

A Pannónia P20 porlasztóiról

írta: Szepte Gyula, a Csepeli Motorkerékpárgyár főkonstruktőre

A tolattyút egy bowden mozgatja, amelynek elosztója a benzintartály alatt, a vízszintes vázcsőre van felerősítve. Előfordulhat, hogy az elosztóból valamelyik bowden kiakad, ezért időnként ellenőrizzük és állítsuk be.

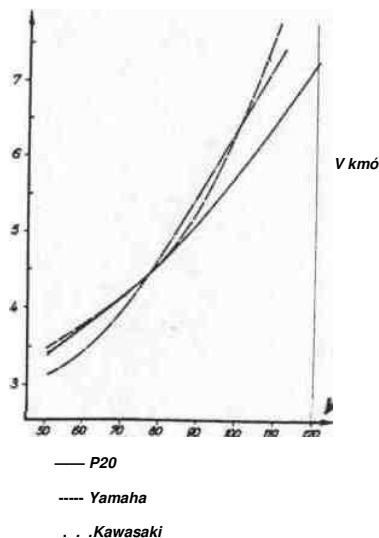
A gyárban görgős fékpádon 70 km/ó sebességnél ellenőrzik a motorok fogyasztását. A porlasztókat úgy állítják be, hogy, a fogyasztás a két hengernél azonos legyen. A jó működésnek és gazdaságos üzemanyagfogyasztásnak ez az egyik alapfeltétele. Ennél a sebességnél, mint már tudjuk, az üzemanyagfogyasztást a szabályozó-tolattyú ferde metszete, a tűsfúvóka és a tűsfúvókába nyúló szabályozó helyzet, valamint az üresjárati rendszer szállítása együttesen határozza meg. Amennyiben rossz a fogyasztás, a szabályozó fel- vagy lefelé mozgásával állítják be a helyes fogyasztást.

Gondos fékpádi és országúti vizsgálatok alapján határozták meg a legnagyobb teljesítmény eléréséhez a főfúvóka méretét. Nem javasoljuk a porlasztó állítgatását, mert ez egy kéthengeres motornál sokkal nagyobb szakértelmet kíván, mint ami az egyhengeres motor porlasztójának beállításához szükséges. A porlasztó rendkívül érzékenyen reagál minden beavatkozásra, és a legjobb szándék ellenére is leronthatjuk a motor teljesítményét. Túlfogyasztás, panasz esetén forduljunk a szervizhez, ahol nélkülözhetetlen mérőberendezéssel állítják be a porlasztót.

A bejáratás ideje alatt a fogyasztás lassan csökken, majd később, a kopások növekedésével mért fokozatosan emelkedik. Az ábra szerinti benzinfogyasztás csak sima úton, szélmentes időben, egy személlyel történő egyenletes, gyorsítás-mentes utazás esetén érvényes.

A mindennapi közlekedésben tehát, amelyben nem ideálisak a körülmények,

B 1/100 km



a megadott értéknél 10 – 20 %-kal magasabb lesz a fogyasztás.

Nagyobb lehet a fogyasztás:

- ha durván kezeljük a motort, hirtelen gyorsítunk;
- ha tartósan közlekedünk teljesen nyitott gázsabályzó tolattyúval;
- ha városi forgalomban sokszor leállunk, indítunk, gyorsítunk;
- ha nagy ellenszélben hajtunk;
- ha utassal, csomaggal, esetleg utánfutóval utazunk;
- ha a légszűrők túl piszkosak;
- hegyemenetben;
- télen, amikor minden indításnál használni kell a szivatót;
- nedves, havas, jeges úton, a kerekek túlforgása esetén;
- a fékek helytelen beállítása, vagy más alkatrészek sűrűlódása miatt.

Ha mindezek figyelembevételével soknak találjuk a fogyasztást, nézzük át a futóművet, a motor gyújtását, s ha saját vezetési módszerünket is felülvizsgáltuk, a porlasztót, légszűrőt kitisztítottuk, a talált hibákat kijavítottuk, és a túlfogyasztás mégsem szűnik meg, csak akkor szabad a porlasztót állítani.

Ismételten fel kell hívnom a P20-tulajdonosok figyelmét, hogy a porlasztót leghelyesebb gyári szervizzel beállíttani. (Garanciális időszak alatt semmi esetre se nyúljunk a porlasztókhoz, mert ez a jótállás megszűnését okozhatja!)

Ha mégis szükségessé válik a porlasztó alapjáratának beállítása, akkor ez a bejáratás befejezésekor, illetve a nagy hőmérsékletváltozásokor esedékes.

Az üresjárati beállítása is nehezebb, mint egyhengeres motoroknál, mert az egyenletes üresjáratot csak akkor lehet biztosítani, ha mindkét motor üresjárata külön-külön is kielégítő. Ezért az üresjáratot külön-külön úgy szokás beállítani, hogy az egyik hengerről a beállítás idejére levezessük és leteszteljük a gyertyapipát, hogy az ne szikrázzon. Az üresjáratot meleg motoron állítsuk be. Ezért előbb 5—10 km-t motorozzunk.

Járjon a motor, amikor a tolattyút a normál üresjárati fordulatszámnál kissé magasabb helyzetbe emeljük. Addig hajtjuk ki-, illetve befelé az üresjárati levegőszabályozó csavart, amíg a motor működése szabályossá válik. Ezt füllel jól lehet érzékelni. Általában a szabályozó csavart 3/4 - 1,1/2 fordulatig kell kihajtani. Ezután a tolattyú-állító csavart visszafelé hajtjuk, míg a motor a normális üresjárati fordulatszámot elért. Ez szintén füllel érzékelhető. Ha szükséges, még egyszer ismételjük meg a műveletet, hogy a beállítás hibátlan legyen.

A P20-as motor üresjárati fordulatszáma 1200—1500 főtengely-fordulat között van. Ellenőrzése műszerrel, a dinamófelderősítő csavarról lehetséges.

Ha a rugós túszelep, illetve az úszódobok elromlanak, az úszóházba sajtolt túlfolyócsövön csurog ki az üzemanyag.

Tisztításkor a porlasztót le kell szerelni. Először csavarhúzóval lazítjuk meg a

szívástompító doboz bilincsének hasított fejű csavarját. Szereljük ki a doboz tetején levő fül M6-os csavarját, ezután eltávolíthatjuk a szíváshangtompító dobozt. (Ezt a kitémasztást a legújabb motoroknál elhagyta a gyár.) Majd a porlasztót a hengerhez rögzítő két M6-os töcsavar anyáját hajtjuk le, és a porlasztókat a töcsavarról húzzuk le.

A porlasztó és a henger közötti hőszigetelést műanyag betét látja el, amelynek egyik oldali hornyában hóálló gumiszinór tömítőgyűrű fekszik. Ugyanílyen tömítőgyűrűvel találunk a porlasztó csatlakozó részén is.

Az úszóházat szereljük le és tisztítsuk meg. Amennyiben szükséges, a rugós túszelepet, a beömlő szelepházat, a főfúvókát és az üresjárati fúvókát is tisztítsuk meg. Az úszódobot a keverőházról le lehet szerelni úgy, hogy a csuklópánt furatából oldalirányba kinyomjuk a csapot. A túszelep kiszéréséhez az úszót is le kell venni.

Tisztítás után a porlasztókat fordított sorrendben szereljük vissza. Minden esetben vizsgáljuk meg, hogy az úszóház tömítése sértetlen-e, és a tömítőgyűrűk épek-e. A hőszigetelő lemezt a gumigyűrűvel a henger csatlakozó felülete felé fordítva helyezzük vissza.

A rossz tömítőgyűrűk „hamis” levegő beszívását teszik lehetővé, ami a porlasztó működését teljesen bizonytalanná teszi.

A szíváshangtompítóban van a légszűrőbetét. Tisztítását a karbantartási utasítás szerinti időközökben végezzük el a már ismert módon.

A szűrőrács kiszérése csavarhúzóval történik. A szűrőrácsot csak megfelelően kialakított kormók rögzítik a szívás-hangtompító dobozban.

A gyári szervizek tapasztalatai szerint a P20-as motor üzemeltetői sok esetben nem tartják be a bejáratás idejére előírt maximális sebességi értéket. Ez sok hiba forrása volt már.

A megengedett maximális sebesség túllépéséből eredő hibákat a gyári szerviz nem javíthatja ki a garanciális költségek terhére. Ilyen hibák megelőzésére a jövőben a gyár az egyik porlasztószabályozó tolattyú fölé ütközőgyűrűt fog szerelni, amelyet csak a 2000 km-es bejáratás után, a szervizműhelyek távolíthatnak el. A porlasztóház záró anyáját pedig festéssel fogják leplombálni.

Az ütközőbetét beszerelése után a motor maximális sebessége 90 km/óra lesz.

Ügyelni kell arra, hogy a festék üzem közben ne sérüljön meg. Esetleges sérülés, illetve az ütköző kiszérése a garancia azonnali megszűnését vonná maga után.

(Vége)