubím, zhušťuje se plynová směs dotykem s chladnou stěnou tohoto potrubí tou měrou, že znovu zkapalní. To má za následek nepravidelnost chodu a vážnutí motoru při volném běhu, při rozbíhání a při běhu na malé obrátky.



Obr. 2.

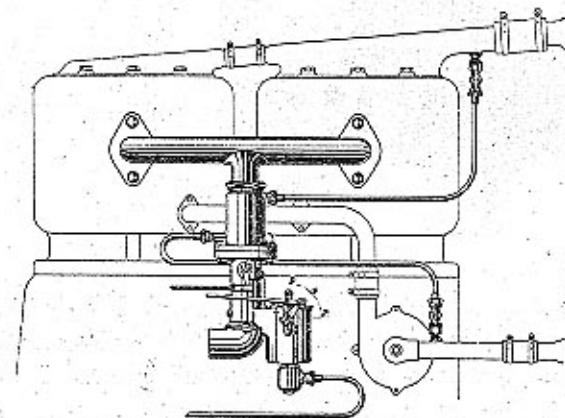
1. nassáváním teplého vzduchu do karburátoru (obr. 2),
2. nahřátím ssacího potrubí teplou vodou z motoru (obr. 3),
3. nahřátím ssacího potrubí výfukovými plyny (obr. 4).

Dodáváme všechny díly potřebné k instalaci těchto tří soustav předhřívání. Doporučujeme zvláště dva poslední způsoby. Předhřívání jest tím žádoucnější, čím jest potrubí delší.

Abychom předešli tomuto zhuštění, musíme ssací potrubí udržovati v teplotě 30 až 40° Celsia; jednodušeji řečeno: potrubí musí zůstatí vlažným, z čehož vyplývá nutnost předhřívání.

Předhřívání děje se trojím způsobem:

Předhřívání má být regulovatelné, neboť je-li nadměrným, mělo by v zápětí vážnou vadu, t. j. částečnou ztrátu výkonnosti motoru.



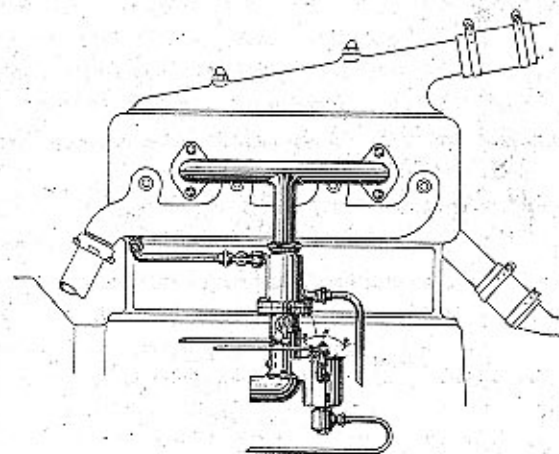
Obr. 3.

1. jde-li o kanál, odlitý docela na spodu bloku,
2. používá-li se těžké hořlaviny,
3. jde-li o příliš chlazený motor.

V případech těch může být teplý vzduch přiváděn od výfukové roury. (Obr. 5.)

Někteří konstruktéři užili tohoto způsobu s výborným výsledkem.

Pakli otázka předhřívání jest správně rozluštěna, není seřízení Vašeho karburátoru spojeno se žádnými nsnázemi, obyčejně na to stačí několik minut.

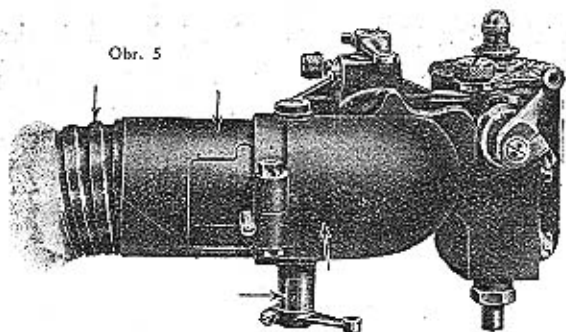


Obr. 4.

Máme-li karburátor horizontální, přímo upevněný na blok motoru, není žádného předhřívání zapotřebí.

V několika zvláštních případech vyžaduje se však i zde předhřívání vzduchu proudícího do karburátoru:

Obr. 5



Prívod benzínu. Děje se spádem benzínu nebo tlakem.

Spádem: dno nádržky benzínu jest výše položeno než karburátor. V případě tom musí být dno napájecí nádržky aspoň 10 cm nad hladinou karburátoru při naklonění vozu 1%.

Do této skupiny náleží ty případy, kde benzín pomocí zdvihače nebo nassavače jest přiváděn do pomocné nádržky, přiměřeně vysoko umístěné. — *Všecky karburátory dodáváme k napájení spádem.*

Tlakem: pakli se přivádí benzín do karburátoru tlakem vzdušné pumpy nebo výfukem. Manometr ukazuje tlak v nádržce.

Napájení tlakem užívá se stále méně a méně.

Je nezbytně nutno udati nám při koupi karburátoru tento způsob napájení, aby mohly být učiněny příslušné změny, jinak by se mohlo státi, že by hladina benzínu v plovákové komoře byla příliš vysoko položena, takže by se spotřeba benzínu značně zvětšila.

Pakli jste snad nemohli při koupi nás upozorniti, že máte automobil s nádržkou pod tlakem, napište nám, pošleme Vám sedlo plovákové jehly navrtané na menší průměr, takže hladina klesne na žádoucí výši. Neopomíňte nám udati číslici, jakou ukazuje při normálním běhu Váš manometr.

Filtrování. Dobrý filtr jest nevyhnutelným bez ohledu na učiněná opatření (užití sítka nebo srnčí kůže) při nalévání benzínu do nádržky.

Doporučujeme upotřebení filtrů o velkém povrchu, opatřených vypouštěcím kohoutkem (vizte náš hlavní katalog).

Těsnění. Těsnění ssacího potrubí mají dokonale těsniti. Nejlepších možno dosíci z tvrdého asbestu o tloušťce od 1 mm do 1,2 mm.

Těsnění příliš tenké vyrovnává špatně nerovnosti dosedacích ploch.

Těsnění příliš silné rozmačká se pod energickým přitáhnutím a deformuje příruby. Deformování příruby karburátoru má za následek ovalisaci tělesa, jež způsobuje téměř vždy špatné uzavření škrticí klapky a vadné fungování při volném běhu.

Nepřiléhající těsnění způsobuje vnikání škodlivého vzduchu, jež seřízení karburátoru velmi znesnadňuje a někdy i znemožňuje a jež překáží dobré činnosti motoru při volném běhu.

Přestavování karburátoru.

Přestavování karburátoru TD opatřené korektorem jest dvoji: přestavování škrticí klapky a přestavování korektoru.

Mechanikům, kteří budou pověřeni namontováním karburátoru TD, doporučujeme:

Přestavování škrticí klapky.

Škrticí klapka zatlačí se do uzavírací polohy zpružinkou umístěnou v pouzdru. Tato zpružinka nepostačí sama o sobě k tomu, aby vrátila akcelerator do původní polohy a proto jest nezbytna další zpružina u samotného akceleratoru. Zpružinka na páčce ke škrticí klapce má pouze za účel odstraniti *mrtvý chod* (vůli) v příslušných táhlech.

Přestavovací ústrojí korektoru.

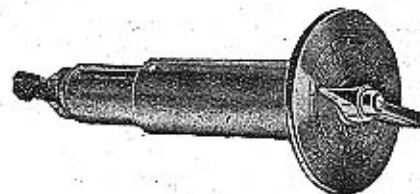
Dodáváme dva druhy přestavování korektoru.

První model (obr. 6) s otáčecí páčkou a šroubovým stoupáním.

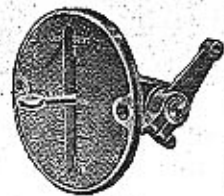
Druhý model (obr. 7) s páčkou přestavovací a úhlovou; tento model jest jednodušší a levnější a při některých instalacích se zvláště dobře osvědčuje.

Dva nebo tři šrouby, dle modelu, umožňují připevnění tohoto přístroje k armaturové desce.

Oba modely jsou pěkného vzhledu a velmi dobře harmonují s armaturovými deskami moderních automobilů.



Obr. 6.

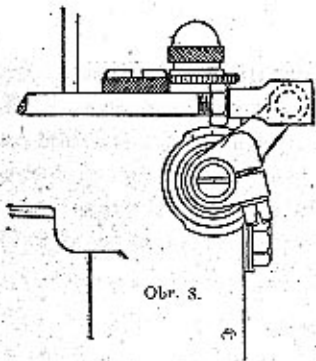


Obr. 7.

Instalace korektoru

a ústrojí uvádějícího jej v činnost.

Instalace má se díti s největší péčí, pakli chceme vyúžitkovati cenných výhod, jež nám poskytuje toto zařízení.



Obr. 8.

Páku upevněnou na hřidelíku korektoru lze přestavovati. Může se naň připojiti přestavovací táhlo v kterémkoliv směru, pokud není příliš vzpříčeno.

Táhlo má na obou koncích kulové klouby, které dovolují odklon maximálně 20° (obr. 8 a 9).

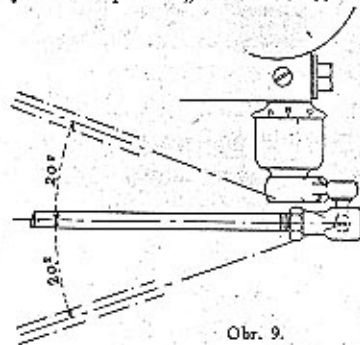
Předpokládejme, že přestavovací táhlo působí ve směru AB

(obr. 10) a má být vhodně připojeno k páce „C“ korektoru:

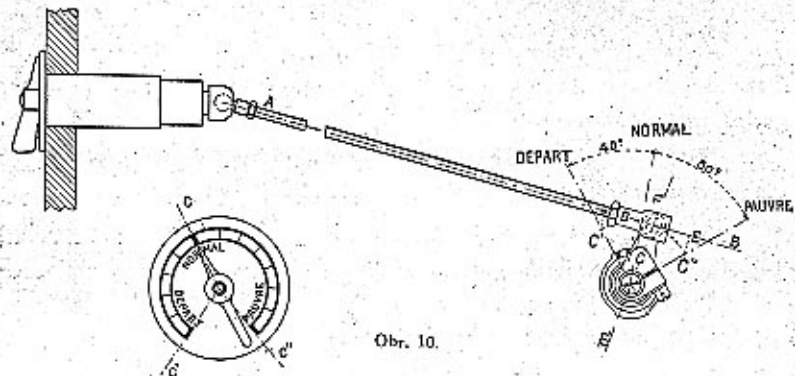
Nejdříve upevníme páku „C“ tak, aby její krajní polohy byly ve stejné vzdálenosti od kolmice „mn“ na „AB“.

Tyto krajní polohy budou tedy C' a C''.

Přestavovací zařízení na armaturovém prkně (ruční páčka) má být alespoň v těch mezích pohyblivé, aby to odpovídalo polohám C' a C'' páčky korektoru.



Obr. 9.

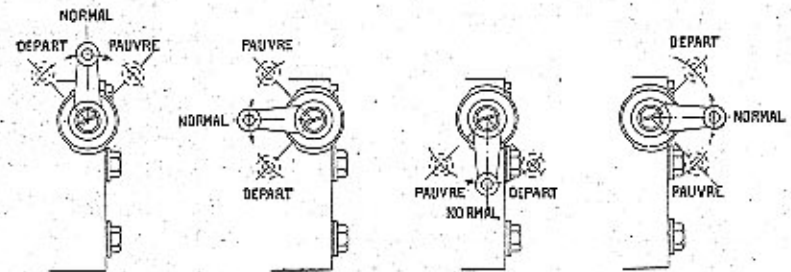


Obr. 10.

Toto přestavovací ústrojí na armaturovém prkně musí umožniti přemístění táhla aspoň v mezích „DE“.

Stanovme potom polohu páky „C“ pro bod „Normal“.

Vycházejíce z polohy C' a posouvajíce ji lehce napravo, ucítíme nejprve nepatrný odpor a potom, trochu před středem jejího vychýlení, lehké uvolnění; zdá se nám, že páčka jde volněji. Dospěli jsme k bodu „Normal“.



Obr. 11.

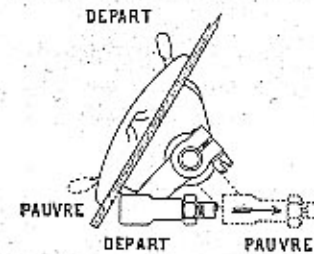
Pokračujeme-li dále v přemístění, ucítíme odpor poněkud silnější než v první části jejího vychýlení. Tento odpor se zvyšuje, čím více se přibližujeme k poloze C'', jež odpovídá bodu „pauvre“.

Obrázek 11 ukazuje směr korektury ve 4 polohách páčky korektoru okolo jejího hřidelíku.

Připojení táhla má se dít v bodu „Normal“. Položme tudíž přestavovací páčku korektoru na bod „Normal“, potom páčku C' do téže polohy a seřídíme táhlo takovým způsobem, aby nenastalo žádné přemístění ruční páčky a páčky C' při připojování.

Přivede-li se ruční páčka až na kraje označené „Départ“ a „Pauvre“, musí se páčka C vychylovati do polohy C' a C''.

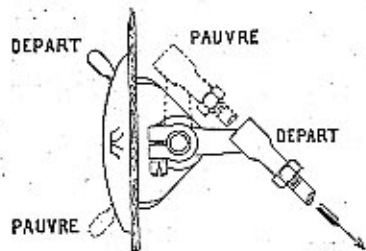
Pakli se neupotřebuje našeho ústrojí k přestavování korektoru, musí také zařízení, jež je zastupuje, míti nápis vrytý nebo vyražený: „Spouštění“ (Départ). — „Normální“ chod (Normal). — „Úsporný chod“ (Pauvre); má se tím předejiti omylům v upotřebení.



Obr. 12.

Užívá-li se druhého našeho způsobu (obr. 12—13) k přestavování korektoru, nutno dbáti těchž pokynů, jež platí pro způsob nahoře popsany.

Dále vyhledejme takovou polohu páčky v ústrojí k přestavování aby bylo možno úplné vychýlení páčky korektoru (obr. 12 a 13).



Obr. 13.

Směr, jímž působí páčka, jest opačný, dle toho, je-li tato umístěna nad nebo pod hřidelíkem (obr. 12 a 13).

Přesvědčte se, zda postavení „Départ“ ruční páčky na armaturovém prkně odpovídá dobře postavení „Départ“ na korektoru a zda v tom okamžiku páčka ústrojí jest opravdu v krajní poloze u písmeny D vyryté na korektoru. Tutéž kontrolu proveďte i při poloze „Pauvre“.

Demontování karburátoru.

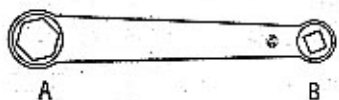
Odmontování víka. Uvolněme velkou matku vroubkovanou 1 (obr. 14) pouze o 1 otáčku; otočme víkem zvedající je nahoru! uvolní se ještě dříve než učiníme půl otáčky.

Je zbytečno sundavati vroubkovaný knoflík 2, jenž zakrývá jehlu a nemá jiného účelu než zamezení nahodilého vniknutí vody nebo prachu.

Kladme víko takovým způsobem, aby se jehla neohnula.

Nasazujeme-li je, nasaďme oba konce ramen můstku pro vedení jehly do drážek na vnitřní stěně plovákové komory, otočme víkem o čtvrtinu až o polovinu otáčky a přitáhneme velkou matku vroubkovanou 1.

Odmontování dykсы, kompensátoru a ústrojí pro volný běh.



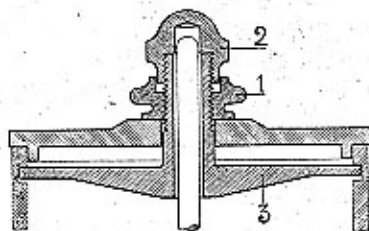
Obr. 15.

S každým karburátorem dodají se dva příslušné klíče.

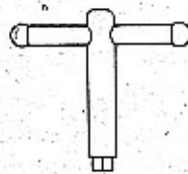
Strana A klíče dle obrázku 15 slouží k odmontování zátek dykсы

Utáhneme ji potom, nezapomínajíc však, že čtyřhranná hlavička utahovacího šroubku musí býti vždy odvrácena od armaturového prkna.

Tato páčka jest přestavovatelná, obraťte ji tudíž v případě potřeby.



Obr. 14.



Obr. 16.



Obr. 17. — Dyksa. Obr. 18. — Kompensátor

pro volný běh (spouštěcí dyksy). Klíč dle obr. 16 slouží k odmontování dykсы a kompensátoru (obr. 17 a 18) po odstranění zátek.

Mimochodem upozorňujeme, že dyksy, kompensátory a ústrojí pro běh na prázdko všech našich přístrojů postupují od 5 k 5 setinám milimetru.

Jsou opatřeny vyraženým číslem a nesmějí se dále nikterak vyvrtávat a vybrušovat.

Jich přirozené pořadí jeví se tedy takto: 60, 65, 70, 75 atd.

Kompensátor má vnější průměr větší než dyksa (obr. 17 a 18), nemůže tudíž nastati záměna jednoho druhým.

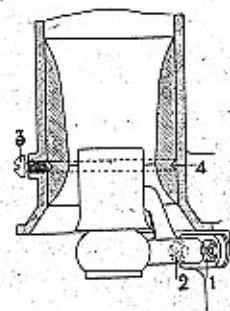
Odmontování rozprašovače.

Zpravidla nemusí se rozprašovače na karburátorech námi dodaných odmontovávat, jestliže při objednávce byl nám dán přesný popis dotýčných motorů.

Pakliže by se při seřízení toto odmontování přece jenom ukázalo nutným, postupovalo by se tímto způsobem:

Sundejme zvonovité víko (u karburátoru horizontálního) anebo přípojku pro přívod vzduchu (u karburátoru vertikálního), odšroubujme šroubky 1 a 2 (dle obr. 19) od nožky dvojitého kužele rozprašovače a vyndejme jej.

Pro karburátory horizontální doporučujeme užití šroubováku na konci poněkud zakřiveného (dle obrázku 20), jaký na žádost dodáme.



Obr. 19.

Potřebujeme uvolnit jenom třemi otáčkami šroub 3 (obr. 19) sloužící k upevnění rozprašovače, který pak vypadne velmi lehce.



Obr. 20.

Při znovunamontování počínejme si opačně. Rozprašovač se nesmí našroubovati obráceně. Když upevňovací šroub jest ve žlábků 4, okraj velkého rozprašovače stýká se s okrajem kuželovité části pro přívod vzduchu. Tento šroub se musí dobře přitáhnouti.

Důležité poznámky.

Vlastní korektor nemá býti nikdy odmontován. Pakli Váš karburátor byl dodán bez něho, musí býti opatřen plotničkou, jejímž účelem jest upatí kanálek korektoru, který v tom případě jest bezúčelným.

Tato plotnička jest opatřena zoubkem, označujícím správnou polohu. Použítje se u ní koženého těsnění téhož druhu jako u korektoru.

Jako korektor, tak i nahrazující jej plotnička musí býti silně utažena.

Seřízení karburátoru.

Tabulka na str. 16 ukazuje vzorná seřízení pro normální motory čtyřválcové, jež dosahují své plné výkonnosti mezi 1800 a 2000 otáčkami.

Jde-li o motory zvláštní, t. j. s mnohem větším nebo menším počtem obrátek, jakož i motory o 6 a 8 válcích, poradte se s námi, podavše nám co nejpodrobnější údaje o motoru, zvláště pak nám udejte:

1. známku motoru a rok výroby,
2. vrtání a zdvih,
3. počet válců a jich uspořádání; příklad: 4 válce v bloku, 6 válců ve třech skupinách po 2 atd.,
4. počet obrátek při nejvyšší výkonnosti,
5. průměr ssacího potrubí a hlavně jeho části připojených na válce,

Veteran
service

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz

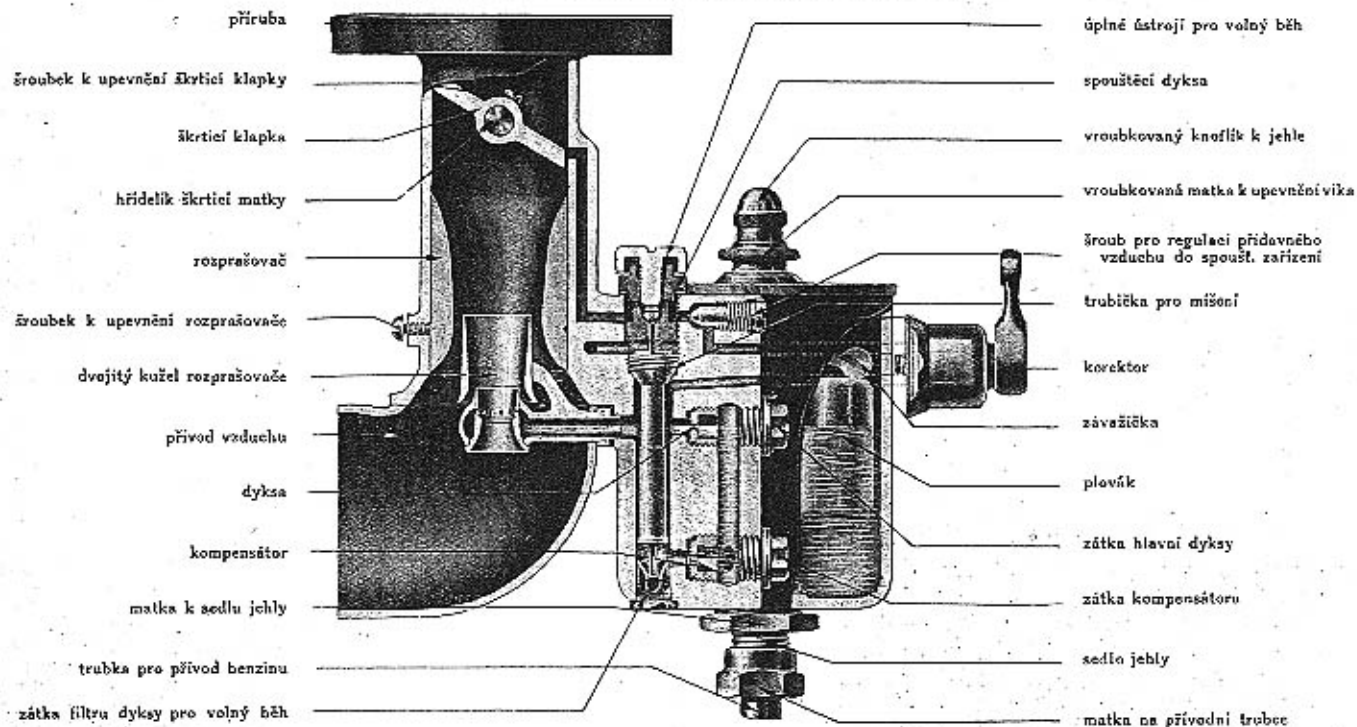


Aero

Výroba dobového příslušenství, profilových těsnění
na historická vozidla a náhradních dílů na vozy Aero a Tatra

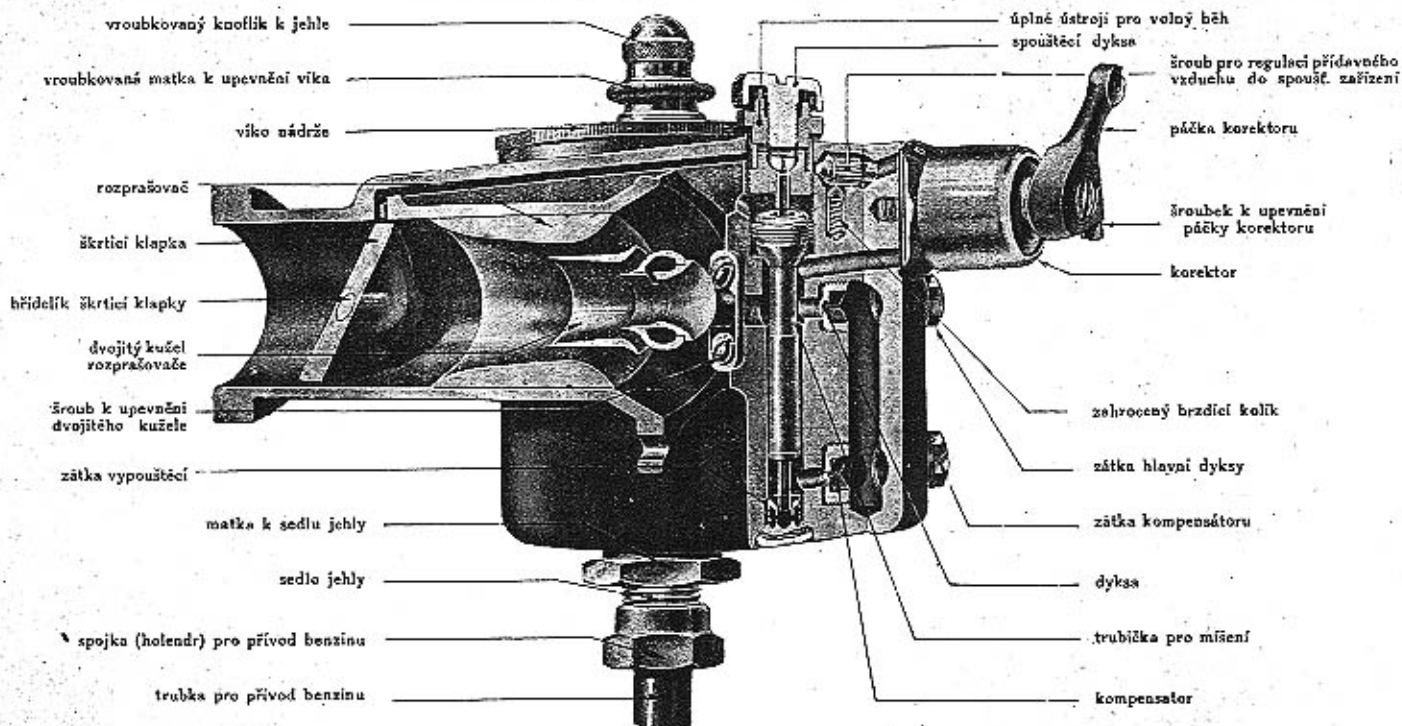
Průřez karburátorem vertikálním.

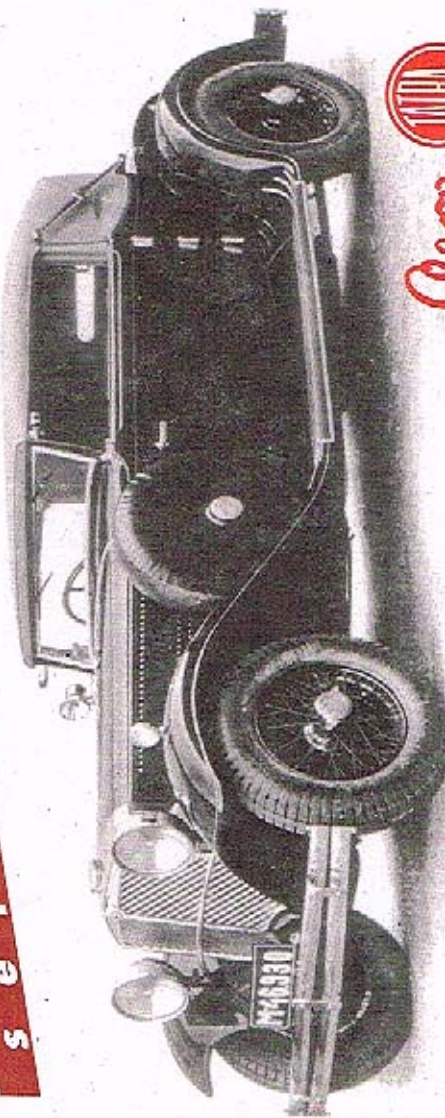
Model TD se silným rozprašováním.



Průřez karburátorem horizontálním.

Model TD se silným rozprašováním.





Výroba dobového příslušenství, profilových těsnění na historická vozidla
a náhradních dílů na vozy Aero a Tatra

6. pakli možno, maximální průběh a zdvih ventilů,
7. váhu vozu.

Známe seřízení svých karburátorů u velikého počtu motorů a můžeme proto svými radami ušetřiti svému zákaznictvu zbytečné pokusy.

Určení a zkoušení správnosti seřízení.

Seřízení karburátoru TD jest náramně jednoduché. Nacházíme v tomto přístroji tři díly sloužící ku seřízení všech karburátorů ZÉNITH: rozprašovač, dyksu a kompensátor.

Název: „TD (triple diffuseur)“ naznačuje, že pramének benzínu se rozprašuje třikrát za sebou, však jenom jeden rozprašovač jest vyměnitelný, kdežto ostatní dva jsou určitých rozměrů, jež konstrukcí karburátoru jsou pevně určeny a netřeba se o ně starati. Zpravidla nepotřebuje se ani rozprašovač měniti, jelikož na základě svých zkušeností dodáme skoro vždy rozprašovač zcela vhodný, dostane-li se nám potřebných údajů, jež dle svého hlavního katalogu vyžadujeme při objednávce.

Kompensátor již dodaný nebo udaný na tabulce pro seřízení jest obyčejně správným. Jeho důležitost jest jenom podružnou při normálním užití vozu, takže ve většině případů se seřízení omezuje na stanovení dyksy.

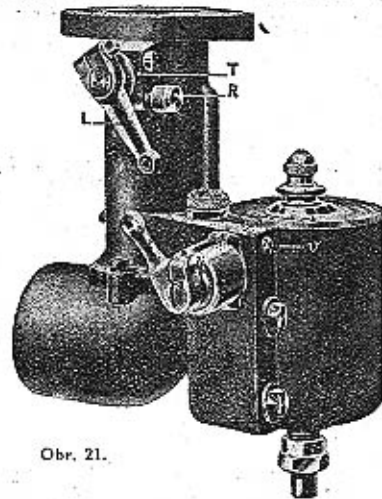
Seřízení. Je-li karburátor vhodně postaven, přitáhněme důkladně seřizovací šroub volného běhu „v“ (dle obr. 21) a povolme jej o jednu otáčku. Později přistoupí se k seřízení ústrojí volného běhu, až se motor oteplí.

Natočíme motor po mírném otevření škrticí klapky buď ruční páčkou, vyskytje-li se taková, nebo nárazníkovým šroubkem o vroubkované hlavičce „R“, jež se nachází na karburátoru.

Nechme takto motor běžeti několik minut. Zvolme dobrou přímou silnici, kde by měření času bylo snadné, vyhledejme největší rychlost zvětšováním nebo zmenšováním dyksy, ponechávajíce však při tom korektor na „Normal“.

Následující zkouška nám pak ihned ukáže, zda docíleno dobrého seřízení.

Když jsme na rovině, zrychleme motor do jeho maximální výkonnosti, avšak korektor otevřeme na „pauvre“ (úsporný chod). Pakli za několik vteřin vůz zmenšuje nepatrně rychlost o 5 až 10% a pokračuje v této zmenšené rychlosti, pak jest jisto, že seřízení jest hotovo.



Obr. 21.

Nedává-li korektor, postavený na „pauvre“ žádného výsledku, zmenšeme dyksu o jedno číslo a tak pokračujeme, až dosáhneme zmenšení nahoře udaného.

Některé motory nesnesou úplné korektury, takže když jsme dosáhli největší rychlosti na rovině a přistoupíme k pokusu polohy „pauvre“, rychlost se příliš zmenšuje a někdy se vyskytuje časté střílení do karburátoru. V tom případě má se korektura učiniti jenom částečně, t. j. posunouti přestavovací páčku jenom o jeden nebo dva vroubky směrem od „Normal“ k „pauvre“. Tehdy máme podmínky pro neúspěšnější jízdu.

Může se též namontovati větší dyksa a korektura pak znovu provésti.

Seřízení ústrojí pro chod na prázdno. Využijeme teploty motoru k seřízení ústrojí pro chod na prázdno. Odstraňme předzápal. Přitahující nebo povolující šroubek „v“ dle obr. 21, dostaneme směs bohatší nebo chudší. Hledejme bod, v němž motor při chodu na prázdno pracuje nejnepravdělněji.

U karburátorů TD se tento šroub udržuje na svém místě automaticky pomocí zahroceného kolíčku. U karburátorů 26 mm se šroub „v“ upevňuje protimatkou.

Naše karburátory se dodávají všeobecně s ústrojím pro chod na prázdno, označeným 70.

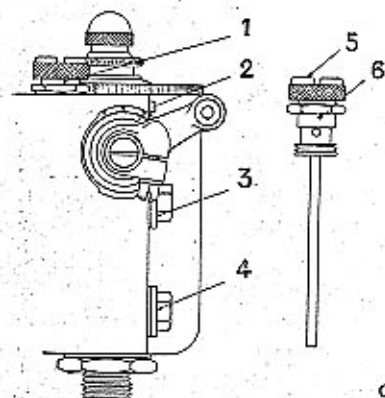
Jste-li nucen povolití šroubek „v“ o víc než dvě otáčky, pak jest zřejmo, že otvor volného běhu jest příliš velkým. Je-li tento šroub uvolněn o víc než 3 otáčky, přestává regulovati vůbec; měl byste nesnáze se znovuupevněním, když byste nechtěl otupiti hrot upevňovacího kolíku.

Tabulka ku stanovení karburátoru pro motory čtyřválcové, jež dávají nejlepší výkon při 1800 až 2000 obrátkách.
Nynější normální motory.

Průměr karburátoru	Vrtání =	55	60	65	70	75
26	90	(1) 15 60 70	16 65 70	16 65 70	17 70 75	18 75 80
	100	15 60 70	16 65 70	17 70 75	18 75 80	19 80 80
	120	16 65 70	17 70 75	18 75 80	19 80 80	20 85 80
30	Vrtání =	65	70	75	80	85
	90	—	—	18 65 70	19 70 70	19 70 70
	120	19 70 80	20 75 80	21 65 80	—	—
36	Vrtání =	75	80	85	90	95
	100	—	—	—	22 85 90	23 90 90
	140	23 90 90	24 95 90	24 95 90	25 100 100	26 105 100
42	Vrtání =	80	85	90	95	100
	120	—	—	—	25 100 100	26 105 100
	160	26 105 100	27 110 110	28 120 110	28 120 110	28 120 110
48	Vrtání =	90	95	100	105	110
	120	—	—	—	—	—
	180	30 130 110	31 135 110	32 135 120	32 140 120	34 145 110

(1) První číslice udává číslo rozprašovače. — Druhá číslice udává číslo dyky. — Třetí číslice udává číslo kompenzátoru.

... Vyžádejte si od nás regulační šroub na volný běh 60 anebo zcela i 50 pro malé motory na výměnu za zařízení, jež máte a jež byste nám navrátil teprve pak, až Vás dojde od nás nové.



Obr. 22.

1. Ústrojí pro volný běh
2. Šroub k seřízení ústrojí pro volný běh.
3. Zátka dykvy.
4. Zátka kompensátoru.
5. Číslo ústrojí pro volný běh.
6. Kompletní ústrojí pro volný běh.
7. Regulační šroub pro volný běh.

Otáčí-li se motor příliš rychle, zvolněte jej tak, že lehce uvolníte vroubkovaný knoflík „R“ u páčky škrtilcí klapky „L“.

Použití korektoru.

Spouštění za studena koná se při postavení „Départ“ se škrtilcí klapkou poněkud otevřenou. Toto otevření, o něco větší než otevření odpovídající volnému chodu, je nevyhnutelné, aby motor se nezastavil, dokud ještě jest studeným.

Spouštění za tepla děje se při poloze „Normal“ se škrtilcí klapkou jen velmi málo otevřenou. Není-li škrtilcí klapka uváděna v činnost se sedadla řidičova, nenařídíte „volný chod za tepla“ příliš pomalým, neboť pak by roztáčení na studeno bylo obtížným.

Mezi jízdou obvyklá poloha korektoru jest „Pauvre“ (úsporný chod) anebo pokud možno blízko k tomuto znamení.

Polohy „Normal“ užívá se jen pro dlouhé anebo prudké stoupání, anebo když se chce dosáti největší rychlosti na rovině.

Jestliže se motor při jízdě do vrchu přespříliš rozběhne, jest výhodné postavit korektor na „Pauvre“ (úsporný běh).

Při takovém používání korektoru docílíme nejmenší spotřeby benzínu.

Použití dvojitého karburátoru nebo několika karburátorů.

Seřizování děje se tímž způsobem, jako seřizování jednoho karburátoru. Seřizovací součásti musí býti stejné v obou polovicích dvojitého karburátoru, nebo v jednotlivých karburátorech.

Pokud se týče volného běhu, seřídíme postupně každý z nich zvlášť, při čemž se svíčky cylindrů, k nimž se používá jiného karburátoru, než který se právě seřizuje, odpojí. Dle možnosti použijeme tachometru, abychom docílili dokonalé pravidelnosti.

Čištění karburátoru.

Máme-li čistit karburátor, vyndejme jej z motoru tak, že odšroubujeme přívod benzínu a oddělíme táhla.

Odmontujme potom zvonovité víko neboli přívod vzduchu, plovákovou komoru, dyksu, kompensátor, ústrojí pro volný běh a po sundání zátek propláchneme karburátor stříkačkou takto uvolněnými otvory.

Namontujme jej potom znovu, při čemž však neměňme délky táhel a zvlášť ne délku táhla ke korektoru.

Běží-li o karburátor horizontální, dbejme, aby ochranné síto, jímž jest opatřen otvor pro přívod vzduchu, bylo vždy čisté.

Upozorňujeme též, že některé druhy benzínu obsahují žiraviny, jež prožirají mřížky filtrů a tak způsobují, že se nečistota všude usazuje. Z této příčiny vznikají pak časté poruchy, jež nám zneprůjemňují i ten nejkratší výjezd. Úplné vyčištění celého přívodu a karburátoru se pak stává nevyhnutelným.

Náš nový filtr „A éléments métalliques“ dává však v tom směru úplnou jistotu.

Karburátor 26 mm se silným rozprašováním.

Vše, co bylo řečeno o odmontování a seřízení karburátoru TD, vztahuje se též na karburátor 26 mm; má tytéž orgány. Jenom některé detaily byly zjednodušeny, hlavně upevnění víka, jež se děje pouhým pérem.

Poruchy. — Příčiny. — Odpomoc.

Nastane-li porucha karburátoru, hledejme ihned příčinu v tabulce dole uvedené.

Přístupnost orgánů, jež bude nutno prozkoumati, usnadní nám tuto úlohu tak dalece, že vše bude opět v pořádku před uplynutím několika minut.

Konstatované vady	Příčiny	Odpomoc
Motor se nechce otáčeti, leč při volném běhu a malé rychlosti. Jakmile se přidává plyn, nastává časté střílení do karburátoru. Benzin však zůstává v plovákové komoře na své normální hladině.	Dyksa jest ucpána.	Odstraňme zátku. Odmontujme dyksu speciálním klíčem dodaným s každým přístrojem. Po profouknutí ji znovu namontujme. Zašroubujme zátku na původní místo.
Motor často střílí do karburátoru a vynechává, až se konečně zastaví. V plovákové komoře jest buď málo benzínu nebo žádný.	Benzin nepřitéká do karburátoru. Filtr jest zanesen nečistotou.	Přesvědčme se, zda jest ještě benzin v nádržce. Je-li filtr znečištěný, odmontujme jej a vyčišme. Pakli napájení děje se nassavačem, přesvědčme se, zda tento není prázdný, za kterýmž účelem se uzavře kohoutek benzinový na spodu nassavače. Odmontujme trubku pro přívod benzínu do karburátoru. Při otevírání kohoutku má benzin téci, pakli neteče, jest zřejmo, že nassavač jest prázdný. Zkoumejme pak, zda ssací trubka vedoucí od karburátoru anebo z hlavního ssacího potrubí do nassavače je dobře utěsněna: je-li dobře utěsněna, spočívá porucha v nassavači, který tedy vyžaduje opravy.

Konstatované vady	Příčiny	Odpomoc
Motor běží živě, avšak jakmile jeho otáčky se zmenší, začne často vynechávat a střílet do karburátoru. Motor postavený na volný běh zastaví se okamžitě.	Kompensátor jest ucpán.	Odpomoc se provede obdobně jako při ucpání dyksy. Kompensátor se nachází pod vnitřní zátkou.
Za studena jest nemožno rozjetí vůz, ať máme korektor nebo ne. Za tepla motor funguje normálně, když se otevře škrtkací klapka, avšak když se postaví na volný běh, zastavuje se velmi rychle. Střílení v hrnci výfukovém při jízdě s kopce. Časté zastavování.	Ústrojí pro volný běh jest buď částečně nebo úplně ucpáno.	Odmontujme spouštěcí dyksu (obr. 22) a profouknutím otvoru ji vyčišme. Pakli jest nutno, můžeme užítí tenkého drátku, na př. drátku měděného z elektrického vedení.
Karburátor kape při zastavení.	Sedlo plovákové jehly jest uvolněno. Zátka dyksy nebo kompensátoru jest uvolněna nebo nedostatečně přitažena. Jsou nedostatečně přitaženy šroubky sloužící k upevnění dvojitého kužele rozprašovače.	Dobře utáhnouti matku sedla jehly plovákové. Utáhnouti zátky. Utáhnouti oba šrouby spodní části dvojitého kužele u rozprašovače.

Konstatované vady	Příčiny	Odpomoc
	Vůz jest příliš nakloněn. Hladina benzínu v plovákové komoře jest příliš vysoko.	Na silném svahu nebo je-li vůz silně nakloněn na bok, může karburátor přetékat. Nezastavovati za takových okolností, anebo při zastavení uzavřítí přítok benzínu. Lehce nadzvednout nákrůžek na jehle.
Z motoru cítit silný zápach benzinový a motor běží nepravidelně (galoper). Spotřeba benzínu pojednou nepřiměřeně stoupne.	Nějaké cizí tělísko dostalo se mezi plovákovou jehlu a sedlo, takže zamezuje regulaci přívodu benzínu. Tento přichází ve množství příliš velikém a zaplavuje karburátor. U vozů, do jichž motoru se benzin přivádí tlakem, znamená to, že tlak jest přílišným pro karburátor anebo že nádržka jest skoro prázdnou. Přichází do karburátoru benzin a vzduch, jež mají špatný vliv na činnost plovákové jehly a způsobují stejné zjevy.	Uzavřítí přítok benzínu. Sundati víko. Vyčistiti plovákovou komoru a filtr. Zmírniti tlak, jakmile přesahuje 1 metr vodního tlaku a vyžádati si zvláštní sedlo jehly pro karburátor s přívodem benzínu pod tlakem; při tom nám račte udati tento tlak a typ karburátoru. Nalíti benzin do nádrky.
Nastává-li střílení do karburátoru po uplynutí jisté doby, po kterou jsme vyžadovali od motoru největší výkonost, na př. po rovině nebo do kopce, když jsme jeli při plném plynu a při plném využití motoru po několik km. Přívod benzínu jest normální.	Samozapalování.	Tento zjev vyskytuje se především u motorů s velkou kompresí v nadprůměrném tlaku, avšak též u motorů normálních tuze znečištěných neb opatřených svíčkami špatné jakosti. Vyčistiti dno cylindrů kyslíkovým hořákem. Použití svíček s velik. elektrody.

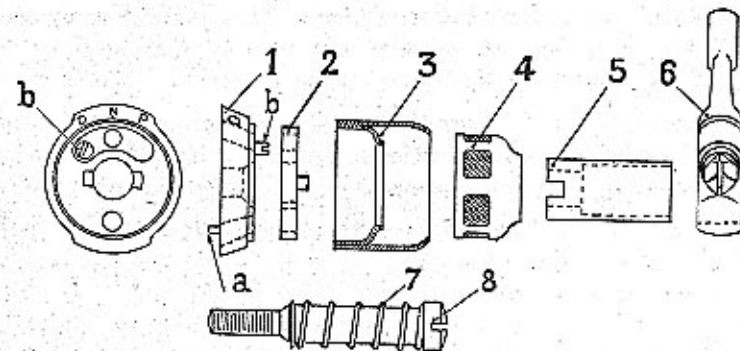
Dodatečné pokyny.

Montáž a odmontování korektoru.

Jsou-li naše karburátory s velkým rozprašováním dodány bez korektoru, jest tento nahrazen vždy destičkou, která uzavírá přívodní otvor korektoru.

Tyto naše karburátory nemohou býti používány jinak než s korektorem nebo s uzavírací destičkou.

Na obraze 23. jsou znázorněny podstatné části korektoru.

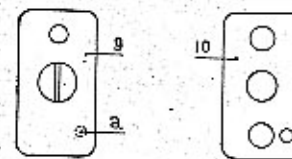


Obr. 23.

1. Pevná destička.
 2. Pohyblivá destička.
 3. Víko korektoru.
 4. Ochrana proti prachu.
 5. Součástka pohyblivé destičky.
 6. Páka k řízení korektoru.
 7. Zpružina (pero) korektoru.
 8. Upevňovací osa korektoru.
- a Násadec (čep) pevné destičky.
b Šroub pohyblivé destičky.

Je-li korektor dodán zvlášť, jsou součásti korektoru přidržovány pomocí matice, zašroubované na pokraji upevňovací osy 8.

Abychom jej mohli řádně umístiti, odstraníme tuto matici. Vnitřní zpružina 7 vysune osu 8. Tato však musí býti přidržována palcem na svém místě, aby se tak umožnilo zastrčení a zašroubování čepu osy do otvoru v karburátoru.



Obr. 24.

Písmena *D N P* vyrytá na pevné destičce 1 musí se nacházeti nahoře. Násadec (čep) *a* musí zapadnouti do otvoru v karburátoru.

Po případném vyčištění korektoru kápněte kapku lehkého oleje mezi pevnou destičku 1 a pohyblivou destičku 2.

Součástky ostatní namontujte pak za sebou tak, jak označeno na obr. 23. Válcová hlava šroubu *b* musí býti vsunuta do velkého otvoru pohyblivé destičky 2, kterou určuje se pak největší možný pohyb.

Víko 3 jest společné i pohyblivé destičce 2. Jest opatřeno šípkou, která, když nachází se na písmeně *N*, značí, že korektor jest na poloze „Normal“. Polohu „Départ“ docílíme, když korektor spustíme *dolů* ve směru vyznačeném písmenem *D*, polohu „Pauvre“ pak, když korektor posuneme k písmenu *P*.

Karburátory o 26 mm s větším rozprašováním jsou opatřeny korektory, které se liší od sebe pouze vnější formou pevné destičky. Uzavírací destička jest tak jako tak různá.

Korektory pro karburátory o 42 a 48 mm s větším rozprašováním jsou podobny korektorům pro karburátory o 30 a 36 mm, pouze příchod vzduchu jest větší.

Teprve, když vše jest již umístěno, přesvědčte se, zdali spojka 10 (obr. 24) dobře sedí.

POZNÁMKA. — Všecky karburátory dodáváme k napájení spádem.

V případě, že by na naše karburátory byly umístovány součásti jiného původu, tedy takové, které nejsou námi vyzkoušeny, nemůžeme naprosto zaručiti bezvadnou činnost takto pozměněných karburátorů.