

# A Pannónia P20 porlasztóiról

*írta: Szente Gyula, a Csepeli Motorkerépgyár főkonstruktőre*

A P20-tulajdonosok kérésére cikksorozatot indítunk e típus porlasztóinak ismertetésére, illetve azok helyes beállítására. A cikkeket a legilletékesebb, a gyár főkonstruktőre írta, aki arra kéri a P20 tulajdonosait, hogy csak végszükségben nyúljanak a motor porlasztóihoz, hiszen azokat gyárilag pontosan beállították.

A P20 Pannónián két darab  $\approx$  20 mm-es toroknyílású, körtolattyús, kúpos szabályozótűvel, dúsítóval és üresjárati rendszerrel szerelt porlasztót találunk. A horganyötvetből présöntéssel készített ház foglalja magába a porlasztó alkatrészeit.

A porlasztóház aljához 4 db csavarral és tömítés közbeiktatásával csatlakozik az ugyancsak présöntött úszóház, amelyben a sárgarézelemezről húzott és a csuklópánthoz forrasztott 2 db dobúszó lóg. A csuklópánt felett van a beömlő-szelepház, amelyet egy rugózott tűszelep zár. A porlasztóház bal oldalába van besajtolva az üzemanyag beömlőcsöve.

A porlasztóháznak az úszóházba lenyúló részében foglal helyet a tűsfűvóka, amelyet alátét segítségével a főfűvóka rögzít a porlasztóházhoz.

A tűsfűvóka előtti ugyancsak lenyúló részben az üresjárati fűvókát, a porlasztóház bal oldalán a dúsító szerkezetet, jobb oldalán pedig az alapgáz és üresjárati rendszer állítócsavarjait találjuk. Az úszóházban van a besajtolt dúsítófűvóka és a túlfolyócső is.

A porlasztóházat felül gumisapkával ellátott fedél zárja. A levegőtörök elején kiképzett felülethez csatlakoztatható a levegőszűrő.

Az üzemanyag a főfűvókán keresztül a tűsfűvókába jut, innen a hagyományos módon kerül a motorba. A beáramló levegő, illetve üzemanyag mennyiségének változtatása a körtolattyú (fojtószelep) és a benne rögzített kúpos szabályozótű tengelyirányú elmozdításával történik.

A tüzelőanyag cseppekre bomlását segíti elő a „fék”-levegő bevezetése a keverőtérbe, ami egyben a helyes tüzelőanyag-levegőkeverék létrehozásában is fontos szerepet játszik. A szabályozótű egy laprugó segítségével 5 állásban rögzíthető.

Az üresjárati rendszerhez az üzemanyag az üresjárati fűvókán keresztül, az üresjárati csavar terébe jut, ahonnan az üresjárati levegőfuronat beáramló levegő a légtörök furatain keresztül ragadja magával.

A hidegindítást a dúsítórendszer biztosítja. A dúsítókar lenyomásakor felemelkedik a dúsító tolattyú, és szabaddá teszi az üzemanyag, valamint a levegő útját — a körtolattyú megkerülésével — a levegőtörök felé.

A motor fogyasztása és teljesítménye a szabályozótű helyzetének változtatásával, az üresjárati levegő kúpos állítócsavarjával, valamint fűvókacserével szabályozható.

A körtolattyú üresjárati állása nyomórúgóval biztosított kúpos csavarral beállítható, illetve rögzíthető.

## A porlasztó fő részei:

- a keverőház a szabályozó-tolattyúval, szabályozótűvel és a főfűvókával;
- az úszóház az úszóval és az üzemanyag beáramlását záró, illetve nyitó tűszeleppel;

- indító-szivattyú;

- légszűrő-berendezés, amely az indító-szivattyú nélküli porlasztóknál az indításhoz szükséges dúsabb keveréket elzárófedél segítségével biztosítja.

## A PORLASZTÓK MŰKÖDÉSE

### Teljesgáz

Amikor a tolattyú és a vele összekapcsolt szabályozótű a legfelső helyzetében áll, ekkor a levegőtörköt teljesen kinyitotta, és az ebben áramló levegő a főfűvóka által szabályozott mennyiségű benzinnel keveredik. Teljesen nyitott szabályozó-tolattyúnál az üzemanyag mennyiségét elsősorban a főfűvóka átteresztőképessége szabályozza. A tűsfűvóka és az üresjárati rendszer hatása ilyenkor csekély.

A keverőház pótlevegőfurata gondoskodik arról, hogy a motor változó fordulatszám ellenére, a beszívott levegővel arányos tüzelőanyag-mennyiség jusson a főfűvókán át a keverőházba.

A főfűvóka méretét úgy kell megválasztani, hogy a jól bejártott, üzemmeleg motor a legnagyobb teljesítményt adja le, képes legyen a legnagyobb sebesség elérésére. (Gyárilag  $\approx$  0,80 mm-es főfűvókát szereltek a porlasztókba.)

Ha a gázsabályozó tolattyú a levegőtörköt kb. 50%-ig már kinyitotta, kezdődik a főfűvóka méretének meghatározó szerepe, ami 120 km/ó végsebességnél 95—120 km/ó sebességtartománynak felel meg. Ha a teljes gázhoz tartozó, legalkalmasabb méretű főfűvókát kiválasztottuk, és a motor fogyasztása 60—70 km/ó sebességnél több a megengedettnél, akkor a hibát **nem a főfűvóka cseréjével** kell megszüntetni.

(Folytatjuk).

