

# Ventily step by step aneb krok za krokem

---

Pro začátek si vlastně vůbec ujasněme co budeme štelovat.

Toto sou ventily :



A toto ventilkly, ty ladit dnes nebudeme



## Co budeme potřebovat.

1. Pokud možno dílnu s nářadím, opravdu lopata a krumpáč stačit nebude



2. Mašinu, na které vlastně vůbec toto spácháme



3. Pevné nervy a mechanika na telefon v případě neúspěchu.

## Postup

V první řadě se pokusíme dostat z mašiny všechny zbytečné plasty a pokud možno bez použití násilí bo je snad na konci operace budeme znovu potřebovat.



Pokud se toto povedlo celkem beze škod, můžeme oslavit první úspěch.

Ale pozor, ještě nemáme vyhráno. Protože u většiny mašin je motor jak na potvoru schovaný pod nádrží, budeme muset chtě nechtě sundat i tu nádrž, proto je dobré nádrž předem vypustit ať manipulace sní je snazší. Takže i největším odvážlivcům proto doporučuji při této operaci pokud možno nekouřit.



Pod nádrží by se měl skrývat motor, který má na vrchní části jakési malé šroubky.

Ty se budeme snažit odšroubovat za pomoci ráčny a ořechu vhodné velikosti a tvaru proti směru hodinových ručiček. Pokud se nám to podaří a horní dekl motoru upadl na podlahu, měl by se nám naskytnout pohled tohoto typu :



Před samotným „laděním“ ventilů je nutné dotáhnout hlavu motoru pomocí momentového klíče a momentu, který se dá vešinou najít v servisních manuálech.

U Accessu Tomahawk je to 25Nm.



Tak, a teď to bude frajerská prácička pro samozvané odborníky.

Nachystáme si plátkové měrky, bez kterých to opravdu nepujde. Ale nevěšte hlavu, sou k dostání snad v každé mototechně a hlavně nemusíte mít strach, že vám jejich nákup udělá velký průvan v peněžence. Dají se pořídit kolem 100,- Kč a teoreticky by vám měly zůstat i na příště pokud nezůstanou schované někde v motoru.

Můžeme si jen tak pro jistotu zkontrolovat rozvody motoru pro kontrolu jestli soudruh někde neudělal chybu a taknějak se mu to trosku nepodařilo správně nastavit.

Kontrolu provedeme tak, že z boku motoru se nachází taková divná zátka nebo šroub, kterou většinou lijeme do motoru olej pokud teda nemáme olejovou nádrž mimo motor a tam je takové kulaté ( setrvačnick se to jmenuje ) a na něm by měly být dvě rysky, nás bude zajímat ta označená T. Tuto rysku na setrvačnicku nastavíme na rysku co je v té díře po té zátce a hned okem můžeme zkontrolovat na rozvodovém ozubeném kole co je navrchu motoru s řetízkiem jak na kukačkách po babičce, jestli rysky na tomto kole sou vodorovně zároveň s hranou motoru. Pokud ano, máme vyhráno a úspěšně jsme se vyhnuly nastavování rozvodů motoru.

Nastavení vůle ventilů může teda nastat, proto bude vhodné si v servisním manuálu pro daný prcolet najít ventilové vůle. Budou dvě, a to pro sací a výfukový ventil. U některých mašin můžou být stejné, ale není to vždy pravidlem.

U Access Tomahawk sou stejné a to 0,1 mm.

Potočením motoru buď za pomoci startovací šňůry u variátorových a nebo potočením se zařazeným vyšším rychlostním stupněm u mašin s manuální převodovkou tak, aby vahadla nebyly opřeny u vačku. Když se nám to podaří pokusíme se nacpat plátek měrky dané tloušťky mezi šroubek na vahadle a vlastní ventil. Pokus se nám to nepodaří nebo naopak by sme tam nacpali měrek několik je nutné tuto vůli nastavit. Povolíme maticku na seřizovacím šroubku, necháme vloženou měrku a točíme šroubkem tak aby měrka byla „na fest“ ale dala se i vyndat. V této poloze šroubek zajistíme matkou a postoupíme ke štelování druhého ventilu. Jen je potřeba dat si bacha ať nezaměníme sací - IN a výfukový EX ventil.



Pokud byla tato operace úspěšná provedeme kontrolu protočením motoru a dalším přeměřením vůlí a to radši několikrát, bo hrozí případné znovukuchání. Pokud si už věříme, že je to nastaveno akorát, tak můžeme začít dávat mašinu dohromady a to pokud možno v opačném pořadí jak byla rozdělána.

Ještě jedna věc, pod hromadou plastů se nachází řada všelijakých barevných drátků, tajemných krabiček s konektory a jiných záhadných věcí, tak doporučuji, když už to máme rozděláno tak tyto konektory a spoje vyčistit a ošetřit, případné volné kabely znovu přichytit a stáhnout. Taky je dobré poutahovat všechny šrouby ke kterým se bez sundání plastů nedostaneme. Na fotu je např. zapalovací cívka a její konektory. Vyhneme se tímto případným dalším závadám na elektroinstalaci.



Případné zlomeniny plastů a jiných částí těla či mašiny ošetříme vysokopevnostní izolepou, vázacím drátem či jiným méně či více vhodným prostředkem.

Zkusíme nastartovat a buď uslyšíme stádo cvrčku, to když se nám podařilo ventilové vůle udělat větší a nebo motor bude příst jak koťátko a v tom případě máme vyhráno a můžeme se směle pochlubit kamarádům co jsme to za mistry.

A co dal ? Teď už jen hurá do terénu bo už máme zeservisováno.

Vrrrrrrrrmmmmmmmmmm, vrrrrrrrrrrmmmmmmmm

