Řešení snadných startů motorů

Bezproblémové startovaní malých strojů poháněných nejen motory Honda se začíná v posledních dvou letech stávat noční můrou a to zejména u novějších strojů. Že tyto potíže u starých dobrých motoru nepamatujete? Ano máte pravdu, bohužel se leccos změnilo a dnešní moderní motory a hlavně postupující legislativa a ekologie dělá vrásky výrobcům a klade vyšší nároky na údržbu na majitele a provozovatelé těchto motorů. Svůj podíl má také zvyšující se podíl bioložky v palivu, který časem začne činit značné problémy při používání malých motorů. Dalším podstatným faktorem je také neustálé snižování emisních norem a spotřeby paliva, což nutí výrobce k mnohem jemnějšímu nastavení karburátoru a přesnějšímu dávkování paliva než v minulosti. Tyto dvě veličiny jdou trochu proti sobě, biosložka je částečně lepivá a jemnější nastavení karburátoru nejde příliš dohromady. Vzpomeňte na láteření řidičů na bionaftu při jejím zavedení. (zanášení palivových filtrů, trysek, vstřikování atd.) Proto již nyní na uživatele těchto maloobjemových motorů je kladen vyšší nárok na ošetření paliva, údržbu a přípravu stroje včetně palivového systému. Právě díky bioložce je palivo náchylnější na zvětrávání a proto nesprávné uskladnění, či nechání paliva přes zimu nebo delší dobu jak jeden měsíc v karburátoru a v palivové nádrži muže nadělat značnou neplechu. Velmi často spolu s nízkou kvalitou paliva u nás, dojde totiž zalepení karburátoru, vytvoření takového lepivého „šlemu“, který znemožní karburátoru spolehlivě pracovat ve všech režimech otáček. Často ani čištění v ultrazvuku nepomůže, a je třeba vyměnit karburátor celý, což je u většiny značek velmi drahá položka.

Jak se tedy těchto problému vyvarovat?

Doporučujeme ve všech motorech Honda, používat vždy čerstvé palivo, nedělat si zbytečné zásoby, případně používat stabilizátory paliva a při dlouhodobém uskladnění více jak 1 měsíc nechat nádrž i karburátor úplně prázdnou bez paliva, prostě vyjet do sucha. V případě použití stabilizátoru zase naopak naplnit nádrž po okraj a nechat stabilizované palivo i v karburátoru. Tato doporučení se týkají většiny malých motorů, ale od roku výroby 2006 je toto doporučení více než důrazné. Stabilizátor dokáže ošetřit palivo až na 6 měsíců.

V následujícím textu se pokusíme stručně popsat problémy a jejich příčiny.

1) Houpání motoru na volnoběh i za pracovních otáček:

Příčinou tohoto problému je použití nekvalitního nebo příliš starého paliva, u kterého dochází k oddělování některých jeho složek, například díky oxidaci biosložky, kterou palivo povinně obsahuje. Tyto komponenty pak vytváří složky (například pryskyřice), které se postupně nalepují na povrch karburátoru, zanáší trysky a kanálky karburátoru. Řešením tohoto problému je používání vždy čerstvého paliva (s maximální dobou skladování v certifikované nádobě 30 dnů od načerpání), případně čerstvého paliva ošetřeného stabilizátorem paliva Honda (obj.č. 08CXZ-FSC-250). V případě dlouhodobého odstavení stroje, pak je potřeba buďto vyprázdnit celou palivovou soustavu motoru nebo ji naplnit palivem ošetřeným stabilizátorem paliva v ředění určeném pro dlouhodobé uskladnění. V okamžiku, kdy je identifikovaný tento problém, je potřeba demontovat karburátor ze

stroje , kompletně jej rozebrat, pomocí čistících jehel jej předčistit a následně vyčistit v ultrazvukové lázni, případně je možné použít čistič karburátoru ve spreji (obj.č.08CAD-CCL-400). Je velice vhodné kombinovat všechny uvedené způsoby čištění. Přesný postup čištění zná každé naše autorizované servisní středisko Honda Power Equipment.

2) Zablokované sací ventily ve vodítku:

Přičinou tohoto problému je opět sediment z paliva, který vytváří povlak na sacím traktu válce motoru a na dříku a vodítku sacího ventilu.

Tento povlak po určité době vymezí výrobní toleranci mezi dříkem ventilu a vodítkem ventilu, a ve finále dojde k zablokování sacího ventilu ve vodítku. Toto může nastat v různých polohách ventilu (plně otevřený, plně uzavřený, atd.), vždy však nejde motor nastartovat. Oprava tohoto problému znamená kompletní demontáž motoru, očištění dříku ventilu a vodítka (například zalapováním pomocí brusné pasty) a opětovným složením motoru.

Vzhledem k tomu, že uvedené problémy se váží na kvalitu a stáří paliva včetně obsahu biosložky, zkoušeli jsme zjistit, zda na českém trhu neexistuje palivo, které by biosložku neobsahovalo, případně ji obsahuje v zanedbatelném množství, které by nemuselo způsobovat tyto problémy.

Dle prezentací, které společnost Benzina s.r.o. publikovala ve veřejných zdrojích takové palivo existuje. Jedná se o vysokooktanové palivo Verva 100, které dle dodaných podkladů obsahuje kolem 0,3 % biosložky v objemu paliva . Tento benzín je do ČR dodáván z rafinerie OMV v Rakousku a tudíž lze předpokládat, že i vysokooktanový benzín OMV Carrera je složením identický či podobný s palivem Verva 100.

Nicméně vždy platí shodné podmínky pro uskladnění paliva a pro zacházení s ním, tak jako by se jednalo o palivo obsahující biosložku.

Nevýhodou těchto paliv, vyjma jejich vyšší ceny, je jejich dostupnost, neboť do konce roku bude v nabídce pouze 102 čerpacích stanic Benzina Plus (z celkového počtu 336 čerpacích stanic). Další levnější alternativou mohou být lépe aditivovaná paliva typu Natural 95 – jako jsou Verva 95 (Benzina), Carrera 95 (OMV), Optimal 95E (Čepro/EuroOil), V-Power (Shell), případně palivo prodávané společností Unipetrol RPA – Ultra 95 (čerpací stanice Globus atd.). Aditiva v nich obsažené výrazněji omezují nepříznivé účinky biosložky ve srovnání se standardním bezolovnatým benzínem Natural 95.