

<http://mokopitbikes.webnode.cz/news/jak-naladit-karburator/>

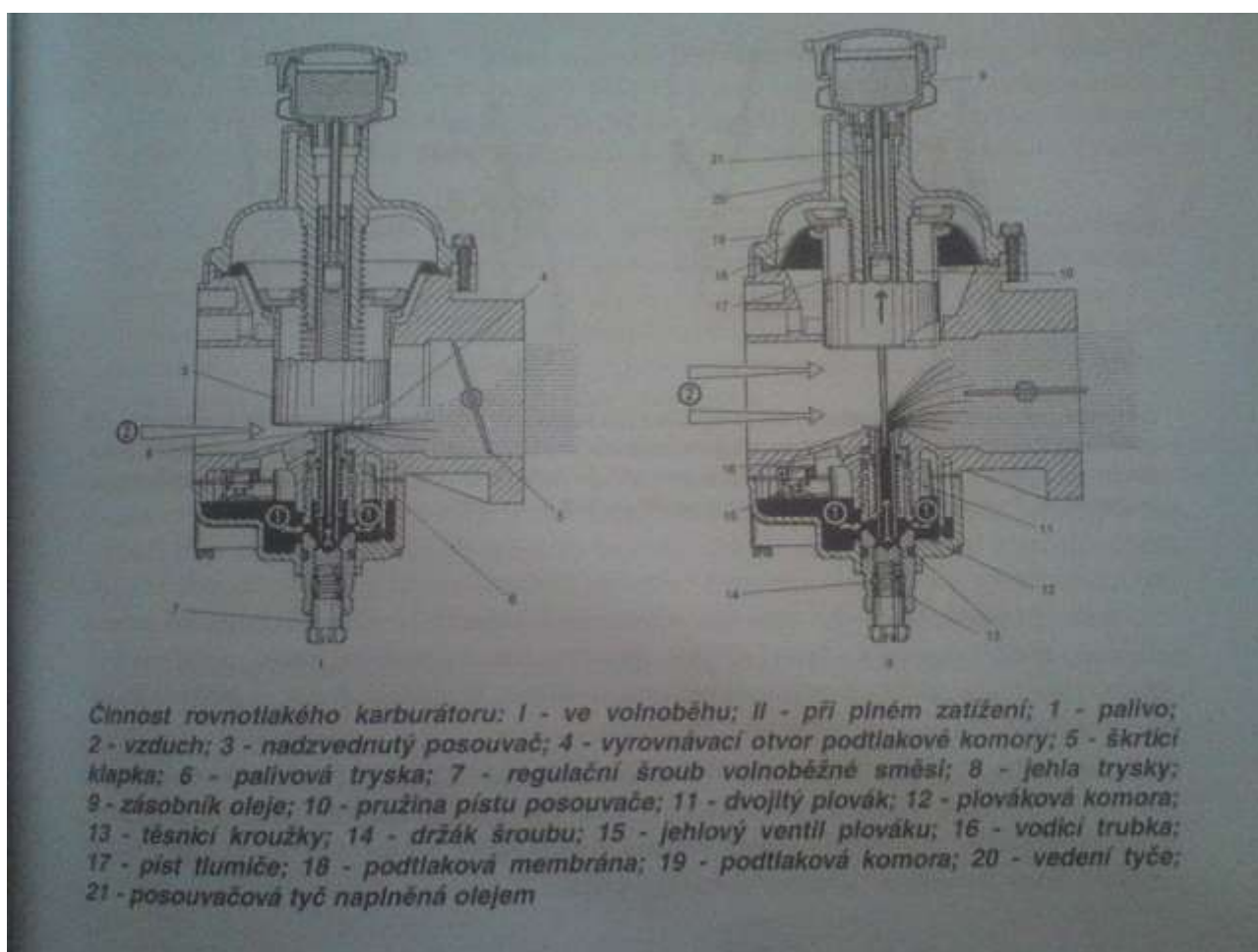
Jak naladit karburátor-Upgradovaná verze

12.10.2011 14:40

Tento návod sepsán na základě informací sesbíraných z internetových stránek, informace od různých lidí a něco málo mých. :)

Před tím, než začneme něco seřizovat ujistíme se, že máme čistý filtr, seřízené ventily, nastavené rozvody, svíčku házející jiskru, a nikde nám neuniká vzduch. Zkontrolujeme si, jestli máme utaženou hlavu, a dotažen výfuk k hlavě. Dále si můžeme zkontrolovat, jestli nám neuniká vzduch mezi karburátorem a kolínkem.

Pokud volnoběžné otáčky klesají nebo naopak stoupají je potřeba znovu vše dotáhnout a ustavit...



Obr. činnosti rovnotlakého karburátoru. není to přímo karbec na pitbike, ale je to na podobném principu

Jak na změny trysek

Volnoběžný okruh- volnoběžná tryska a šroub bohatosti oblast otevření plynu od 0 do 1/2.

Perfektně sladěná tryska pomůže rychlým výjezdům ze zatáčky a startům...

Já obvykle začínám s okruhem volnoběžným. Nejprve ZAHŘEJEME pitbike na provozní teplotu. Dále ustavíme volnoběžné otáčky. Pomocí šroubku zdvihající šoupátko (palivového šroubku, který je na pružině-upravuje průtok směsi paliva s benzínem-zdvihá šoupátko)

Šroubek upravující průtok vzduchu (bohatost směsi) vyšroubujeme na standartních 1 a 1/2 otáčky (z toho vycházíme jako z funkčního nastavení), později doladíme. Obvykle je tento šroubek na plochý šroubovák...Čím víc zašroubován, tím bohatší směs – šroubek uzavírá přívod vzduchu. Povolováním tohoto šroubku nám jde více vzduchu do okruhu a tím směs ochuzujeme a naopak obohacujeme...

Problémy: moc velká tryska--mdlé zvedání otáček až nereagující při pomalém otevírání plynu

Doladění

Je dobré pomocí palivového šroubku (pro volnoběh) dostat otáčky nízko, ale tak aby to nechcíplo. Říct kamarádovi, ať drží plyn, tak aby se motor držel v nejnižších otáčkách před chcípnutím. Zatímco VY utáhnete šroubek bohatosti a pak ho postupně povolujete, pomalu. Sledujete, jak se pomalu zvedají otáčky. A hledáte bod, kdy se to dostane do svých jakoby max. otáček kde jde motor pravidelně a kde po dalším otočení by se už otáčky zmenšili. Můžete si to vyzkoušet ten bod přejet a zase se tam vrátit. Jinak by to mělo být něco mezi 3/4- 2 otáčkami.... Párkrát vrkne plynem a sledujeme čistotu zvedání otáček a klesání. Pak už si akorát doladíte volnoběh podle potřeby na palivovém šroubku, co zvedá šoupě. Jinak jak jsem výše psal, většinou bývá funkční nastavení na těch 1 až 1 půl otáček na šroubku bohatosti...Pokud se s tím nechcete tolika ladit...

POZOR

Jestliže máme palivový šroub povolen o více než 4 otáčky je nutná větší volnoběžná tryska. Pokud je to méně než 1/2 může to chtít menší volnoběžnou trysku...

Šroubek bohatosti povolen o více než 2 otáčky potřebuje menší volnoběž. trysku, zatímco v případě, že šroub je povolen pouze o půl otáčky nebo méně, je potřeba větší volnoběžná tryska....

Hlavní tryska-oblast otevření od půlky plynu až do plného otevření

Zkoušíme tak, že tomu dáme zátěž pod plným plynem třeba do kopce nejlépe s nějakou novou zážvotní svíčkou. Na, které něco poznáme...Takže poslední převodový stupeň a pár stovek metrů tomu naložíme. Samozřejmě s plně zahřátým motorem...Pak vymáčkneme spojku ihned vypneme motor a zastavíme...Koukneme na barvu svíčky...Měla by být šedá až lehce hnědá v porcelánové části.

Jestliže máme příliš bohatou směs dáme menší hlavní trysku nebo posuneme jehlu výše, popř. doladíme bohatost směsi šroubkem. Další alternativní možností jak vyzkoušet jestli máme dobré nastavení je chvíli jet na sytič. Jestliže to jede lépe, máme to ještě moc chudé, jestliže to jede hůře máme to nejspíše v pořádku.

Co se stane, když použijeme příliš velkou hlavní trysku?

Nachází se pak příliš mnoho benzínu ve směsi, mluvíme se pak o bohaté směsi. Motor má menší výkon, má sklon k vynechávání a kóktání (tzv. čtyřtaktování, když motor zapaluje díky příliš bohaté směsi každou druhou otáčku motoru) jako kdybyste jeli pořád se zapnutým sytičem. Také může střílet z výfuku...Bohatá směs je dobře znatelná na svíčce, je většinou černá s velkým povlakem karbonu a

sazí. Při tomto nastavení se motor zničit nemůže ale má menší výkon a spotřeba rapidně stoupá. Při jízdě se zahřátým motorem má motor hlavně při přidání plynu tendenci se uchlastávat (vysazuje).

V případě, že zvolíme příliš malou trysku?

Směs obsahuje menší podíl benzínu než optimální směs, mluvíme pak o chudé směsi. Zde již musíme dávat pozor. Motor má velice dobrý výkon, ale při spalování chudé směsi se válec přehřívá. Výsledkem je pak většinou přídřený píst. Chudou směs opět poznáme nejlépe podle stavu svíčky, svíčka bývá většinou bílá, opálená. Dalším indikátorem chudé směsi může být chcípání motoru po delší jízdě na plný plyn, teprve po ochladnutí opět naskočí, na volnoběh nepravidelný chod (motor má příliš vysoké otáčky).

Jehla --- od 1/4 do 3/4 otevření plynu

Pokud máme trysku ok nastavíme jehlu.

Dáním klipu nahoru směs ochuzujeme a dáním klipu dolů směs obohacujeme...

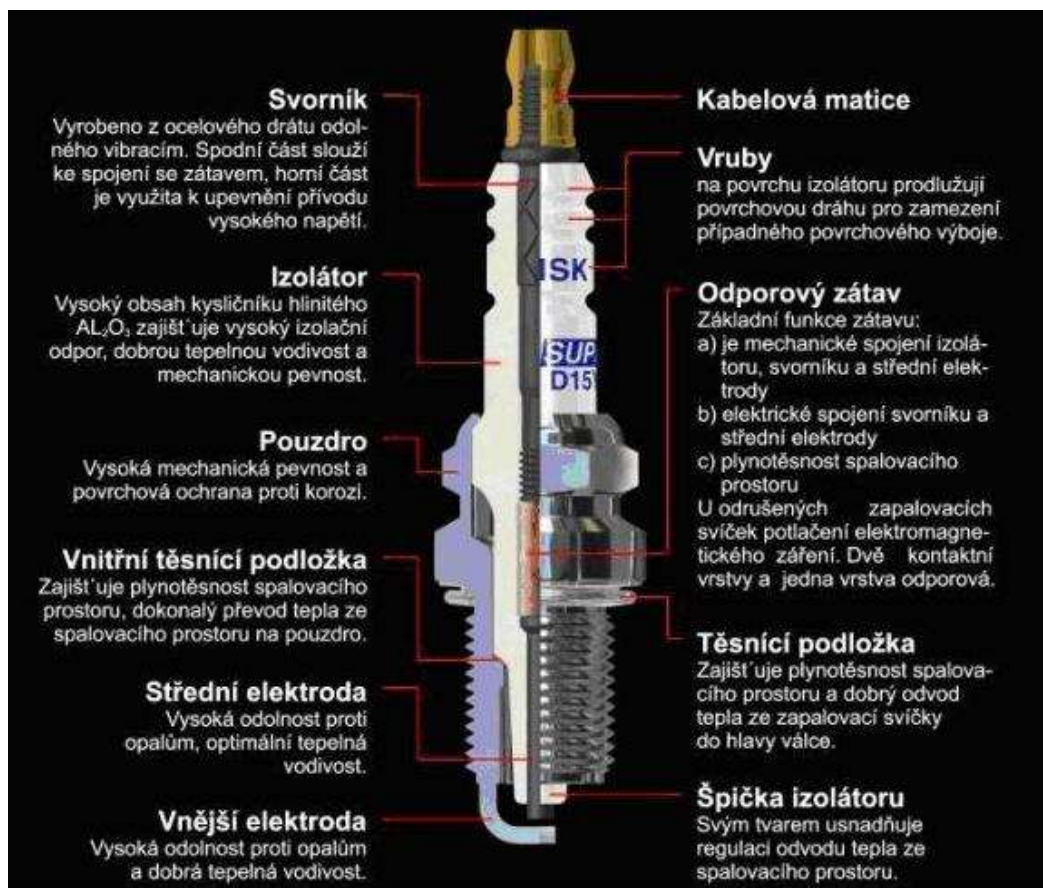
Je na každém, jak začne. Já dávám jehlu na prostředek a poté, kdyžtak o zářez buď nahoru nebo dolů...

Ve chvíli, kdy je motor zahřátý tak, že na hlavě spolehlivě neudržíme ruku, musí motor jet v pohodě bez sytiče. Pokud se stále dusí v poloze plynu na 1/3, dáme jehlu o zub výše a zkusíme projet.

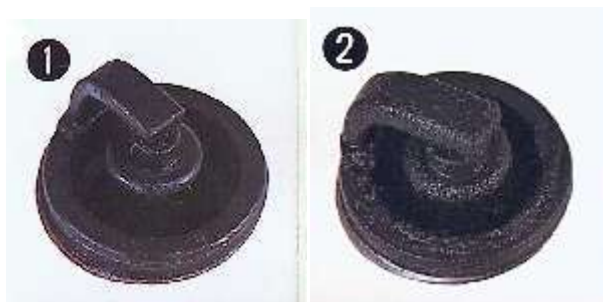
Hladina benzínu plovákové komory

Jedna z hlavních příčin, které mohou způsobit problém s karburátorem, je špatně seřízená hladina. To může způsobit střílení do výfuku, sání, malý výkon a velkou spotřebu také špatné startování.

Podle přiložených obrázků můžete poznat správnou barvu...



Tabuška 2: Stav a vzhled zapalovacích svíček				
normální	zakarbonovaná	zaolejovaná	natavená střední elektroda	zmenšená vnější elektroda
				
izolátor je čistý bílý nebo světle šedý nebo světle žlutý	příčiny: příliš bohatá směs, převaha studeného provozu	příčiny: vysoká hladina oleje, vadné pístní kroužky, vadné vedení ventilů	příčiny: tepelné poškození při samozápalech	příčiny: tepelné poškození např. při detonačním spalování (klepání)



1-2 Bohatá směs, špatné zapalování, vadné kroužky



3-5 Vysoká tepelná hodnota svíčky, špatné chlazení, bohatá směs





6-8 nic moc, ale dobrý, 9-11 dobrý



13-17 tak by to mělo asi vypadat