



Netůruj motocykl – je to zbytečné

Pod titulkem dnešního článku si lze představit docela dost věcí, abychom tedy předešli různým mylným výkladům hned na úvod uvedu, že řeč bude o standardních čtyřtákních motorech (všeobecně je jedno zda má jeden, dva, tři, čtyři válce), jejichž plnění má na starost karburátor opatřený mechanickým sytičem. Ale to bych již předbíhal.

Pojďme se nejprve podívat na jeden v našich končinách velice zakořeněný zvyk, který měl své opodstatnění u dvojtáknů, tedy nám vesměs velice dobře známých JAW, ČZ, MZ.... Velice často se setkávám s tím, že po ukončení jízdy nebo i při zastavení (na pumpě, u restaurace) udělá motorkář tu věc, že před vypnutím klíčku protočí motor "protůruje". Drtivá většina jistě ví o čem mluvíme. Aniž bych chtěl komukoli sahat do svědomí myslím si, že daleko méně lidí ví, jak tento zvyk vznikl a jen zanedbatelná část bude vědět proč je toto u čtyřtákních motorů nejen zbytečné, ale že tím dochází ke zcela zbytečnému opotřebení. Jak jsem řekl - "protůrování" mělo do značné míry diskutabilní význam u dvoutákních motorů. Zvýšením **otáček** před vypnutím zapalování mělo ten význam, že v palivovém systému a válci zůstalo větší množství směsi, které později umožnilo jeho snadnější nastartování. Ovšem i u dvoudobých motorů bylo nutné chování stroje na toto "**protůrování**" vyzorovat a to zcela individuálně - každý stroj. U čtyřtákních motorů je tento zvyk nejen naprosto zbytečný, ale častým "protůrováním" si zcela zbytečně a do značné míry opotřebíte pracovní část válce.

K čemu při této akci dochází.

Pokud před vypnutím motor "protůrujete", do jeho pracovní části se dostane pohonná směs, která není zapálena a to navíc v poměrně velkém množství a na dost dlouhou dobu. Z tohoto důvodu dojde ke "smytí" olejového filmu ze stěn válce a píst (při tomto doběhu) "chodí" ve válci do značné míry "nasucho". Co to pro jeho opotřebení a potažmo životnost znamená jistě nemusím dalekosáhle vysvětlovat. Možná si někdo řekne, že pokud se motor točí, pak funguje i mazání. To je do značné míry pravda, ovšem musíte si uvědomit, že velké množství nespálené směsi se chová zcela jinak, nežli v optimálním množství nadávkovaná a v pravý okamžik zapálená směs. Při **použití sytiče** je situace obdobná. Tím, že zapnete sytič dostává se do pracovní části motoru velice bohatá směs (hodně benzínu - málo vzduchu) a rovněž dochází ke "smývání" olejového filmu. Proto je nutné sytič správně používat. Bohužel velice často tomu tak není. Hodně vžitá je to praktika: nastartuji, obléknu se, mezitím se motor ohřeje a pak jedu.

Jak tedy správně sytič používat a potažmo motor ohřívát?

Popsat správné používání sytiče a ohřátí motoru na provozní teplotu není nijak složité, přesto asi nejužitečnější je věta: *nejlépe a nejšetrněji je motor ohřátý na provozní teplotu volnou a plynulou jízdou.* Je pravda, že zdaleka nejvíce při těchto zcela zbytečných akcích trpí motor, ovšem ne nadarmo se říká: *co oči nevidí, to srdce nebolí.* Většinou se proto začneme touto problematikou zabývat až v momentě, když jsou patrné změny na našem stroji. Jednou z takových velice viditelných změn je zbarvení kolen výfukového potrubí.

Zkuste si položit otázku proč tomu tak je, přestože je motor správně seřízen v odborném servisu. Odpověď bude jednoznačná. Dochází:

- a) k dohořívání směsi ve výfukovém potrubí z důvodu nesprávně používaného sytiče
- b) při ohřívání motoru na místě se kolena nechladí (nápořem vzduchu).