

z celé výroby motorových vozidel
1933

54% V EVROPĚ



70% V ČSR



80% V ANGLII



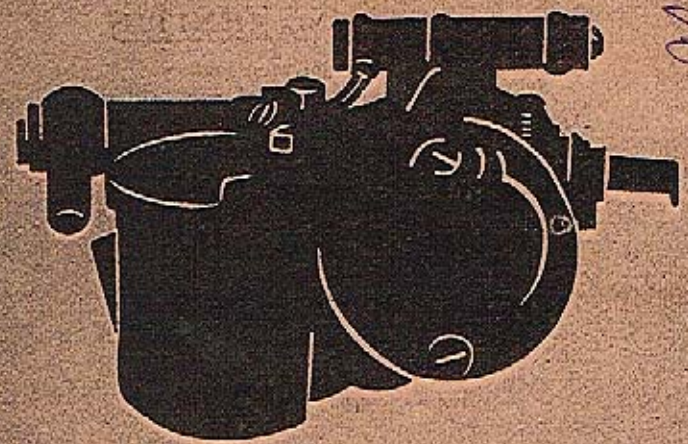
jest

vystrojeno
karburátory
ZENITH

U-R-P

ZENITH "V"

NOVÝ ZÁZRAČNÝ KARBURÁTOR



VĚTŠÍ VÝKON • MENŠÍ SPOTŘEBA
SAMOČINNÝ START • NEDOSTIŽNÉ PŘECHODY

ŠŤASTNÝ TECHNICKÝ TAH:

Nový karburátor Zenith serie „V“ pro malé vozy veľkých výkonů.

Nežli přistoupili technické laboratoři Zenith ke konstrukci nového typu „V“, musili vzít v úvahu určité předpoklady:

Věděli, že téměř ve všech evropských zemích fiskální zatížení a hospodářská situace vynutily si typ malého lidového vozu, jehož význam vzhledem k velkému rozšíření stále stoupá. Měli však konstruován karburátor tomuto malému lidovému vozu vyhovující, znamenalo to zkonstruovali přístroj, který podá vyšší výkon než předcházející konstrukce, který dodá malému vozu skvělé zrychlení a pružnost, které byly dříve výsadou jen silných, drahých vozů, okamžitý start za každého počasí a hlavně musí znamenitě šetřit palivem, neboť to jest hlavní požadavek lidového vozu.

Má-li karburátor plně vyhovovati, musí být jim dokonale rozřešeny dva problémy:

Za první: Poměr palivo—vzduch musí být při všech rychlostech, kterékoli teplotě a vůbec za všech okolností stejný a neměnitelný a

za druhé: Co nejdokonalejší míšení a co nejmenší rozprašování paliva se vzduchem zároveň s rychlým a stejnoměrným rozdělováním směsi do jednotlivých válců.

První problém jest u karburátoru Zenith plně rozřešen geniálním systémem kompenzační trysky (kompensátoru). Tento systém osvědčuje se po více než 25 roků u milionů vozů ve všech světadílech, v Evropě jako v krajích tropických či ledových končinách severu.

Druhý problém jest u těchto karburátorů skvěle rozřešen úplně novou metodou rozprašování a rozdělování směsi. Tato nová metoda vyzkoušena byla všemi možnými laboratorními pokusy v uměle vyvolaných povětrnostních změnách a větrných tancích a dlouho trvajících praktických zkouškami v celé řadě státních různých světadílů.

Samozřejmě jest nový karburátor Zenith serie „V“ vyzbrojen též vmontovaným startérem, který v principu jest opět malým samostatným karburátorem a který umožňuje okamžitě nastartování motoru i za nejtěžších mrazů. Jsou tedy přednosti skvělého karburátoru Zenith serie „V“ stanoveny přísnými zkouškami a nejsou to snad pouhé sliby nebo dohady.

Nejmenší spotřeba paliva.

Protože kompenzační systém karburátoru Zenith bezpečně udržuje neměnitelný poměr palivo—vzduch za všech okolností, jest teoreticky energie paliva využita na nejvyšší míru. Dokonale míšení, zvlášť jemné rozprašování a rychlé, pravidelné rozdělování směsi do válců zaručuje tichý, ale stále plnou silou vedený běh motoru, s tak zmenšeným třením styčných ploch, takže jedné s podivem zjišťuje, jakého výkonu jest schopen jeho vůz při poměrně skromné spotřebě paliva. Jezdí se tedy s karburátorem „V“ rychleji, úsporněji, tišeji a bez poruch.

Spolehlivý start.

Při velkém mrazu potřebuje motor k nastočení bohatší směs na palivo, než může dodat karburátor, seřazený pro běžnou provozní teplotu. Pomocná spouštěcí zařízení obohací směs palivem tím způsobem, že nastříkají do válců a poněkud do jednoho válce palivo v tekutém stavu. Tímto tekutým palivem smývá se olejový film se stěn válců a mazanost oleje v klikové skříni se míšením s proběhlým palivem zeslabuje. Mimo to působí taková zařízení jen v oka-

CARBURATEURS
**ZENITH
STROMBERG**

Generální reprezentace:

JOSEF K. CHMEL, Prahá II., Krakovská 22.

Telef. 225.46 - 48. - Telegramy: Carburpa, Praha.

**Veteran
service**



Výroba dílů
na vozy Aero a Tatra
profilová, těsnění
dobové příslušenství
na historická vozidla

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz

máku naskočení, nikoli v jízdě bezprostředně po startu s motorem ještě na provozní teplotu neohřátým.

Avšak karbustarter Zenith dodává nejen za palivo bohatou, řídně rozprašenou a do všech váleč stejnoměrně rozdělovanou směs pro naskočení studeného motoru, nýbrž může jeho činnost využít i a směs karburátorem dodávanou palivem obohatit i po odpichu vozu, dokud se motor plně neoteplí, při jízdě do prudkého stoupání atd.

Řízení činnosti startaru děje se pohybem vytažením resp. zasunutím knoflíku na přístrojové desce. Opomenutým ponecháním startaru v činnosti nevznikne mimo nepatrně vyšší spotřebu paliva žádná škoda oproti starým nastříkovačům pumpičkám, u nichž mohou vzniknouti opomenutím zašroubování značné poruchy.

Pomocí tohoto nového startaru Zenith technicky zlepšeného naskočí nejen bezvadně motor i za nejtěžšího mrazu, ale i odpich vozu s dostatečně neotepleným motorem jest plynulý a tichý bez vysazování a poškozování motoru.

Větší výkon.

Ačkoliv se s novým karburátorem Zenith »V« doocli se stejným množstvím paliva více kilometrů, není to nikterak na úkor vrcholného výkonu motoru. Rovnoměrným rozdělováním ideální směsi vzniká dostatečná záloha síly, která se dříve vyplývala ve spalném zrychlování, při jízdě do kopce a častým měněním rychlosti. Proto může jezdec docílit skutečně nejvyšší možný výkon při nejnižší spotřebě, neboť každá kapka paliva jest co nejúsporněji využita.

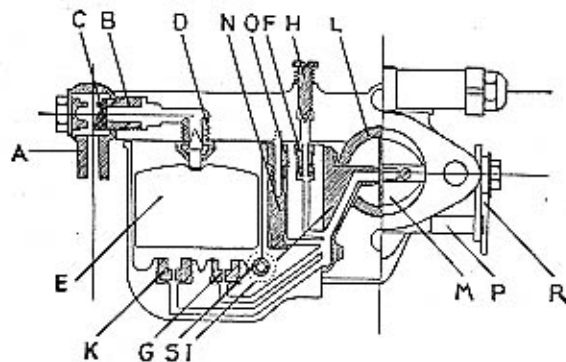
Pružné přechody.

Co nejménější rozprašování směsi a bezvadné přidělování do váleč má za účinek, že motor reaguje bleskurychle na sebejménější hnutí akcelerační páky. Každý automobilista ví dobře, co to nejen pro pohodlí a požitek, ale i pro bezpečnost jízdy ve slukou vozidel a předjíždění znamená.

Teprve při jízdě s vozem, novým karburátorem Zenith »V« vyzbrojeným, možno si uvědomit tento nádherný pocit bezpečnosti, poslušnosti motoru na sebejménější hnutí akceleračního vyvolání a zjistit, že i malý váz vyrovná se ve výkonu vozům daleko silnějším.

Kde si svůj starý karburátor vymění za nový karburátor Zenith »V«, má dojem, že jezdí s novým vozem.

Ústrojí karburátoru Zenith „V“.



VYSVĚTLENÍ.

- | | |
|---|--|
| A — otočná přípojka přívodu paliva | K — kompensátor |
| B — svorník otočné přípojky | L — rozprašovací kalíšek |
| C — sítko čistíče | M — škrtilí klapka |
| D — sedlo s plovákovou jehlou | N — emulsní trubice kompensátoru |
| E — plovák | O — připevňovací šroubek emulsní trubice |
| F — tryska volnoběhu | P — nárazová páčka škrtilí klapky |
| G — hlavní tryska | R — náčka řízení škrtilí klapky |
| H — regulační šroubek vzduchu volnoběhu | S — spouštěcí tryska |
| I — emulser | |

Jednotlivé typy karburátorů Zenith „V“ se starterem.

Karburátory »V« vyráběny jsou ve velikostech (o průměru ssacího hrdla) 26 a 30 mm.

Konstrukce jejich liší se na:

Vertikální (svislé), označené »VE«.

Horizontální (vodorovné), označené »VEH« a »VEHG«.

Spádové (downdraft, inversé, Fallstrom), označené »VEI«, »VEIF« a »VF«.

Typy VE, VEH, VEHG, VEI a VEIF jsou výrobky anglické továrny Zenith, typy VF jsou výrobky jednak továrny anglické a jednak továrny italské.

Popis činnosti karburátoru Zenith „V“.

Palivo přiváděno jest otočnou přípojkou A do svorníku B, opatřeného čistícím sítkem C a otvory sedla s plovákovou jehlou D vtíká do plovákové komory.

Hladina paliva v plovákové komoře udržována jest na přesně stanovené výšl plovákem E. Z plovákové komory tlačeno jest palivo podle zákona o spojitych nádobách:

1. Hlavní tryskou G a příslušnými průchody jednak k trysce volnoběhu F, jednak přímo do emulseru I.

2. Kompensátorem K jednak do emulsní trubice N, jednak přímo do emulseru I.

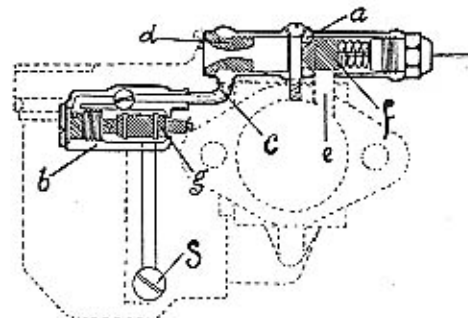
3. Spouštěcí tryskou S ke starteru.

V emulseru I připraveno jest palivo k výstupu do rozprašovacího kalíšku L, kde je mícháno se vzduchem a rozprašováno, načech jest rozprašená směs (mlhovina), řízená škrtilí klapkou M nasávána ssacím hrdlem karburátoru do jednotlivých váleč.

Volnoběh. Palivo pro volný běh motoru potřebné odměřováno jest tryskou volnoběhu F a množství potřebného vzduchu regulováno regulačním šroubkem vzduchu H.

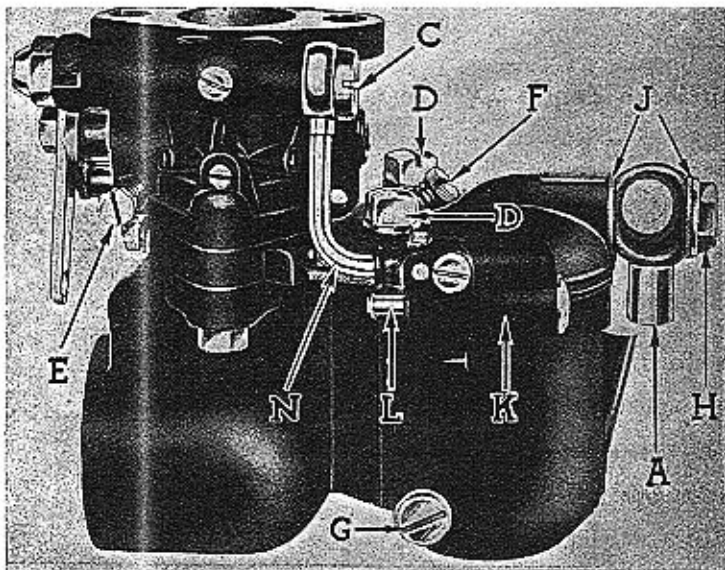
Starter. Palivo, odměřované spouštěcí tryskou S, prochází zásobní komorou v tělese plovákové komory a průchodem v horní části karburátoru vchází do rozprašovacího tělesa vzduchového ventilu b, spojovací trubici vedeno jest pak dále do rozprašovacího tělesa a. Rozprašovací těleso a opatřeno jest vyměnitelným kalibrováním vzduchovým prstencem d. Palivo míší se v tomto rozprašovacím tělese se vzduchem a rozprašuje se. Bohatě dimenzovaným průchodem c nasávána jest pak utvořená rozprašená směs (mlhovina) do ssacího hrdla karburátoru až za škrtilí klapkou. Starter vyváděn jest v činnosti pístem f, jímž zavírán a otvírán jest průchod e. Automatická regulace přídavného vzduchu využitím silnějšího tlaku prováděna jest vzduchovým ventilem g.

Ústrojí startaru karburátoru Zenith „V“.



VYSVĚTLENÍ.

- | | |
|---|--------------------------------------|
| a — rozprašovací těleso startaru | c — vstupní průchod do ssacího hrdla |
| b — těleso vzduchového ventilu | f — píst řízení činnosti startaru |
| c — spojovací trubice obou těles startaru | g — vzduchový ventil |
| d — vzduchový prsteneč | S — spouštěcí tryska |



Vertikální karburátor „VE“

Seřizování karburátoru Zenith „V“.

Seřizování karburátoru Zenith „V“ provádí se:

1. Rozprašovací kalíškem.
2. Kompensátorem.
3. Emulsní trubíí kompensátoru.
4. Hlavní tryskou.
5. Tryskou volnoběhu.
6. Regulačním šroubkem vzduchu volnoběhu.
7. Regulačním šroubkem nárazu škrťací klapky.
8. Spouštěcí tryskou.
9. Vzduchovým prstencem starteru.
10. Vzduchovým ventilem starteru.

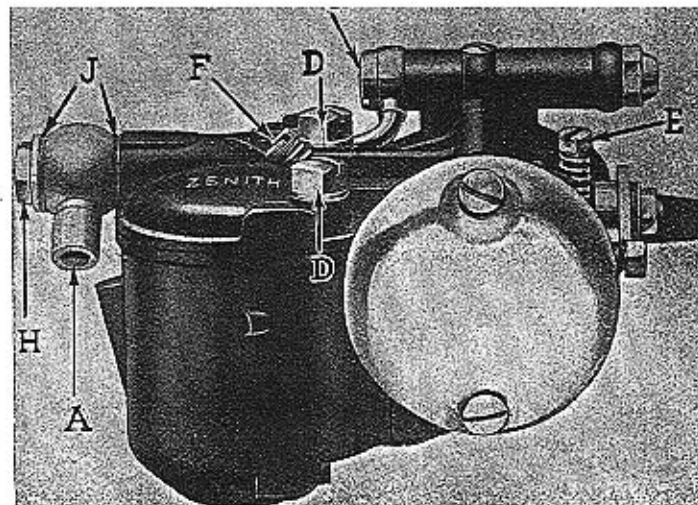
1. Rozprašovací kalíšek.

Velikost rozprašovacího kalíšku (vnitřní průměr v mm) jest základem regulace karburátoru a proto musí býti určena zvláště pečlivě, nejlépe zkusmo několika kalíšky odstupňovaných velikostí. Při kalíšku příliš malém, nedocílí se dostatečný počet otáček a motor nemá plný výkon. Při kalíšku příliš velkém má motor t. zv. „mrtvé přechody“, t. j. vstupuje velmi zvolna a po přestávce do vyšších otáček.

2. Kompensátor.

Při volbě velikosti průtokového otvoru (kalibrace) kompensátoru nutno si ujasnit jeho funkci. Na volnoběh běžící motor přechází do vyšších otáček po stisknutí akcelerační páky, t. j. po otevření škrťací klapky. Na tomto t. zv. prvním přechodu vstupuje v činnost kompensátor, jehož zásobní komora jest pod atmosférickým tlakem vzduchu a dodává do rozprašovacího kalíšku stále stejné množství paliva. Jelikož zvyšováním počtu otáček jest nasáváno do rozprašovacího kalíšku stále větší množství vzduchu, kdežto množství paliva, kompensátorem dodávaného, jest stále stejné, směs stále chudne na palivo, až se stane pro svůj účel nepotřebnou (ne-lápalnou). Jest tedy funkce kompensátoru omezená a při praktické jízdě se jeho plná činnost projevuje hlavně až do rychlosti 40–45 km/hod., čili při t. zv. střední rychlosti (jízda po městě). Musí proto býti kalibrace kompensátoru taková, aby přechod z volnoběhu do středních otáček byl hladký a rychlý, bez vysazování a střílení (kompensátor příliš malý) a zahlcování (kompensátor příliš velký). Je-li kompensátor správně kalibrován, musí motor do rychlosti 40–45 km rychle akcelarovati a při nejmenší prakticky dosažitelné rychlosti (6 km/hod.) nesmí trhatí, zastaviti se, nebo v lůžkách tlouct.

Horizontální karburátor VEH pro pravou stranu motoru ve směru jízdy a VEHG pro levou stranu motoru ve směru jízdy.



3. Emulsní trubice kompensátoru.

Jelikož při rychlém otevření škrťací klapky vaříka okamžitě vdech do rozprašovacího kalíšku, kdežto palivo jako tekutina pohybuje se pomaleji, nedodal by kompensátor pro první otáčky přechodu směs o potřebné bohatosti palivem. Proto opatřen jest zásobní komorou, kde potřebná záloha paliva pro přechod jest připravena. Zásobní komora opatřena jest emulsní trubíí, která odměří zásobu paliva podle potřeby toho kterého motoru. V případě, že ani nejvyšší kalibrovaná emulsní trubice nestačí, zůstane zásobní komora prázdná. U typů speciálních (VF) bývá zásobní komora kompensátoru již tak přesně odměřena a vyškoušena, že emulsní trubice automaticky odpadá. Dodáváme karburátory pravidelně již s vyhovující emulsní trubíí, takže není potřebí jí během seřizování vyměňovati.

4. Hlavní tryska.

Tak jako u kompensátoru nutno si i u hlavní trysky při seřizování ujasnit její funkci. Hlavní tryska není pod tlakem atmosférického vzduchu; motor si sám podtlakem potřebné množství paliva z ní nasává.

Jakmile zvýší se podtlak následkem vyššího počtu otáček, nasává si motor z hlavní trysky tu zásobu paliva, kterou následkem zehudnutí směsi na palivo při dokončování činnosti kompensátoru potřebuje. Jeví se činnost hlavní trysky tedy hlavně v praktické rychlosti vozidla nad 40–45 km. Musí tedy býti hlavní tryska kalibrována:

- a) Aby t. zv. druhý přechod (z kompensátoru na hlavní trysku) byl hladký a rychlý, t. j. bez vysazování a střílení (příliš malá hlavní tryska) a bez zahlcování (příliš velká).
- b) Aby vozidlo vykazovalo na trati nejvyšší dosažitelný výkon bez střílení a vysazování (příliš malá hlavní tryska) a zahlcování (příliš velká) a motor doběh i v nejvyšší rychlosti táhl.
- c) Aby vozidlo v rychlosti nad 40–45 km/hod. bylo pohyblivé.
- d) Aby motor do stoupání dobře táhl.
- e) Aby motor na prudkém stoupání před řazením nižší rychlosti zrácel otáčky pravidelně a pomalu bez střílení a tarokování.

5. Tryska volnoběhu.

6. Regulační šroubek vzduchu volnoběhu.

7. Regulační šroubek nárazu škrťací klapky.

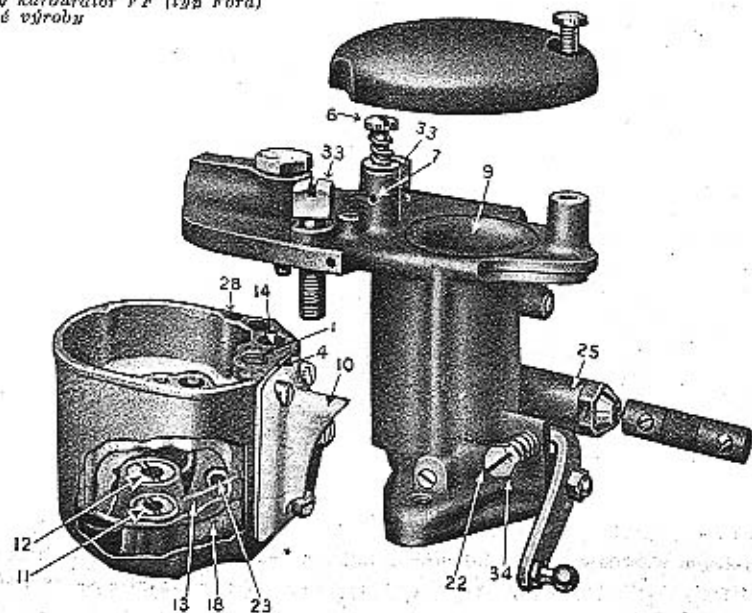
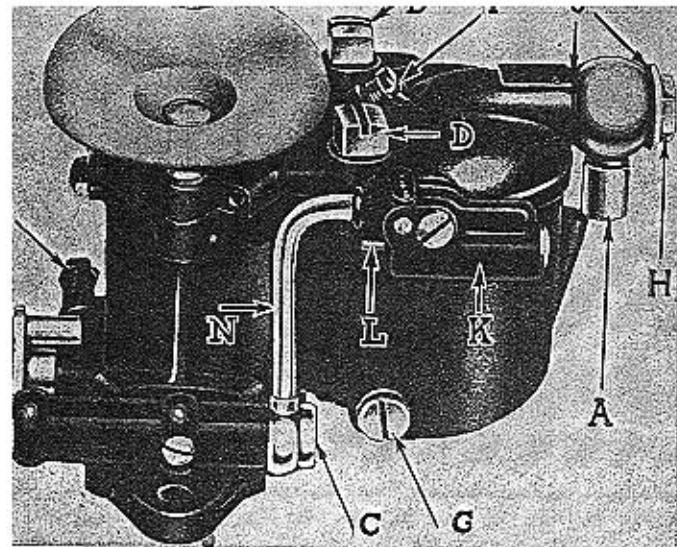
Volnoběh slouží k udržení činnosti motoru za klidu vozidla. Musí proto býti tryska volnoběhu tak kalibrována, aby motor běžel na malé otáčky pomalu, tiše a pravidelně, bez zastávování.

Množství vzduchu, potřebné k činnosti volnoběhu, nutno seříditi regulačním šroubkem vzduchu volnoběhu takto:

Pevteře se poněkud škrťací klapka, aby motor se nezastavil. Regulační šroubek vzduchu zatáhne se úplně směrem do prava. Povolí se opět zpět do leva o 3–3½ pátečky. Škrťací klapka

Spádový karburátor VEI
(VEIF)

Spádový karburátor VF (typ Ford)
anglické výroby



opětne se zavře. Motor nyní běží na volnoběh a podle potřeby provede se pak korektura doleva či doprava.

Jelikož průchod volnoběhu do ssacího hrdla ústí přesně na bočnou hranu škrticí klapky, nutno regulačním šroubkem nárazu vyregulovati škrticí klapku tak, aby průchod pod hranou byl otevřen podle potřeby, nikoliv však tolik, aby motor běžel místo na volnoběh na otevřenéou škrticí klapku (kompensátor).

Nutno vzít též v úvahu, že volnoběh má určitý vliv i na první přechod. Proto jest nutno při volbě kalibrace trysky volnoběhu, seřizování vzduchu a seřizování šroubku nárazu škrticí klapky o bezvadném prvém přechodu pomalým tažením za páčku řízení škrticí klapky se převáděvati.

lze řídit pomocí různě kalibrované koncevky ventilu. Tarokuje-li tedy motor po naskočení při běhu na starter, nutno použít koncevky ventilu menšího většího průměru a vynechává-li či střílí, nutno použití koncevky o většího průměru větším.

Seřizování starteru.

Jak již vpředu řečeno, jest starter v principu zcela samostatný pomocný karburátorek a nutno proto jeho seřizení věnovati tak bedlivou pozornost, jako seřizení celého karburátoru.

8. Spouštěcí tryska.

Kalibrace spouštěcí trysky musí býti taková, aby studený motor:

- ihned naskočil;
- po naskočení se nezastavoval, nýbrž rozbíhal se do poněkud vyšších otáček než bezprostředně po naskočení;
- nestřílel zpět a nevynechával (příliš malá spouštěcí tryska) neb netarokoval (příliš velká spouštěcí tryska);
- neměl příliš vysoký nebo příliš malý počet otáček.

9. Vzduchový prstenec starteru.

Kalibrace vzduchového prstence musí odpovídati kalibraci spouštěcí trysky tak, aby činnost starteru rovněž vyhovovala podmínkám a—d. Nezapomejte však, že příliš velký prstenec může zaviniti ztrátu podtlaku potřebného pro bezvadné oděbrání paliva starterem a starter pak špatně funguje. Spatnou funkci lze pozorovati podle toho, že po naskočení motoru konec vzduchového ventilu nezatáhne se zpět do tělesa.

10. Vzduchový ventil starteru.

Jak známo, studený motor potřebuje k naskočení směs na palivo zvláště bohatou. Jakmile však motor naskočí, počal by se touto příliš bohatou směsí zahleovat a tarokovati. Proto podtlakem uveden jest v činnost vzduchový ventil, umístěný v tělese vzduchového ventilu. Pod vzduchovým ventilem přiváděno jest další potřebné množství vzduchu. I toto množství vzduchu

Důležitá upozornění:

Má-li starter bezvadně fungovati, nutno jej seřizovati dvakrát ročně, t. j. na jaře a na zimu. V zimě zvětšuje se kalibrace spouštěcí trysky o 20 až 40/100 mm oproti létu a koncevka vzduchového ventilu se v zimě buď odepme úplně nebo nabrání jinou o zvláště malém průměru. Kalibrace rozprašovacího kališku, hlavní trysky a kompensátoru určuje se při motoru teplém.

Kalibrace trysky volnoběhu určuje se a seřizení volnoběhu se provádí při motoru teplém i studeném.

Starter seřizuje se při motoru studeném.

Všecké tyto seřizovací pokyny předpokládají, že motor jest v naprosto bezvadném stavu.

Bezvadné seřizení karburátoru není možné, má-li motor tyto vady:

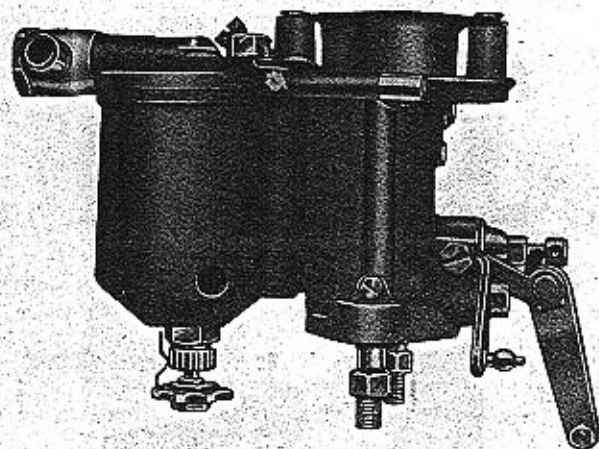
- Když ústrojí zapalování není v pořádku;
- když zapalovací svíčky nevyhovují tepelnou kapacitou, nebo řádně nefungují;
- když ventily motoru bezvadně nezasávají;
- když jeden nebo více válečků propouští kompresi;
- když těsnění příraby karburátoru, nasávacího potrubí nebo hlav válečků dobře netěsní;
- když spojka špatně zabírá nebo vypojena poněkud tře;
- když brzda na některém kole je špatně seřizena a poněkud tře i není-li uvedena v činnost atd.

Jelikož motor pracuje za jiných atmosférických podmínek v létě a jiných v zimě, doporučuje se vždy na jaře a na podzim přezkoušení seřizení karburátoru a provést podle potřeby korekturu zejména hlavní trysky, kompensátoru a spouštěcí trysky.

Montáž karburátoru Zenith „V“.

Při montáži nutno dbáti, aby těsnění příraby karburátoru dobře těsnilo, dále aby akcelerační táhlo bylo správně vyregulováno, t. j. aby nebylo příliš dlouhé, příliš krátké nebo v nesprávném úhlu k páčce řízení škrticí klapky, neboť by se v krátkém čase vyšlechala lůžka osičky škrticí klapky.

Ocelová stranka starteru budiž u knoflíku vyregulována tak, aby měla as 1 mm vůle. Všecké součástky karburátoru budiž utaheny mírně a citem, aby při demontáži se nepoškodily.



Spádový karburátor VF (typ Ford) italské výroby.

Čištění.

Karburátor nutno častěji rádně vyčistit.

Povolením obou šroubů předřizujících plovákovou komoru se tato odejme od části horní. K vycitění trysek použije se delšího šroubu se štranným ukončením. Vyjmeu se i ostatní trysky, odmontují obě části starteru a emulsér (pozor nepoškodit těsnění), načež se celá tělesa vykoupuou v benzínu a všechny průchody profouknou hustilkou. Zvláštní pozornost nutno věnovati sítku na svorníku otočné přípojky. Otvory trysek nesmějí býti protahovány železným drátem nebo jinými předměty z tvrdých kovů, nýbrž nejlépe žíní nebo slabým, zvláště měkkým měděným drátkem.

Opravy.

Opravy karburátorů nutno svěřiti buď továrně, jež vozidlo vyrobila, nebo dílně, jež jest vyzbrojena potřebnými příslušnými přístroji, jako: hladinoměry, aparátom na měření spotřeby paliva atd. Doporučujeme proto římy své síti Zenith-Service, jež nepochybně disponují příslušnou výstrojí, nýbrž i odborníky, prošly našimi speciálními kurzy.

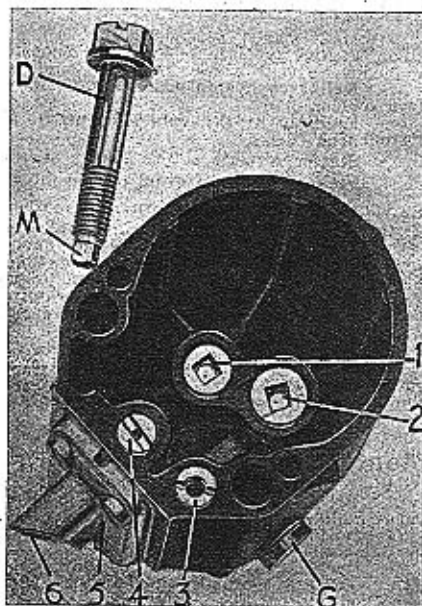
Nedoborná oprava může karburátor poškoditi tak, že se stává nepotřebným.

Všeobecné pokyny.

Používejte starteru pouze k natáčení studeného motoru!

Nesklepávejte a neprotlačujte trysky! Jejich otvory jsou kalibrovány na 1/100 mm přesně a již několik setin znamená chybné seřízení. Sklepaním neb protřením zdeformovaná tryska není měřitelná ani přesným kalibrem a ztrácí se proto kontrola. Máte-li domněnku, že některá tryska Vašeho karburátoru jest příliš velká nebo malá, opatřte si buď v tovární prodejně naší Service-Zenith nebo přímo u nás trysku o 1/100 mm větší neb menší.

Karburátor jednou řádně seřízený funguje několik desítek tisíc km naprosto bezvadně a potřebuje jen občas řádně vyčistit. Nehleďte proto každou poruchu motoru v prvé řadě v karburátoru. Ušetříte si tím mnoho času, zlosti i peněz.



SPECIÁLNÍ TYPY KARBURÁTORŮ ZENITH „V“ A JICH SEŘÍZENÍ PRO TUZEM. MALÉ MOTORY.

Typ motoru	Počet válců	Dvou- či čtyřválcový	Obsah válců v cm ³	Typ, velikost a spec. číslo karburátoru	Seřízení:										Poznámka:			
					Korpusovací kalibek	Hlavní tryska	Karburátor	Tryska volnoběžná	Kalibrování přední volnoběžná	Upravení trubice	Válcový kompenzátor	Odběrný otvor	Seda jehly	Spouštěcí tryska		Vzduch, přetěsňovací	Komovka vzduchu	Vzpruha ventilu
„Aero“	1	2d.	500	26 VEIIG V 1/Pr A	23	60	85	60	90	1	4	F	2-5	140	3-5	5	30	
„Aero“	2	2d.	662	26 VEAHG V 2/Pr	24	60	85	60	90	2	4	F	2-5	125	3-5	5	30	
„Aero“	2	2d.	1000	30 VEAHG V 3/Pr	28	90	80	65	90	2	4	F	2-5	100	3-5	5	30	Zadní náhon
„Aero“	2	2d.	1000	30 VEAH V 4/Pr	28	90	80	65	—	1	4	F	2-5	100	3-5	5	30	Přední náhon
Asap-Skoda „Populár“	4	4d.	1000	26 VEIIF V 100/Pr	20	70	75	65	90	bez	4	—	2	100	3-5	5	30	
Asap-Skoda „Rapid“	4	4d.	1200	26 VEIIF V 101/Pr	22	85	80	65	90	bez	4	—	2	100	3-5	5	30	
„Jawa“	2	2d.	700	26 VEHG V 200/Pr	24	75	95	60	90	2	4	F	2	110	3-5	5	30	
Tatra „57“ 1931-33	4	4d.	1160	26 VEA/LH V 400/Pr	19	70	70	60	90	2	4	3	2-5	120	3-5	3-5	30	Plovák, komora ve směru jízdy. Přetěsňovací Z 61.
Tatra „57“ 1934-35	4	4d.	1160	26 VE V 401/Pr	19	70	70	60	90	2	4	3	2-5	120	3-5	3-5	30	Plovák komorou ke straně. Přetěsňovací Z 76.
Tatra 11/12	2	4d.		26 VE V 402/Pr	19	55	90	80	110	—	—	—	3	130	3	—	—	KBZ, plyn. Z 51. Přetěsňovací Z 61.
Walter-Junior	4	4d.	990	26 VF V 500/Pr	bez	80	55	80	—	—	—	—	2-5	125	—	—	—	35
Zbrojovka „Z 4“	2	2d.	900	30 VEH V 700/Pr	25	55	110	65	110	1	4	F	2-5	120	3	5	30	

NÁHRADNÍ SOUČÁSTI KARBURÁTORŮ ZENITH „V“

TYPŮ 26 a 30 VE-VEH-VEHG-VEI (VEIF), 26 VF angl. a 26 VF ital. výroby.

Upozornění: Není-li u každé jednotlivé součástky uveden typ a velikost karburátoru, jest součástka totožná pro všechny typy a obě velikosti (26 a 30). Je-li uveden typ bez velikosti, jest součástka jen pro tento typ, avšak pro obě velikosti. Je-li uveden typ i velikost, patří součástka toho kterého objednacího čísla jen pro tento typ a tuto velikost. Pozor, u karburátorů VF zjistíte napřed, jedná-li se o výrobek továrny „Zenith“ v Itálii nebo Anglii. Údaj vylitý na víčku plovákové komory buď „Made in Italy“ nebo „Made in England“.

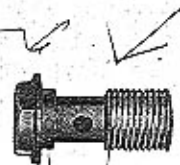
I. Přívod paliva.



Obj. č. 35.555.
Hlavní otočná přípojka.



Obj. č. 17.590.
Těsnění otoč. přípojky.



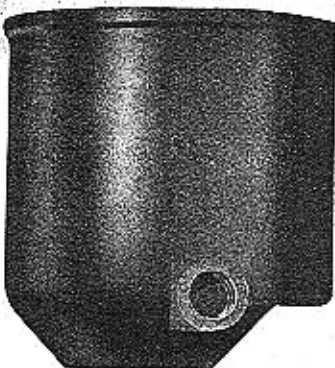
Obj. č. 35.556.
Svorník otočné přípojky.



Obj. č. 35.786.
Sítko na svorník otoč. přípojky.

Obj. č. 35.592.
Úplná otoč. přípojka z předcház. dílů sestavená.

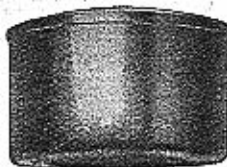
II. Plováková komora.



Hlavní plováková komora
VE-VEH-VEHG-VEI;
obj. č. 45.775.
26 VF angl.: obj. č. 07873.
26 VF ital.: obj. č. 45.775-4T.



Přípevňovací šroub plovákové komory
VE-VEH-VEHG-VEI;
Obj. č. 47.025
26 VF angl.
Obj. č. 40.576.
26 VF ital.
Obj. č. C 6455.



Plovák.
Obj. č. 47.281.



Těsnění sedla jehly.
Obj. č. 11.681.



Sedlo s jehlou.
Obj. č. 46.257 = 1-5.
Obj. č. 34.388 = 1-75.
Obj. č. 34.416 = 2.
Obj. č. 34.543 = 2-5.
Obj. č. 34.544 = 3.

III. Seřizovací díly a emulsér.



Obj. č. 10.681.
Hlavní tryska od 40 do 160/100 mm po 5/100.



Obj. č. 16.700.
Těsnění hlavní trysky.



Obj. č. 16.817.
Kompensátor od 40 do 160/100 mm po 5/100.



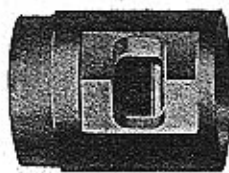
Obj. č. 16.828.
Těsnění kompensátoru



Emulsní trubice kompensátoru
č. 1-3.
Obj. č. 46.287.



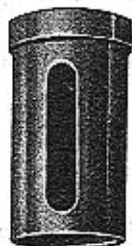
Přípev. šroubek emulsní trubice.
Obj. č. 46.288.



Rozpraš. kalíšek od 15 do 25 mm po 1 mm.
VEH obj. č. 46.333.
VEHG obj. č. 46.330.



Rozpraš. kalíšek od 15 do 25 mm po 1 mm.
VE obj. č. 46.336.



Rozpraš. kalíšek od 17 do 26 mm.
VEI.
Obj. č. 43.688.



Upevňovací šroubek rozpraš. kalíšku.
Obj. č. 36.460.



Emulsér.
VE Obj. č. 43.556.
VEH Obj. č. 43.405.
VEHG O. č. 43.642.
VEI-VE O. č. 43.354



Těsnění emulséru.
Obj. č. 46.292.



Přípev. šroubek emulséru horní (krajší).
Obj. č. 07097, střední s kužel. hlavou.
Obj. č. 02780.



Přípev. šroubek emulséru dolní (delší).
Obj. č. 07067, těsnění, podložka.
Obj. č. 08523.

IV. Volnoběh.



Tryska volnoběhu od 40 do 80/100 mm po 5/100.
Obj. č. 36.455.



Těsnění trysky volnoběhu.
Obj. č. 30.510.



Regulační šroubek vzdušného volnoběhu.
Obj. č. 43.323.



Vzpruha regulač. šroubku vzduchu volnoběhu.
Obj. č. 48.322.



Kalibrování průchodník volnoběhu.
Obj. č. 33.451.



Zátka kalibrov. průchodníku.
VE-VEH-VEHG-VEI.
Obj. č. 41.743.
26 VF angl.
Obj. č. 08046.
26 VF ital.
Obj. č. C 5537.



Škrťací klapka.
26 VE-VEH-VEHG-VEI-VEF.
Obj. č. 42.437.



Osa škrťací klapky s namontovanou koncovkou.
26 VE-VEH-VEHG-VEI;
Obj. č. 43.936

30 VE-VEH-VEHG-VEI;
Obj. č. 42.438.

30 VE-VEH-VEHG-VEI;
Obj. č. 43.936.

26 VF obj. č. 46.588

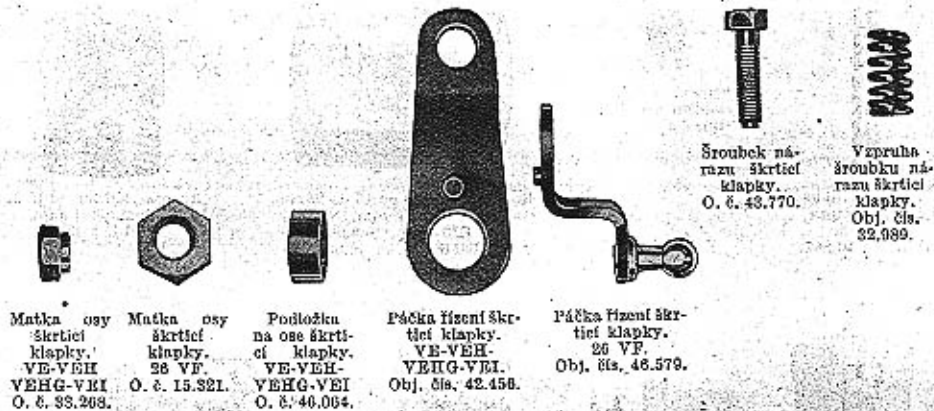
Pouzdro pro osu obj. č. 9335



Přípevňovací šroubek škrťací klapky.
Obj. č. 31.008.



Posuvník páčky řízení škrťací klapky s namont. nárazníkem.
Obj. č. 43.929.



Matka osy škrťelí klapky. VE-VEH-VEHG-VBI O. č. 33.268.

Matka osy škrťelí klapky. 26 VF. VE-VEH-VEHG-VBI O. č. 15.321.

Podložka na ose škrťelí klapky. VE-VEH-VEHG-VBI O. č. 40.064.



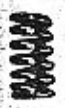
Páčka řízení škrťelí klapky. VE-VEH-VEHG-VBI. Obj. čis. 42.458.



Páčka řízení škrťelí klapky. 26 VF. Obj. čis. 46.579.



Šroubek nárazu škrťelí klapky. O. č. 43.770.



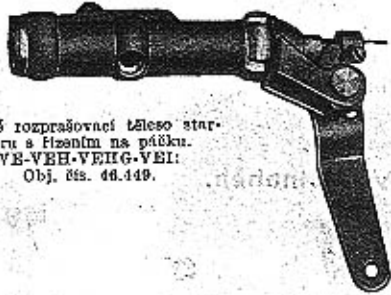
Vzpruha šroubku nárazu škrťelí klapky. Obj. čis. 32.989.

VI. Starter.

a) Těleso rozprašovací.



Úplně rozprašovací těleso starteru s řízením na bowden. VE-VEH-VEHG-VBI. Obj. čis. 06146.



Úplně rozprašovací těleso starteru s řízením na páčku. VE-VEH-VEHG-VBI. Obj. čis. 46.449.



Hoté rozprašovací těleso starteru. VE-VEH-VEHG-VBI. Obj. čis. 46.806.



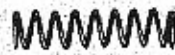
Píst starteru. Obj. čis. 45.811.



Šroubek pístu pro ocel. strunku. Obj. čis. 45.812.



Podložka vzpruhy pístu (kovová). Obj. čis. 45.809.



Vzpruha pístu. Obj. čis. 45.814.



Podložka vzpruhy pístu (kovová). Obj. čis. 45.810.



Těsnění rozpraš. tělesa. VE-VEH-VEHG-VBI. Obj. čis. 46.064.



Přípev. šroubek rozpraš. tělesa. VE-VEH-VEHG-VBI. Obj. čis. 45.815.



Uzavírací zátku tělesa starteru VE-VEH-VEHG-VBI-VEI-VEI-VEI angl. (řízení na bowden). Obj. č. 08189. VE-VEH-VEHG-VBI-VEI-VEI angl. (řízení na páčku). Obj. čis. 46.441. 26 VF Itál. (řízení na páčku). Obj. čis. C 5186.



Ocelová strunka starteru 30 cm dl. Obj. čis. 07877.



Vzduchový prstěnec starteru průměru od 2-6 do 7 mm po 0-5 mm. Obj. čis. 45.807.



Otočná přípojka starteru. Obj. čis. 45.808.



Spouštěcí tryska od 50/100 do 200/100 mm po 5/100 mm. Obj. čis. 45.805.



Těsnění spouštěcí trysky. Obj. čis. 47.077.

b) Řízení starteru na páčku.



Nosič osičky řízení. VE-VEH-VEHG-VBI. 26 VF angl. Obj. čis. 46.442.

26 VF Itál. Obj. čis. C 5240.



Vidlice řízení. VE-VEH-VEHG-VBI-26 VF angl. Obj. čis. 46.444.

26 VF Itál. Obj. č. C 5411.



Tabělečko pístu. VE-VEH-VEHG-VBI-26 VF angl. Obj. čis. 46.443.

26 VF Itál. Obj. č. C 5167.



Osička řízení starteru s páčkou řízení. VE-VEH-VEHG-VBI. 26 VF angl. Obj. čis. 46.461.

26 VF Itál. Obj. čis. C 5407.



Šroubek osičky řízení starteru. Obj. čis. 46.445.



Šroubek tabělečky pístu. Obj. čis. 46.446.



Šroubek svorky k zachycení lanky. 26 VF Itál. Obj. čis. C 5182.



Matka svorky k zachyc. lanky. 26 VF Itál. Obj. čis. C 5229.

c) Řízení starteru na bowden.



Podložka svorky k zachycení lanky. 26 VF Itál. Obj. čis. 05181.



Svorka ocel. strunky VE-VEH-VEHG-VBI. Úplně a oběma šroubky. Obj. čis. 60.370.

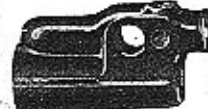
Šroubek svorky. VE-VEH-VEHG-VBI. Obj. čis. 07892.



d) Těleso vzduchového ventilu.



Úplně těleso vzduch. ventilu. VE-VEH-VEHG-VBI- pro pravou stranu (obr.) Obj. čis. 46393/7907, pro levou stranu (bez obr.) Obj. čis. 46393/8180.



Hoté těleso vzduch. ventilu. VE-VEH-VEHG-VBI- pro pravou stranu (vyobr.) Obj. čis. 46.384 pro levou stranu: Obj. čis. 46385.



Těsnění tělesa vzduch. ventilu. VE-VEH-VEHG-VBI. Obj. čis. 46.392.

Spojovací trubice starteru 26. VE-VEHG. Obj. č. 45.895. 30 VEH-VEHG. Obj. č. 45.896. 26-30 VBI-VR. Obj. č. 45.905.



Úplný vzduchový ventil.
VE-VEH-VEHIG-VEI.

Obj. č. 46.436.
26 VF.

Obj. č. 60.376.



Přípev. šroubek tělesa
vzduch. ventilu.

VE-VEH-VEHG-VEI.
Obj. č. 46.391.



Kalibrovaná koncovka
vzduch. ventilu.

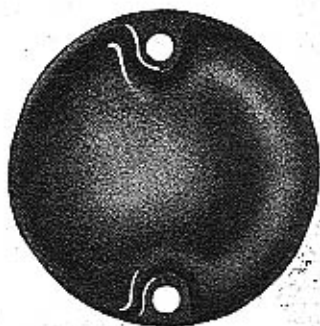
VE-VEH-VEHG-VEI.
Obj. č. 46.359.



Závínka koncovky.
VE-VEH-VEHG-VEI

Obj. č. 05690.

VII. Vzduchová a rozprašovací hrdla - tělesa.



Opěrka mušle
přívodu vzduchu

VE-VEH-
VEHG-VEI.
VF angl.

Obj. č. 47.031.



Přípevňovací
šroubek mušle
přívodu vzduchu

VE-VEH-
VEHG-VEI.
VF angl.

Obj. č. 37.658.



Vzduchové hrdélko.

26 VF Ital.
Obj. č. C 5605.

Mušle přívodu vzduchu.

VEH-VEHG.
Obj. č. 45.870.

VEI.

Obj. č. 46.025.
26 VF angl.
Obj. č. 46.585.



Šroubek vzduch. hrdélka
26 VF Ital.

Obj. č. 5006.



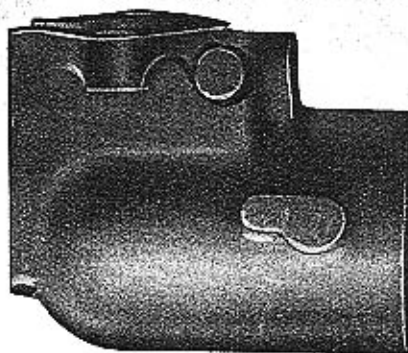
Upevňovací
šroub vzduch.
hrdla.

VE.

Obj. č. 03061.

Spec. pro Jawa

obj. č. 09281.



Vzduchové hrdlo.
VE.

Obj. č. Z 52.

Matka k připevnění vzduch. hrdla
VE

Obj. č. 05785.

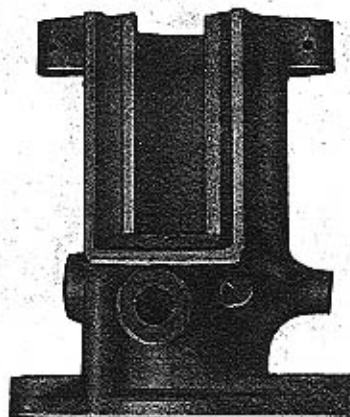
Podložka upev. šroubu vzduchového hrdla.
VE.

Obj. č. Z. 58.



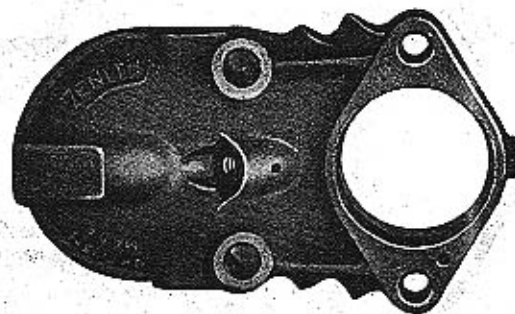
Spojovací šroub tělesa a víčka.
VEI.

Obj. č. 47.039.



Hoté těleso karburátoru.
26 VRI Obj. č. O 7498

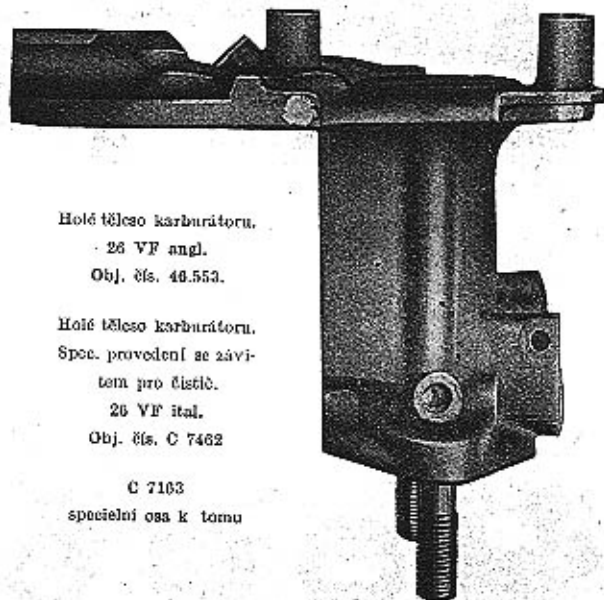
30 VEI Obj. č. Z 54.



Víčko plovákové komory.

VE Obj. č. Z 53/8043

VRI Obj. č. 45.015.



Hoté těleso karburátoru.

26 VF angl.

Obj. č. 46.553.

Hoté těleso karburátoru.

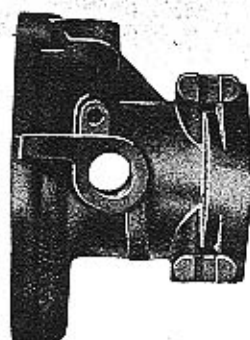
Spec. provedení se závit-
tem pro čistě.

26 VF Ital.

Obj. č. C 7462

C 7103

speciální osa k tomu



Hoté sseč hrdla.

26 VEH Obj. č. Z 59.

26 VE-VEHIG Obj. č. 43.869.

30 VEI Obj. č. Z 40.

30 VE-VEHG Obj. č. 43.370.

pro vůz Popular s karb. 26 VEHG

obj. č. 10422.

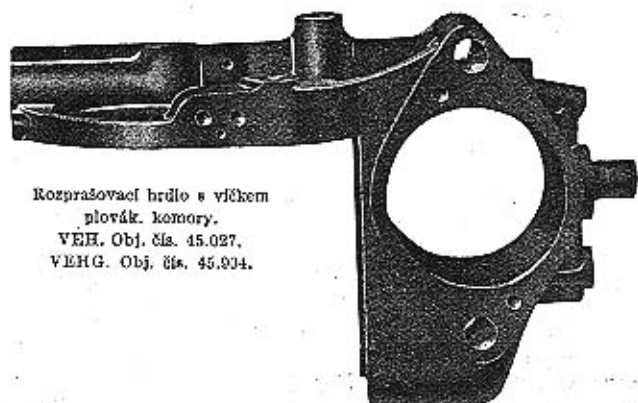
pro vůz Popular OHV 1.000 cm³

s karb. 26 VEH,

obj. č. 10247.



Těsnění ssného hrđla.
VE-VEH-VEHG-VEL.
Obj. řís. 43.949.



Rozprařovací hrđlo s vřčkem
plovák. komory.
VEH. Obj. řís. 45.027.
VEHG. Obj. řís. 45.934.

VIII. Spořič (Pro 26 VF ital.)



Osa spořiče.
26 VF ital.
Obj. řís. C 5109.



Připev. šroub rozprař. hrđla
VEH-VEHG.
Obj. řís. 47.033.



Úplný spořič
26 VF ital.
Obj. řís. C 5452.



Holé těleso spořiče.
26 VF ital.
Obj. řís. C 5099.



Zarážecí pero
volantku.
26 VF ital.
Obj. řís. C 5105.



Matka lůžka
spořiče.
26 VF ital.
Obj. řís. C 5101.



Lůžko spořiče.
26 VF ital.
Obj. řís. C 5100.



Seřizovací
volantek.
26 VF ital.
Obj. řís. C 5821.



Podložka vzpruhy
volantku.
26 VF ital.
Obj. řís. C 5833.



Těsnění spořiče.
26 VF ital.
Obj. řís. C 5153.



Utahovací matka
volantku.
26 VF ital.
Obj. řís. C 5826.



Pojistka spořiče.
26 VF ital.
Obj. řís. C 5408.



Nýtek pojistky
26 VF ital.
Obj. řís. C 5656.

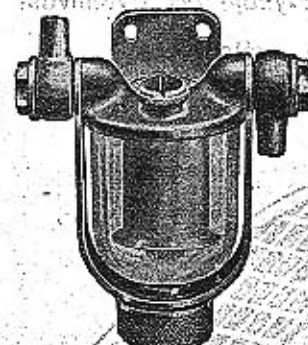
Čištění paliva

jest důležité a u dvoudobých motorů přímo nepostradatelné. Čistič paliva Zenith zadržuje veškerou nečistotu a zamezuje ucpávání trysek a poškození válců, pístů a kroužků.

Dokonalé lamelové čističe ZENITH



Malý model, obj. číslo 29949



Velký model, obj. číslo 24393

Různé přípojky pro malý model Zenith.

Otočná přípojka:

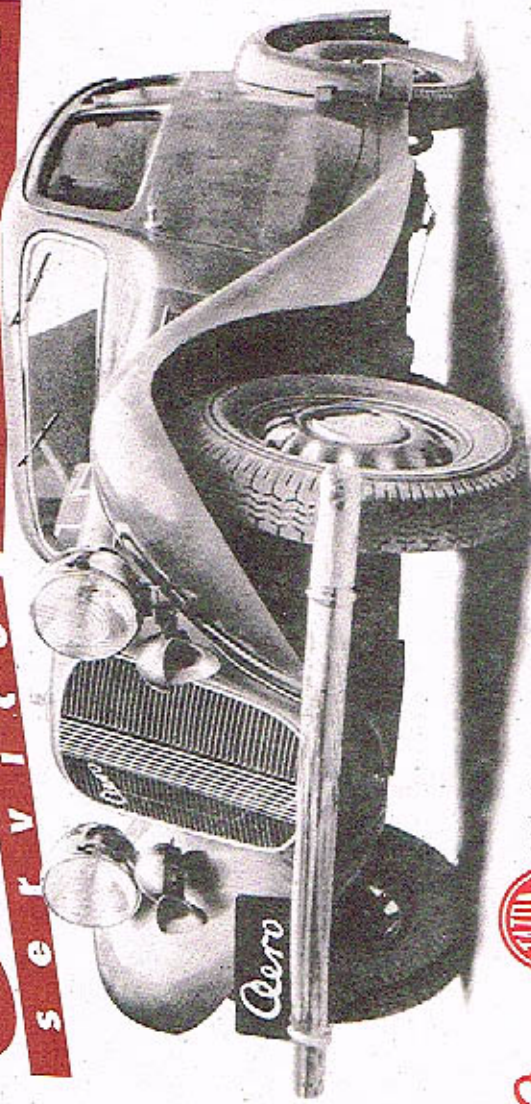
Pro trubku přívodu paliva \varnothing	Obj. řís.
4x6 mm	30.788
5x7 mm	30.797
6x8 mm (nejběžnější)	29.951

Rovná přípojka:

Pro trubku přívodu paliva \varnothing	Obj. řís.
4x6 mm	30.786
5x7 mm	30.785
6x8 mm (nejběžnější)	29.950

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz

Veteran
service



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



ŠŤASTNÝ TECHNICKÝ TAH:

Nový karburátor Zenith serie „V“ pro malé vozy velkých výkonů.

Nežli přistoupili technické laboratoři Zenith ke konstrukci nového typu „V“, musli vzít v úvahu určité předpoklady:

Věděli, že téměř ve všech evropských zemích fiskální zatížení a hospodářská situace vynutily si typ malého lidového vozu, jehož význam vzhledem k velkému rozšíření stále stoupá. Měli být však konstruován karburátor tomuto malému lidovému vozu vyhovující, znamenalo to konstruovali přístroj, který podá vyšší výkon než předcházející konstrukce, který dodá malému vozu skvělé zrychlení a pružnost, které byly dříve výsledou jen silných, dražších vozů, okamžitý start za každého počasí a hlavně musí znamenitě šetřit palivem, neboť to jest hlavní požadavek lidového vozu.

Má-li karburátor plně vyhovovat, musí být jim dokonale rozřešeny dva problémy:

Za první: Poměr palivo-vzduch musí být při všech rychlostech, kterékoli teplotě a vůbec za všech okolností stejný a neměnitelný a

za druhé: Co nejdokonalější míšení a co nejjemnější rozprašování paliva se vzduchem zároveň s rychlým a stejnoměrným rozdělováním směsi do jednotlivých válečků.

První problém jest u karburátoru Zenith plně rozřešen geniálním systémem kompenzační trysky (kompensátorem). Tento systém osvědčuje se po více než 25 roků u milionů vozů ve všech světadílech, v Evropě jako v krajích tropických či ledových končinách severu.

Druhý problém jest u těchto karburátorů skvěle rozřešen úplně novou metodou rozprašování a rozdělování směsi. Tato nová metoda vyzkoušena byla všemi možnými laboratorními pokusy v uměle vyvolaných povětrnostních změnách a větrných tunelech a dlouho trvajících praktickými zkouškami v celé řadě států různých světadílů.

Samozřejmě jest nový karburátor Zenith serie „V“ vybaven též vmontovaným startérem, který v principu jest opět malým samostatným karburátorem a který umožňuje okamžitě naskočení motoru i za nejnižších mrazů. Jsou tedy přednosti skvělého karburátoru Zenith serie „V“ stanoveny příslušnými zkouškami a nejsou to snad pouhé sliby nebo dohady.

Nejmenší spotřeba paliva.

Protože kompenzační systém karburátoru Zenith bezpečně udržuje neměnitelný poměr palivo-vzduch za všech okolností, jest teoreticky energie paliva využita na nejvyšší míru. Dokonalé míšení, zvláště jemné rozprašování a rychlé, pravidelné rozdělování směsi do válečků zaručuje tichý, ale stále plnou silou vedený běh motoru, s tak zmenšeným třením styčných ploch, takže jezdec s palivem ušetřuje, jakého výkonu jest schopen jeho vůz při poměrně skromné spotřebě paliva. Jezdí se tedy s karburátorem „V“ rychleji, úsporněji, tišeji a bez poruch.

Spolehlivý start.

Při velkém mrazu potřebuje motor k naskočení bohatší směs na palivo, než může dodat karburátor, seřazený pro běžnou provozní teplotu. Pomocná sponščená zařízení obohací směs palivem tím způsobem, že nastříknou do válečků a ponejvíce do jednoho válečku palivo v tekutém stavu. Tímto tekutým palivem smývá se olejový film se stěn válečků a mazavost oleje v klikové skříně se míšením s přehřátým palivem zeslabuje. Mimo to působí taková zařízení jen v oka-

mžiku naskočení, nikoli v jízdě bezprostředně po startu a motorom ještě na provozní teplotu neohřátým.

Avšak karbustarter Zenith dodává nejen na palivo bohatou, řádně rozprašenou a do všech váleč stejnoměrně rozdělovanou směs pro naskočení studeného motoru, nýbrž možno jeho činnosti využít i směs karburátorem dodávanou palivem obohatit i po odpičtu vozu, dokud se motor plně nateplí, při jízdě do prudkého stoupání atd.

Řízení činnosti starteru děje se pohybem vytažením resp. zasunutím knoflíku na přístrojové desce. Opomenutím ponecháním starteru v činnosti aerodynamik nebo nepatrně vyšší spotřebu paliva žádná škoda oproti starým nastříkacím pumpičkám, a nicméně mohou vzniknouti opomenutím zašroubování značné poruchy.

Pomocí tohoto nového starteru Zenith technicky zlepšeného naskočí nejen bezvadně motor i za nejtěžšího nraza, ale i odpičt vozu s dostatečně nateplným motorem jest plynulý a tichý bez vysazování a poškozování motoru.

Větší výkon.

Ačkoli se s novým karburátorem Zenith »V« dočili se stejným množstvím paliva více kilometrů, není to nikterak na úkor vřebného výkonu motoru. Rovnoměrným rozdělováním ideální směsi vzniká dostatečná záloha síly, která se dříve vyplývala ve špatném zrychlování, při jízdě do kopce a častým měněním rychlosti. Proto může jezdec dosáhnouti skutečně nejvyšší možný výkon při nejmenší spotřebě, neboť každá kapka paliva jest co nejhospodárněji využita.

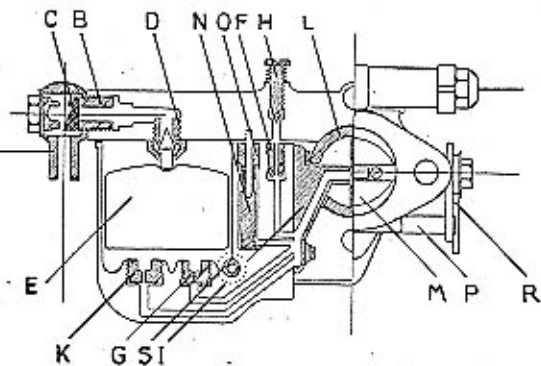
Pružné přechody.

Co nejmenší rozprašování směsi a bezvadné přidělování do váleč má za účinek, že motor reaguje bleskurychle na sebejmennější hnutí akcelerační páky. Každý automobilista ví dobře, co to nejen pro pohodlí a požitek, ale i pro bezpečnost jízdy ve slůvka vozidel a předjíždění znamená.

Teprve při jízdě s vozem, novým karburátorem Zenith »V« vyzbrojeným, možno si uvědomiti tento nádherný pocit bezpečnosti, poslušnosti motoru na sobemenní hnutí akceleračního vyvolání a zjistiti, že i malý vřz vyrovná se ve výkonu vozům daleko silnějším.

Kdo si svůj starý karburátor vymění za nový karburátor Zenith »V«, má dojem, že jezdí s novým vozem.

Ústrojí karburátoru Zenith „V“.



VYSVĚTLENÍ.

- | | |
|---|--|
| A — otočná přípojka přívodu paliva | K — kompenzátor |
| B — svorník otočné přípojky | L — rozprašovací kalíšek |
| C — sítko čističe | M — škrtké klapky |
| D — sedlo s plovákovou jehlou | N — emulsní trubice kompenzátoru |
| E — plovák | O — připevňovací šroubek emulsní trubice |
| F — tryska volnoběhu | P — nárazová páčka škrtké klapky |
| G — hlavní tryska | R — páčka řízení škrtké klapky |
| H — regulační šroubek vzduchu volnoběhu | S — spouštěcí tryska. |
| I — emulsér | |

Jednotlivé typy karburátorů Zenith „V“ se starterem.

Karburátory »V« vyráběny jsou ve velikostech (o průměru ssacího hrdla) 26 a 30 mm.

Konstrukce jejich liší se na:

Vertikální (svislé), označené »VE«.

Horizontální (vodorovné), označené »VEH« a »VEHG«.

Spádové (down-draught, inverze, Fallstrom), označené »VEI«, »VEIF« a »VF«.

Typy VE, VEH, VEHG, VEI a VEIF jsou výrobky anglické továrny Zenith, typy VF jsou výrobky jednak továrny anglické a jednak továrny italské.

Popis činnosti karburátoru Zenith „V“.

Palivo přiváděno jest otočnou přípojkou A do svorníku B, opatřeného čistícím sítkem C a otvory sedla s plovákovou jehlou D vtíká do plovákové komory.

Uhladina paliva v plovákové komoře udržována jest na přesné stanovené výšce plovákem E. Z plovákové komory tlačeno jest palivo podle zákona o spojitých nádobách:

1. Hlavní tryskou G a příslušnými průchody jednak k trysce volnoběhu F, jednak přímo do emulséru I.

2. Kompensátorem K jednak do emulsní trubice N, jednak přímo do emulséru I.

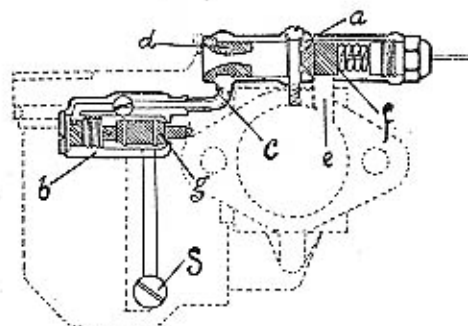
3. Spouštěcí tryskou S ke starteru.

V emulséru I připraveno jest palivo k výstupu do rozprašovacího kalíšku L, kde je mícháno se vzduchem a rozprašováno, načež jest rozprašená směs (mlhovina), řízená škrtké klapkou M nasávána ssacím hrdlem karburátoru do jednotlivých váleč.

Volnoběh. Palivo pro volný běh motoru potřebné odměřováno jest tryskou volnoběhu F a množství potřebného vzduchu regulováno regulačním šroubkem vzduchu H.

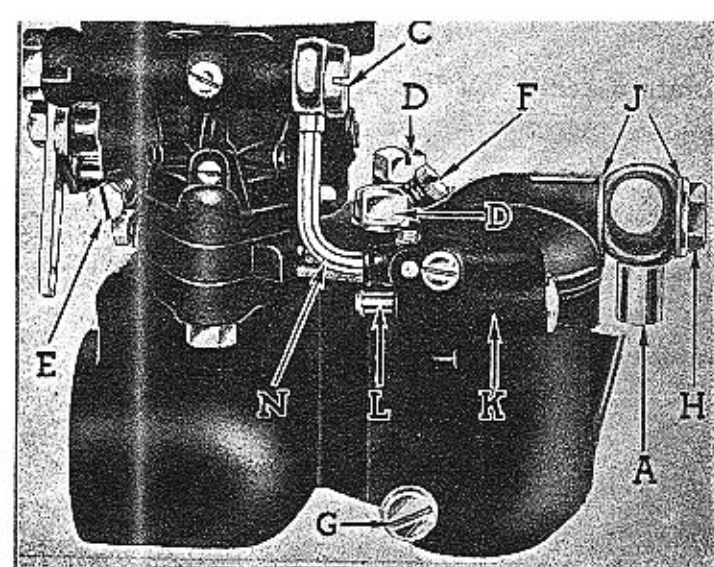
Starter. Palivo, odměřované spouštěcí tryskou S, prochází zásobní komorou v tělese plovákové komory a průchodem v horní části karburátoru vchází do rozprašovacího tělesa vzduchového ventilu b, spojovací trubici vedeno jest pak dále do rozprašovacího tělesa a. Rozprašovací těleso a opatřeno jest vyměnitelným kalibrováním vzduchovým prstencem d. Palivo míší se v tomto rozprašovacím tělese se vzduchem a rozprašuje se. Bohatě dimenzovaným průchodem e nasávána jest pak utvrzená rozprašená směs (mlhovina) do ssacího hrdla karburátoru až za škrtké klapkou. Starter uváděn jest v činnost pístem f, jímž zavírán a otevírán jest průchod a. Automatická regulace přídavného vzduchu využitím silnějšího tlaku prováděna jest vzduchovým ventilem g.

Ústrojí starteru karburátoru Zenith „V“.



VYSVĚTLENÍ.

- | | |
|---|--------------------------------------|
| a — rozprašovací těleso starteru | c — vstupní průchod do ssacího hrdla |
| b — těleso vzduchového ventilu | f — píst řízení činnosti starteru |
| c — spojovací trubice obou těles starteru | g — vzduchový ventil |
| d — vzduchový prstec | S — spouštěcí tryska. |



Vertikální karburátor
VE.

Seřizování karburátoru Zenith „V“.

Seřizování karburátoru Zenith „V“ provádí se:

1. Rozprašovací kalíšek.
2. Kompensátorem.
3. Emulsní trubici kompensátoru.
4. Hlavní tryskou.
5. Tryskou volnoběhu.
6. Regulačním šroubkem vzduchu volnoběhu.
7. Regulačním šroubkem nárazu škrticí klapky.
8. Spouštěcí tryskou.
9. Vzduchovým prstenecem starteru.
10. Vzduchovým ventilům starteru.

1. Rozprašovací kalíšek.

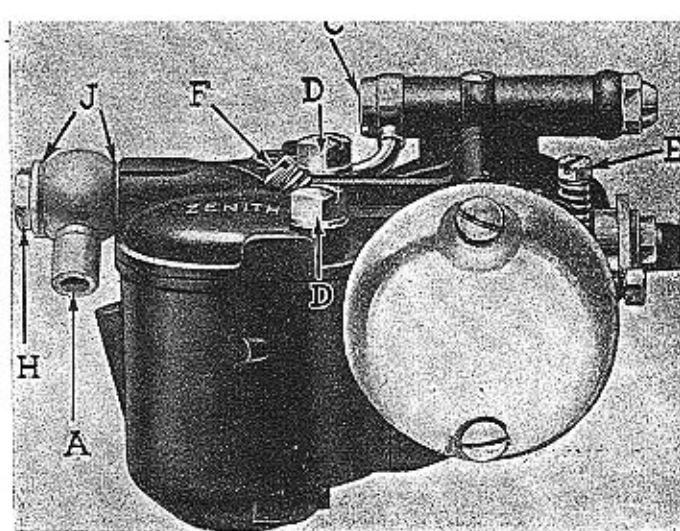
Velikost rozprašovacího kalíšku (vnitřní průměr v mm) jest základem regulace karburátoru a proto musí býti určena zvlášť pečlivě, nejlépe zkusmo několika kalíšky odstupňované velikostí. Při kalíšku příliš malém nedocílí se dostatečný počet otáček a motor nemá plný výkon. Při kalíšku příliš velkém má motor t. zv. „mrtvé přechody“, t. j. vstupuje velmi zvolna a po přestávce do vyšších otáček.

2. Kompensátor.

Při volbě velikosti průtokového otvoru (kalibrace) kompensátoru nutno si ujasnit jeho funkci. Na volnoběh běžící motor přechází do vyšších otáček po stisknutí akcelerační páky, t. j. po otevření škrticí klapky. Na tomto t. zv. prvním přechodu vstupuje v činnost kompensátor, jehož zásobní komora jest pod atmosférickým tlakem vzduchu a dodává do rozprašovacího kalíšku stále stejné množství paliva. Jelikož zvyšováním počtu otáček jest nasáváno do rozprašovacího kalíšku stále větší množství vzduchu, kdežto množství paliva, kompensátorem dodávaného, jest stále stejné, směs stále chudne na palivo, až se stane pro svůj účel nepotřebnou (nezápalnou). Jest tedy funkce kompensátoru omezená a při praktické jízdě se jeho plná činnost projevuje hlavně až do rychlosti 40–45 km/hod., žili při t. zv. střední rychlosti (jízda po městě).

Musí proto býti kalibrace kompensátoru taková, aby přechod z volnoběhu do středních otáček byl hladký a rychlý, bez vysazování a střílení (kompensátor příliš malý) a zahlavání (kompensátor příliš velký). Je-li kompensátor správně kalibrován, musí motor do rychlosti 40–45 km rychle akcelarovati a při nejmenší prakticky dosažitelné rychlosti (6 km/hod.) nesmí trhati, zastaviti se nebo v lůžkách tlouci.

Horizontální karburátor
VEH pro pravou stranu
motoru ve směru jízdy a
VEHG pro levou stranu
motoru ve směru jízdy.



3. Emulsní trubice kompensátoru.

Jelikož při rychlém otevření škrticí klapky vniká okamžitě vzduch do rozprašovacího kalíšku, kdežto palivo jako tekutina pohybuje se pomaleji, nedodá-li by kompensátor pro první otáčky přechodu směs o potřebné hořstosti palivem. Proto opatřen jest zásobní komorou, kde potřebná záloha paliva pro přechod jest připravena. Zásobní komora opatřena jest emulsní trubicí, která odměří zásobu paliva podle potřeby toho kterého motoru. V případě, že ani nejvyšší kalibrování emulsní trubice nestačí, zůstane zásobní komora prázdná. U typů speciálních (VF) býva zásobní komora kompensátoru již tak přesně odměřena a vyzkoušena, že emulsní trubice automaticky odpadá. Dodáváme karburátory pravidelně již s vyhovující emulsní trubicí, takže není potřeba ji během seřizování vyměňovati.

4. Hlavní tryska.

Tak jako u kompensátoru nutno si i u hlavní trysky při seřizování ujasnit její funkci. Hlavní tryska není pod tlakem atmosférického vzduchu; motor si sám podtlakem potřebné množství paliva z ní nasává.

Jakmile zvýší se podtlak následkem vyššího počtu otáček, nasává si motor z hlavní trysky tu zásobu paliva, kterou následkem zchudnutí směsi na palivo při dokončování činnosti kompensátoru potřebuje. Jeví se činnost hlavní trysky tedy hlavně v praktické rychlosti vozidla nad 40–45 km. Musí tedy býti hlavní tryska kalibrována:

- a) Aby t. zv. druhý přechod (z kompensátoru na hlavní trysku) byl hladký a rychlý, t. j. bez vysazování a střílení (příliš malá hlavní tryska) a bez zahlavání (příliš velká).
- b) Aby vozidlo vykazovalo na trati nejvyšší dosažitelný výkon bez střílení a vysazování (příliš malá hlavní tryska) a zahlavání (příliš velká) a motor dobře i v nejvyšší rychlosti táhl.
- c) Aby vozidlo v rychlosti nad 40–45 km/hod. bylo pohyblivé.
- d) Aby motor do stoupání dobře táhl.
- e) Aby motor na prudkém stoupání před řazením nižší rychlosti ztrácel otáčky pravidelně a pomalu bez střílení a tarokování.

5. Tryska volnoběhu.

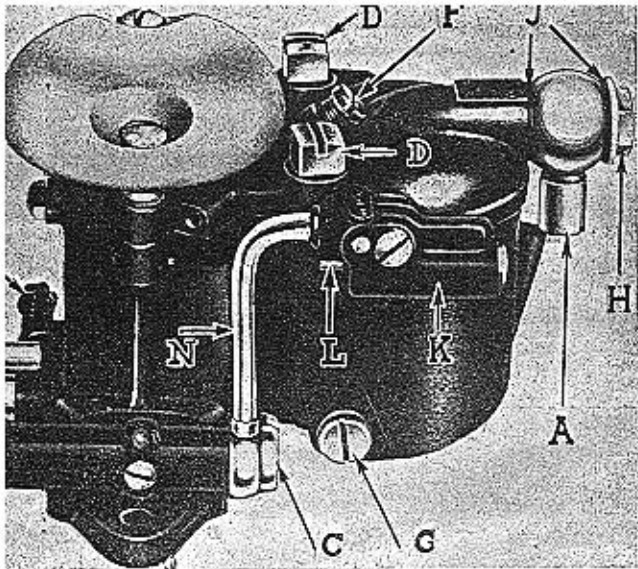
6. Regulační šroubek vzduchu volnoběhu.

7. Regulační šroubek nárazu škrticí klapky.

Volnoběh slouží k udržení činnosti motoru za klidu vozidla. Musí proto býti tryska volnoběhu tak kalibrována, aby motor běžel na malé otáčky pomalu, liše a pravidelně, bez zastavování.

Množství vzduchu, potřebné k činnosti volnoběhu, nutno seříditi regulačním šroubkem vzduchu volnoběhu takto:

Pootočí se počátkem škrticí klapky, aby motor se nezastavil. Regulační šroubek vzduchu zatáhne se úplně směrem do prava. Povolí se opět zpět do leva o 1–3% půlotočky. Škrticí klapka



Spádový karburátor VEI
(VEIP)

opětne se zavře. Motor nyní běží na volnoběh a podle potřeby provede se pak korektura do leva či do prava.

Jelikož průchod volnoběhu do ssačního hrudla ústí přesně na bočnou hranu škrticí klapky, nutno regulačním šroubkem nárazu vyregulovati škrticí klapku tak, aby průchod pod hranou byl otevřen podle potřeby, nikoliv však tolik, aby motor běžel místo na volnoběh na pootočenou škrticí klapku (kompensátor).

Nutno vzít též v úvahu, že volnoběh má určitý vliv i na první přechod. Proto jest nutno při volbě kalibrace trysky volnoběhu, seřizování vzduchu a seřizování šroubku nárazu škrticí klapky o bezvadném prvním přechodu pomalým tažením za páčku řízení škrticí klapky se pře-svědčovati.

Seřizování starteru.

Jak již v předu řečeno, jest starter v principu zcela samostatný pomocný karburátor a nutno proto jeho seřizování věnovati tak bedlivou pozornost, jako seřizování celého karburátoru.

8. Spouštěcí tryska.

Kalibrace spouštěcí trysky musí býti taková, aby studený motor:

- ihned naskočil;
- po naskočení se nezastavoval, nýbrž rozbíhal se do počtuků vyšších otáček než bezprostředně po naskočení;
- nestřelil zpět a nevynechával (příliš malá spouštěcí tryska) neb netarokoval (příliš velká spouštěcí tryska);
- namel příliš vysoký nebo příliš malý počet otáček.

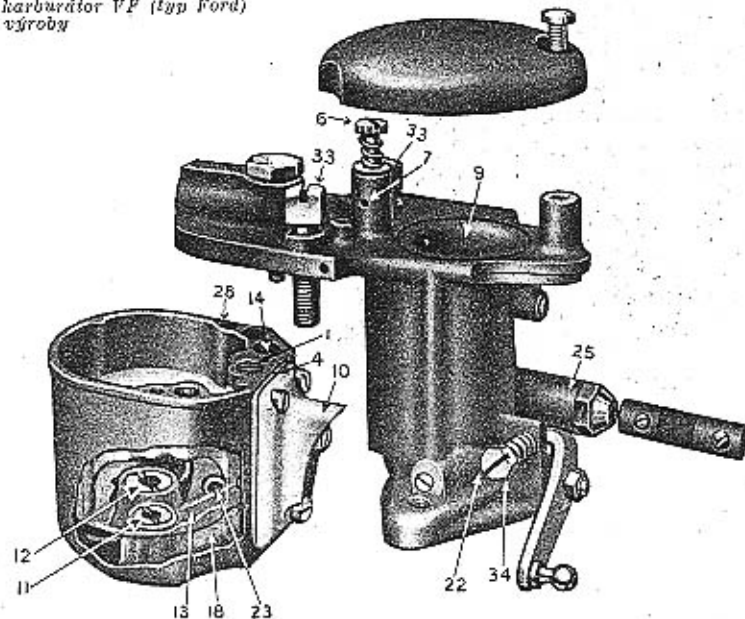
9. Vzduchový prstenec starteru.

Kalibrace vzduchového prstence musí odpovídati kalibraci spouštěcí trysky tak, aby činnost starteru rovněž vyhovovala podmínkám a—d. Nezapomněto však, že příliš velký prstenec může zavinití utrátila potřebného pro bezvadné odebírání paliva starterem a starter pak špatně funguje. Špatnou funkci lze pozorovati podle toho, že po naskočení motoru konec vzduchového ventilu nezatáhne se zpět do tělesa.

10. Vzduchový ventil starteru.

Jak známo, studený motor potřebuje k naskočení směs na palivo zvláště bohatou. Jakmile však motor naskočí, pečal by se touto příliš bohatou směsí zahlcovati a tarokovati. Proto podtlakem uveden jest v činnost vzduchový ventil, umístěný v tělese vzduchového ventilu. Pod vzduchovým ventilem přiváděno jest další potřebné množství vzduchu. I toto množství vzduchu

Spádový karburátor VF (typ Ford)
anglické výroby



lze řídit pomocí různé kalibrované koncevky ventilu. Tarokuje-li tedy motor po naskočení při běhu na starter, nutno použiti koncevky ventilu menšího vnějšího průměru a vynechává-li či sířil, nutno použiti koncevky o větším průměru větší.

Důležitá upozornění:

Má-li starter bezvadně fungovati, nutno jej seřizovati dvakrát ročně, t. j. na jaře a na zimu. V zimě zvětšuje se kalibrace spouštěcí trysky o 20 až 30/100 mm oproti létu a koncevka vzduchového ventilu se v zimě buď odejme úplně nebo nahradí jinou o zvláště malém průměru. Kalibrace rozprašovacího kalíšku, hlavní trysky a kompensátoru určuje se při motoru teplém.

Kalibrace trysky volnoběhu určuje se a seřizování volnoběhu se provádí při motoru teplém i studeném.

Starter seřizuje se při motoru studeném.

Veškeré tyto seřizovací pokyny předpokládají, že motor jest v naprosto bezvadném stavu.

Bezvadné seřizování karburátoru není možné, má-li motor tyto vady:

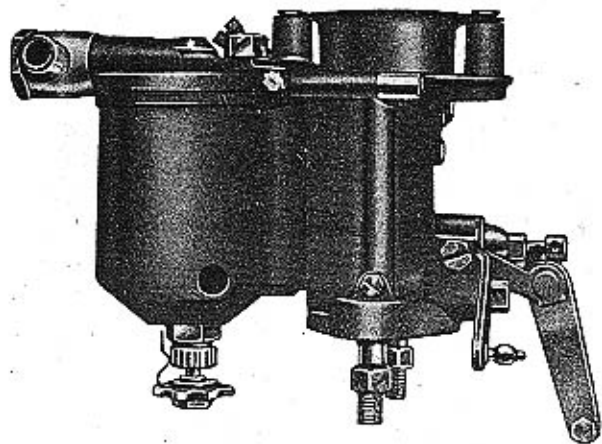
- Když ústrojí zapalování není v pořádku;
- když zapalovací svíčky nevyhovují velikou kapacitou, nebo řádně nefungují;
- když ventily motoru bezvadně nezavírají;
- když jeden nebo více válců propouští kompresi;
- když těsnění příruby karburátoru, nasávacího potrubí nebo hlav válců dobře netěsní;
- když spojka špatně zabírá nebo vypojeva peněkůd tře;
- když brzda na některém kole je špatně seřizována a počtukůd tře i není-li uvedena v činnost atd.

Jelikož motor pracuje za jiných atmosférických podmínek v létě a jiných v zimě, doporučuje se vždy na jaře a na podzim přezkoušeti seřizování karburátoru a provést podle potřeby korektura zejména hlavní trysky, kompensátoru a spouštěcí trysky.

Montáž karburátoru Zenith „V“.

Při montáži nutno dbáti, aby těsnění příruby karburátoru dobře těsnilo, dále aby akcelerační táhlo bylo správně vyregulováno, t. j. aby nebýlo příliš dlouhé, příliš krátké nebo v nesprávném úhlu k páčce řízení škrticí klapky, neboť by se v krátkém čase vyšlehala lůžka osičky škrticí klapky.

Ocelová stranka starteru buď u knoflíku vyregulována tak, aby měla as 1 mm vále. Veškeré součástky karburátorů buďtež uloženy mírně s citem, aby při demontáži se nepoškodily.



Spádový karburátor VZ (typ Ford) italské výroby.

Čištění.

Karburátor nutno častěji řádně vyčistiti.

Povolněním obou šroubů předřizujících plovákovou komoru se tato oddějí od části horní. K vyznění trysek použije se delšího šroubu se štranným ukončením. Vyjma se i ostatní trysky, odmontují obě části starteru a emulser (pozor nepoškodit těsnění!), načež se celá tělesa vykoupují v benzínu a všechny průchody profouknou hustilkou. Zvláštní pozornost nutno věnovati sítku na svorníku otočné přípojky. Otvory trysek nesmějí býti protahovány železným drátem nebo jinými předměty z tvrdých kovů, nýbrž nejlépe žíní nebo slabým, zvláště měkkým měděným drátkem.

Opravy.

Opravy karburátorů nutno svěditi buď továrně, jež vozidlo vyrobila, nebo dílně, jež jest vyzbrojena potřebnými příslušnými nástroji, jako: hladinoměry, aparátem na měření spotřeby paliva atd. Doporučujeme proto firmě své síti Zenith-Service, jež netoliko disponuje příslušnou výzbrojí, nýbrž i odborníky, prošlymi našimi speciálními kursy.

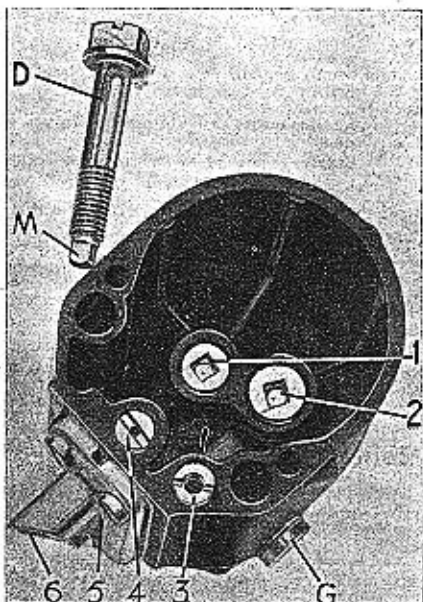
Nesoborná oprava může karburátor poškoditi tak, že se stává nepoužitelným.

Všeobecné pokyny.

Používejte startera pouze k natáčení stlačeného motoru!

Nasklepejte a neprotřete trysky! Jejich otvory jsou kalibrovány na 0,15 mm přesně a již několikrát namámením chybí přizpůsobení. Sklepením neb protřením zalehovaná tryska není měřitelná ani přesným kalibrem a ztrácí se proto kontrola. Máte-li domněnku, že některá tryska Vašeho karburátoru jest příliš volká nebo malá, upatřte si buď v tovární prodejně naší Service-Zenith nebo přímo u nás trysku o 0,15 mm větší neb menší.

Karburátor jednou řádně seřízený funguje několik desítek tisíc km naprosto bezvadně a potřebuje jen občas řádně vyčistiti. Nehleďte proto každou poruchu motoru v prvé řadě v karburátoru. Ušetřte si tím mnoho času, zlosti i peněz.



SPECIÁLNÍ TYPY KARBURÁTORŮ ZENITH „V“ A JICH SEŘÍZENÍ PRO ČSL. MALÉ MOTORY.

Typ motoru	Počet válců	Dvou či čtyřválcový	Obsah válce v cm ³	Typ, velikost a spec. číslo karburátoru	Seřízení:											Poznámka:			
					Kompensátor	Tryska volnoběžná	Kalibrování pro chodník volnoběžný	Minimální trubice	Vzádech kompenzátoru	Odběrný otvor	Sedlo jehly	Spouštěcí tryska	Vzduch. přetlacení	Kovovka vlnitá	Vzpruha vlnitá				
„Aero“	1	2d.	500	26 VEHG V 1/Pr A	23	70	95	60	90	1	4	4	F	2-5	100	3-5	5	30	
„Aero“	2	2d.	662	26 VEAHG V 2/Pr	24	65	95	60	90	2	4	4	F	2-5	100	3-5	5	30	
„Aero“	2	2d.	1000	30 VEAHG V 3/Pr	28	80	100	65	90	2	4	4	F	2-5	100	3-5	5	30	zadní náhon
„Aero“	2	2d.	1000	30 VEAH V 4/Pr	28	80	100	65	—	1	4	4	F	2-5	100	3-5	5	30	přední náhon
Asap-Skoda „Popolar“	4	4d.	1000	26 VEHF V 100/Pr	20	55	95	65	90	bez	4	4	—	2	100	3-5	5	30	
Asap-Skoda „Rapid“	4	4d.	1200	26 VRF V 101/Pr	20	60	95	65	90	bez	4	4	—	2	70 dířka 90	3-5	5	30	
„Jawa“	2	2d.	700	26 VEHG V 200/Pr	24	75	95	60	90	2	4	4	F	2	110	3-5	5	30	
Tatra „57“	4	4d.	1160	26 VEA/LH V 400/Pr	20	65	75	60	90	2	4	4	3	2	100	3-5	3-5	30	Plovák, komoru ve směru jízdy. Přetlacení Z 61
Tatra „57“	4	4d.	1160	26 VE V 401/Pr	20	65	75	60	90	2	4	4	3	2	100	3-5	3-5	30	Plovák, komoru ke straně. Přetlacení Z 61
Walter-Junior	4	4d.	990	26 VF V 500/Pr	bez	80	55	60	—	—	—	—	—	2	125	—	—	35	
Zbrojovka „Z 4“	2	2d.	900	30 VEH V 700/Pr	23	55	110	65	110	1	4	4	F	2-5	120	3	5	30	
Tatra 11/12	2	2d.		26 VE V 402/Pr	18	65	100	60	110	—	—	—	—	3	—	3	—	—	Kmž. přír. Z 51 přetlacení Z 62

NÁHRADNÍ SOUČÁSTI KARBURÁTORŮ ZENITH „V“

TYPŮ 26 a 30 VE-VEH-VEHG-VEI (VEIF), 26 VF angl. a 26 VF ital. výroby.

Upozornění: Neúplně u každé jednotlivé součástky uveden typ a velikost karburátoru, jest součástí totožná pro všechny typy a obě velikosti (26 a 30). Je-li uveden typ bez velikosti, jest součástí jen pro tento typ, avšak pro obě velikosti. Je-li uveden typ i velikost, patří součástí toho kterého objednaného šela jen pro tento typ a tuto velikost. Pozor, u karburátorů VF zjistěte napřed, jedná-li se o výrobek továrny „Zenith“ v Itálii nebo Anglii. Údaj vytláčí na víčku plovákové komory buď „Made in Italy“ nebo „Made in England“.

I. Přívod paliva.



Obj. čís. 33.555.
Hlavní otočná přípojka.
Kč 10.90



Obj. čís. 17.506.
Těsnění otoč. přípojky.
Kč —,25



Obj. čís. 33.556.
Svorník otočné přípojky.
Kč 12.70



Obj. čís. 33.786.
Sítko na svorník otoč. přípojky.
Kč 5.—

Obj. čís. 33.502.
Úplně otoč. přípojka z předcházej. dílu sestavená Kč 30.—

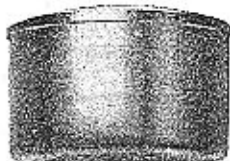
II. Plováková komora.



Hlavní plováková komora
VE-VEH-VEHG-VEI:
obj. čís. 45.775.
26 VF angl.: obj. čís. 0.7878.
26 VF ital.: obj. čís. 45.775—47.
Kč 120.—



Přípevňovací šroub plovákové komory
VE-VEH-VEHG-VEI:
Obj. čís. 47.025
26 VF angl.
Obj. čís. 46.578.
26 VF ital.
Obj. čís. C 6455.
Kč 2.90



Plovák.
Obj. čís. 47.231.
Kč 20.—



Těsnění sedla jehly.
Obj. čís. 11.061.
Kč —,25



Sedlo s jehlou.
Obj. č. 48.257 = 1.3.
Obj. č. 36.383 = 1.75.
Obj. č. 36.416 = 2.
Obj. č. 34.843 = 2.5.
Obj. č. 34.844 = 3.
Kč 24.40

III. Seřizovací díly a emulsér.



Obj. čís. 16.631.
Hlavní tryska od 40 do 160/100 mm po 5/100.
Kč 6.—



Obj. čís. 16.709.
Těsnění hlavní trysky.
Kč —,25



Obj. čís. 18.817.
Kompensátor od 40 do 160/100 mm po 5/100.
Kč 6.90



Obj. čís. 16.828.
Těsnění kompensátoru.
Kč —,25

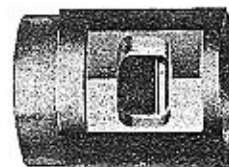
Uvedené ceny náhradních součástí jsou nezávislé a vyhradzují si měnit je podle kolísání kursů cizích měn, změn celních předpisů cizích států a výrobních kalkulací našich továren.



Emulsní trubice kompensátoru č. 1—3.
Obj. čís. 46.257.
Kč 6.60



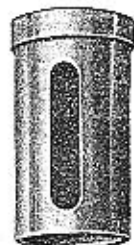
Přípev. šroubek emulsní trubice.
Obj. čís. 46.285.
Kč 2.50



Rozpraš. kalíšek od 15 do 25 mm po 1 mm.
VEH obj. č. 46.838.
VEHG obj. č. 46.839.
Kč 31.20



Rozpraš. kalíšek od 15 do 25 mm po 1 mm.
VE obj. č. Z 53.
Kč 31.20



Rozpraš. kalíšek od 17 do 26 mm.
VEI.
Obj. čís. 43.668.
Kč 31.20



Upevňovací šroubek rozpraš. kalíšku.
Obj. čís. 36.160.
Kč 2.20



Emulsér.
VEH Obj. č. Z 50.
VEH Obj. č. 43.405.
VEHG. O. č. 43.842.
VEI-VF. O. č. 49.654
Kč 21.—



Těsnění emulsního šroubu.
Obj. čís. 46.292.
Kč 1.10



Přípev. šroubek emulsního šroubu (krátký).
Obj. čís. 47.026.
Kč 1.70



Přípev. šroubek emulsního šroubu (dlouhý).
Obj. čís. 46.171.
Kč 1.70

IV. Volnoběh.



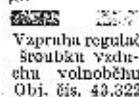
Tryska volnoběhu od 40 do 80/100 mm po 5/100.
Obj. čís. 36.455.
Kč 11.40



Těsnění trysky volnoběhu.
Obj. čís. 36.510.
Kč —,50



Regulační šroubek vzduchu volnoběhu.
Obj. čís. 43.323.
Kč 4.10



Vzpruha regulač. šroubku vzduchu volnoběhu.
Obj. čís. 43.322.
Kč 1.10



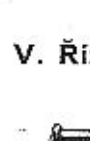
Kalibrování příchodník volnoběhu.
Obj. čís. 33.451.
Kč 4.10



Zátka kalibrov. příchodník VE-VEH-VEHG-VEI.
Obj. čís. 41.743.
26 VF angl.
Obj. čís. 68045.
26 VF ital.
Obj. čís. C 5337.
Kč 1.30



Škrtilí klapka.
26 VE-VEH-VEHG-VEI.
Obj. čís. 42.437.
Kč 9.90



Osa škrtilí klapky s namontovanou koncovkou.
26 VE-VEH-VEHG-VEI:
Obj. čís. 43.935
Kč 20.80

30 VE-VEH-VEHG-VEI:
Obj. čís. 43.936.
26 VF obj. čís. 46.588
Kč 20.80
Kč 20.80

Podložka pro osu obj. č. 9335
Kč 2.—

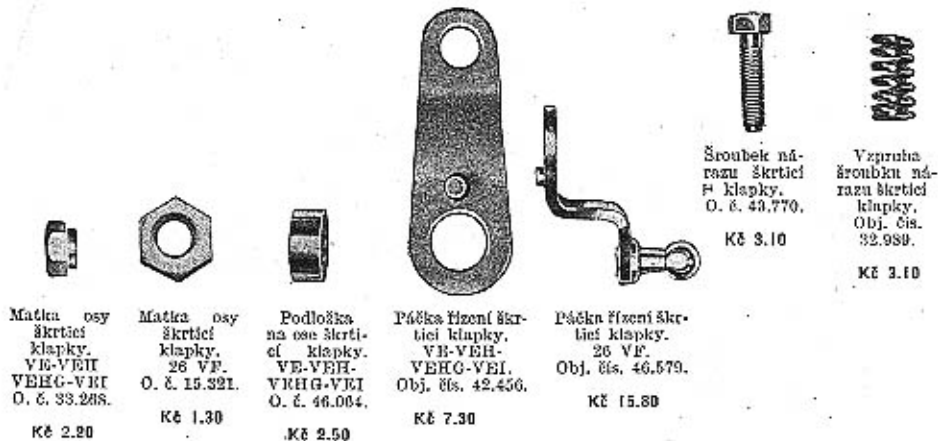


Přípevňovací šroubek škrtilí klapky.
Obj. čís. 31.008.
Kč 1.70



Posuvník náčky řízení škrtilí klapky s namont. nárazníkem.
Obj. čís. 43.929.
Kč 10.30

Uvedené ceny náhradních součástí jsou nezávislé a vyhradzují si měnit je podle kolísání kursů cizích měn, změn celních předpisů cizích států a výrobních kalkulací našich továren.



Matka osy škrtící klapky. VE-VEH-VEHG-VVI O. č. 33.268. Kč 2.20

Matka osy škrtící klapky. 26 VF. O. č. 15.321. Kč 1.30

Podložka na ose škrtící klapky. VE-VEH-VEHG-VVI O. č. 46.064. Kč 2.50

Páčka řízení škrtící klapky. VI-VEH-VEHG-VVI. Obj. čis. 42.456. Kč 7.30

Páčka řízení škrtící klapky. 26 VF. Obj. čis. 46.579. Kč 15.80

Šroubek nárazu škrtící klapky. O. č. 44.770. Kč 3.10

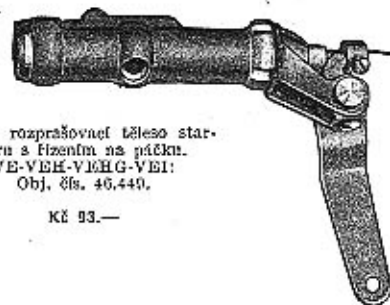
Vzpruha šroubku nárazu škrtící klapky. Obj. čis. 32.989. Kč 3.10

VI. Starter.

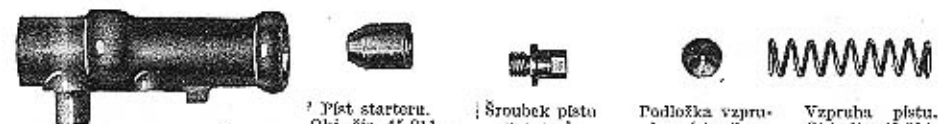
a) Těleso rozprašovací.



Úplné rozprašovací těleso starteru s řízením na bowden. VI-VEH-VEHG-VVI. Obj. čis. 08146. Kč 80.—



Úplné rozprašovací těleso starteru s řízením na páčku. VE-VEH-VEHG-VVI. Obj. čis. 46.449. Kč 93.—



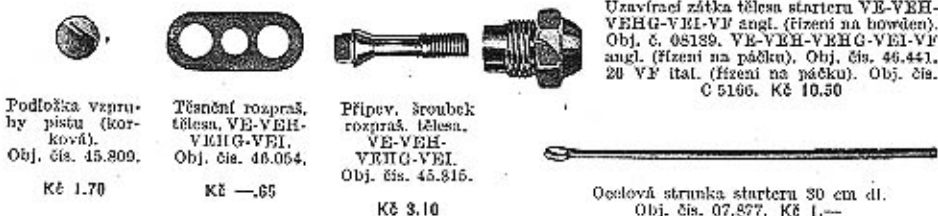
Hoté rozprašovací těleso starteru. VI-VEH-VEHG-VVI. Obj. čis. 45.805. Kč 28.80

Píst starteru. Obj. čis. 45.811. Kč 5.20

Šroubek pístu pro ocel. strunku. Obj. čis. 45.812. Kč 3.10

Podložka vzpruhy pístu (kovová). Obj. čis. 45.810. Kč 3.10

Vzpruha pístu. Obj. čis. 45.814. Kč 2.20



Podložka vzpruhy pístu (kovová). Obj. čis. 45.809. Kč 1.70

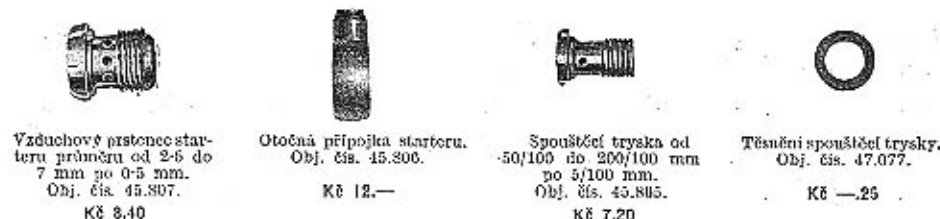
Těsnění rozpraš. tělesa. VE-VEH-VEHG-VVI. Obj. čis. 46.064. Kč —.65

Připev. šroubek rozpraš. tělesa. VE-VEH-VEHG-VVI. Obj. čis. 45.816. Kč 3.10

Uzavírací zátku tělesa starteru VI-VEH-VEHG-VVI-26 VF angl. (řízení na bowden). Obj. č. 08189. VI-VEH-VEHG-VVI-26 VF angl. (řízení na páčku). Obj. čis. 46.441. 26 VF Ital. (řízení na páčku). Obj. čis. C 5166. Kč 10.50

Ocelová strunka starteru 30 cm dl. Obj. čis. 07.877. Kč 1.—

Uvedené ceny náhradních součástí jsou nezávislé a vyražují si měnit je podle kolísání kursů cizích měn, změny celních předpisů cizích států a výrobních kalkulací našich továren.



Vzduchový pístonec starteru průměru od 2-6 do 7 mm po 0-5 mm. Obj. čis. 45.807. Kč 8.40

Otočná přípojka starteru. Obj. čis. 45.300. Kč 12.—

Spouštěcí tryska od 50/100 do 200/100 mm po 5/100 mm. Obj. čis. 45.805. Kč 7.20

Těsnění spouštěcí trysky. Obj. čis. 47.077. Kč —.25

b) Řízení starteru na páčku.



Nosič osičky řízení. VI-VEH-VEHG-VVI-26 VF angl. Obj. čis. 46.442. Kč 12.40

26 VF Ital. Obj. čis. C 5240. Kč 12.40

Vidlice řízení. VI-VEH-VEHG-VVI-26 VF angl. Obj. čis. 46.444. Kč 4.30

26 VF Ital. Obj. č. C 5411. Kč 4.30

Tahátko pístu. VI-VEH-VEHG-VVI-26 VF angl. Obj. čis. 46.443. Kč 8.20

26 VF Ital. Obj. č. C 5167. Kč 6.20

Osička řízení starteru s páčkou řízení. VI-VEH-VEHG-VVI-26 VF angl. Obj. čis. 46.451. Kč 10.30

26 VF Ital. Obj. čis. C 5407. Kč 10.30



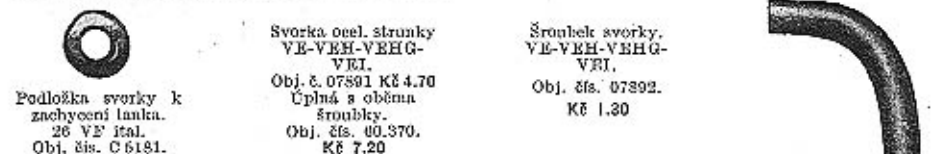
Šroubek osičky řízení starteru. Obj. čis. 46.445. Kč 1.70

Šroubek tahátka pístu. Obj. čis. 46.446. Kč 1.70

Šroubek svorky k zachycení lanka. 26 VF Ital. Obj. čis. C 5182. Kč 2.10

Matka svorky k zachyc. lanka. 26 VF Ital. Obj. čis. C 3520. Kč 2.10

c) Řízení starteru na bowden.



Podložka svorky k zachycení lanka. 26 VF Ital. Obj. čis. C 6181. Kč 1.30

Švorka ocel. strunky VI-VEH-VEHG-VVI. Obj. č. 07891 Kč 4.70

Úplná a oběma šroubky. Obj. čis. 00.370. Kč 7.20

Šroubek svorky. VI-VEH-VEHG-VVI. Obj. čis. 07892. Kč 1.30

d) Těleso vzduchového ventilu.



Úplné těleso vzduch. ventilu VI-VEH-VEHG-VVI: pro pravou stranu (obr.) Obj. čis. 46.393. pro levou stranu (bez obr.) Obj. čis. 46.394. Kč 52.80

Hoté těleso vzduch. ventilu VI-VEH-VEHG-VVI: pro pravou stranu (vyobr.) Obj. čis. 46.384. pro levou stranu: Obj. čis. 36.385. Kč 33.—

Těsnění tělesa vzduch. ventilu VI-VEH-VEHG-VVI. Obj. čis. 46.392. Kč —.40

Spojovací trubice starteru 26 VEH-VRHG Obj. č. 45.805. Kč 8.—

30 VIEL-VEG Obj. č. 45.806. Kč 8.—

20—30 VEH-VE. Obj. č. 45.905. Kč 8.—

Uvedené ceny náhradních součástí jsou nezávislé a vyražují si měnit je podle kolísání kursů cizích měn, změny celních předpisů cizích států a výrobních kalkulací našich továren.



Úplný vzduchový ventil.
VE-VEH-VEHG-VEL.
Obj. č. 46.486. Kč 19.80.
26 VF.

Obj. č. 60.376. Kč 19.80



Přípev. šroubek tělesa
vzduch. ventilu.
VE-VEH-VEHG-VEL.
Obj. č. 46.391.

Kč 3.10



Kalibrovaná konečka
vzduch. ventilu.
VE-VEH-VEHG-VEL.
Obj. č. 46.389.

Kč 2.—



Závlačka konečky.
VE-VEH-VEHG-VEL.
Obj. č. 0-6800.

Kč —.15

VII. Vzduchová a rozprašovací hrdla - tělesa.



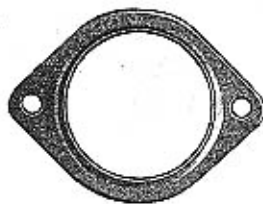
Opěrka mušle
přívodu vzduchu
VE-VEH-
VEHG-VEL.
VF angl.
Obj. č. 47.031.

Kč 2.20



■ Přípevňovací
šroubek mušle
přívodu vzduchu
VE-VEH-
VEHG-VEL.
Obj. č. 37.659.

Kč 1.40



Vzduchové hráděčko.
26 VF Ital.
Obj. č. C 5605.

Kč 8.50

Mušle přívodu vzduchu.

VEH-VEHG;
Obj. č. 45.874.
VEL;
Obj. č. 46.025.
26 VF angl.;
Obj. č. 46.585.

Kč 9.30



Šroubek vzduch. hráděčka
26 VF Ital.
Obj. č. 5606.

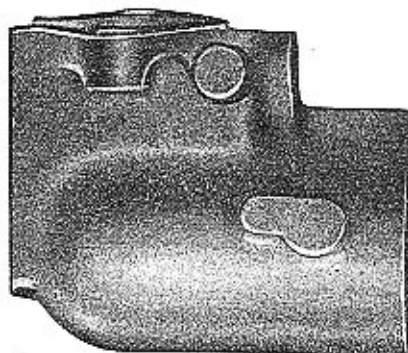
Kč 1.—



Přípevňovací
šroub vzduch.
hráděčka.
VE.

Obj. č. Z 57.

Kč 4.30



Vzduchové těleso.
VE.
Obj. č. Z 52.

Kč 74.—

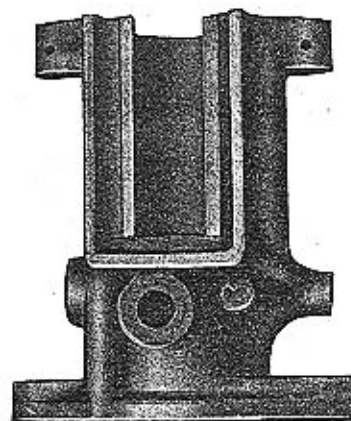


Spojovací šroub tělesa a víčka.
VEL.
Obj. č. 47.030. Kč 4.20

Podložka upev. šroubu vzduchového hrdla.
VE.

Obj. č. Z. 58.

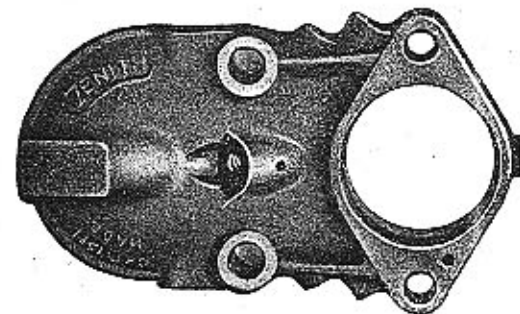
Kč —.25



Holitě těleso karburátoru.

26 VEI Obj. č. O 7408 Kč 121.50

30 VRI Obj. č. Z 34. Kč 105.—

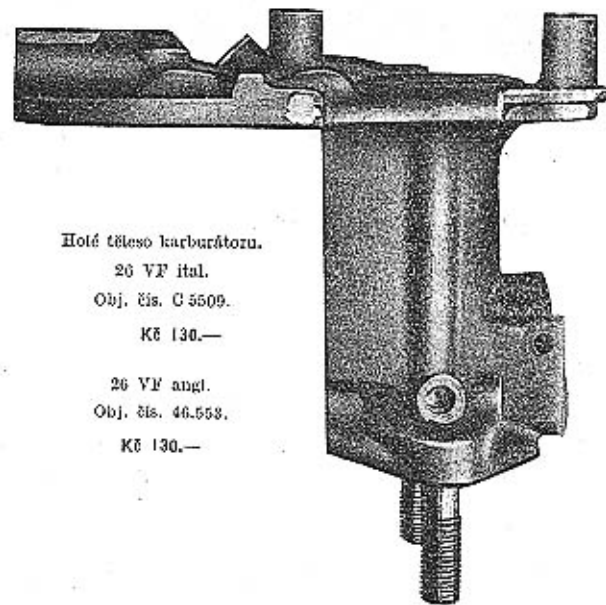


Vložka plovákové komory.

VE Obj. č. Z 63.

VELI Obj. č. 45.015.

Kč 88.50



Holitě těleso karburátoru.

26 VF Ital.

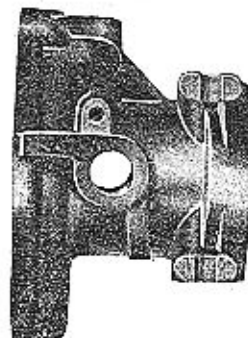
Obj. č. C 5509.

Kč 130.—

26 VF angl.

Obj. č. 46.553.

Kč 130.—



Holitě sací hrdlo.

26 VEI Obj. č. Z 59.

28 VE-VEHG Obj. č. 43.809.

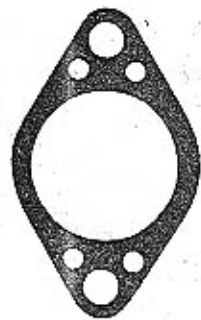
30 VEI Obj. č. Z 60.

30 VE-VEHG Obj. č. 43.870.

Kč 120.—

Uvedené ceny náhradních součástí jsou nezávazné a vyhražují si měnit je podle kolísání kursů cizích měn, změn celních předpisů cizích států a výrobních kalkulací našich továren.

Uvedené ceny náhradních součástí jsou nezávazné a vyhražují si měnit je podle kolísání kursů cizích měn, změn celních předpisů cizích států a výrobních kalkulací našich továren.



Těsnění svačeho hrdla,
VE-VEH-VEHG-VEL.
Obj. čis. 43.949.

Kč 4.10

VIII. Spořič (Pro 26 VF ital.)



Rozprašovač hrdlo a víčkem
plovák. komory.
VEH, Obj. čis. 45.027.
VEHG, Obj. čis. 45.904.
Kč 30.40



Osa spořiče.
26 VF ital.
Obj. čis. C 5103, Kč 8.—



Přípev. šroub rozpraš. hrdla.
VEH-VEHG.
Obj. čis. 47.033.

Kč 4.20



Úplný spořič
26 VF ital.
Obj. čis. C 5652.
Kč 60.—



Holdí těsnění spořiče.
26 VF ital.
Obj. čis. C 5099.
Kč 24.—



Zarážecí pera
volantku.
26 VF ital.
Obj. čis. C 5105.
Kč 4.—



Matka mřížka
spořiče.
26 VF ital.
Obj. čis. C 5101.
Kč 4.—



Lůžko spořiče.
26 VF ital.
Obj. čis. C 5100.
Kč 3.—



Seřizovač
volantek.
26 VF ital.
Obj. čis. C 5104.
Kč 6.10



Podložka vzpruhy
volantku.
26 VF ital.
Obj. čis. C 5833.
Kč 2.—



Těsnění spořiče.
26 VF ital.
Obj. čis. C 5153.
Kč 1.—



Utahovač matky
volantku.
26 VF ital.
Obj. čis. C 5826.
Kč 3.—



Pojistka spořiče.
26 VF ital.
Obj. čis. C 5408.
Kč 1.—



Nýtek pojistky
26 VF ital.
Obj. čis. C 5650.
Kč 0.50

Uvedené ceny náhradních součástí jsou nezávazné a vyhrazení si mění podle kolísání kursů cizích měn, změn celních předpisů cizích států a výrobních kalkulací našich továren.

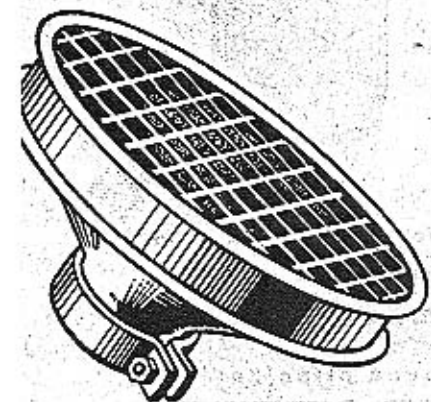
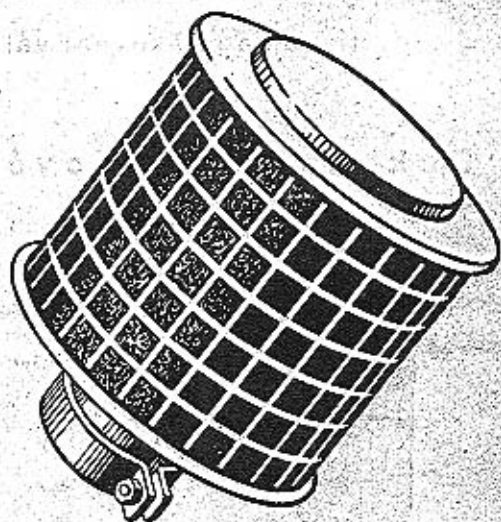
Čištění paliva

je důležité a u dvoudobých motorů přímo nepostradatelné. Čistič paliva Zenith zadržuje veškerou nečistotu a zamezuje ucpávání trysek a poškození válců, pístů a kroužků.



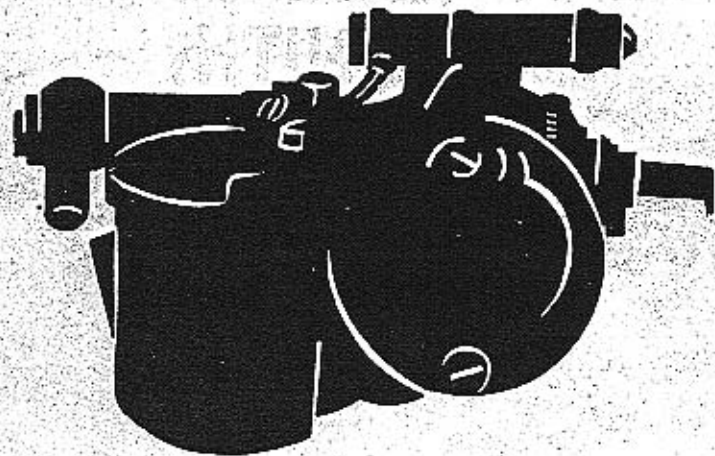
Prach motor zničí.

Váš čistič vzduchu EC zachycuje až 95% zhoubných tvrdých částic prachu a zvyšuje tak trvanlivost válců.



čističe vzduchu  jej chrání

ZENITH "V"
NOVÝ ZÁZRAČNÝ KARBURÁTOR



VĚTŠÍ VÝKON • MENŠÍ SPOTŘEBA
SAMOČINNÝ START • NEDOSTIŽNÉ PŘECHODY