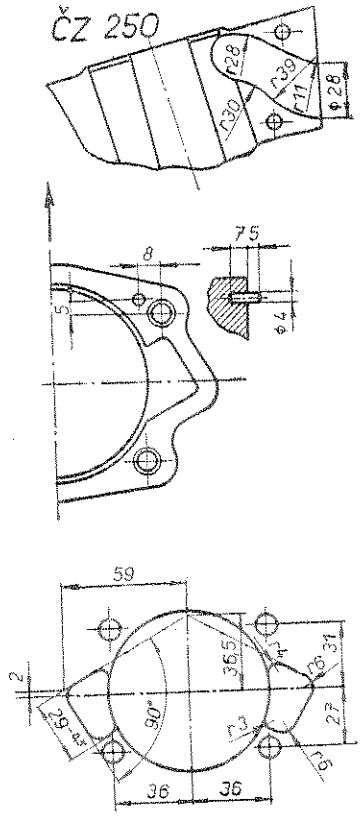
přeplachových kanálů v celé jejich délce. Tvar a rozměry průřezů přeplachových kanálů v dělící rovině mezi válcem a skříní jsou uvedeny na obr. 36. Jejich přenesením a vystřihnutím získáme šablonu, podle které upravíme průřezy přeplachových kanálů v dělící rovině.

Jelikož stahovací svorníky procházejí válcem s větší vůlí, nemohou zajistit přesnou vzájemnou polohu válce a skříně při jejich montážním sešroubování. Abychom neznehodnotili pracné slícování kanálů tímto nedostatkem, umístíme na některé vhodné místo dosedací plochy ještě před zahájením vlastních úprav kanálů polohový kolík. Tento kolík nám rovněž umožňuje přesné ustavení šablony.

Podle šablony také upravíme těsnění mezi válcem a skříní tak, aby nepřečnívalo do přeplachového kanálu.

Všechny vzniklé ostré hrany srazíme a před montáží válce pečlivě omyjeme, abychom odstranily všechny zbytky třísek a smirku. Zbylé nečistoty mohou nepříjemně rozrýt hladký povrch válce s pístem, v některých případech i poškodit ojniční ložisko. Před samotnou montáží pístu a válce potřeme jejich styčné plochy motorovým olejem.



Obr. 36. Úprava motorových skříní pro seřízení na vyšší výkon u dvěstěpadesátky

Úprava motorové skříně

Na motorové skříni provedeme tyto úpravy:

Slícujeme průřezy přeplachových kanálů v dělící rovině válce a skříně pomocí šablony (viz předešlá stať).

Střední část kanálu pečlivě napojíme jednak na takto upravený průřez na jedné straně a na průřez slícovaný s okénky válce na druhé straně. Celý kanál pak pečlivě vyhladíme a vyleštíme. Druhou důležitou prací je zvětšení průřezu sacího kanálu. Jelikož použijeme většího karburátoru — o průřezu difuzéru 24 mm pro ČZ 125 a 28 mm pro ČZ 175 i ČZ 250, zhotovíme (nebo dáme zhotovit) nejprve sací hrdlo (obr. 32 a 33). Použitý materiál: měkká ocel. Hrdlo je osoustruženo buď z jednoho kusu s dodatečným opracováním příruby, nebo k osazené trubce uvedených průměrů je příruba přivařena, popřípadě na tvrdo připájena. Při výrobě především dbáme, aby dosedací plocha příruby byla dokonale rovná a vnější průměr sacího hrdla šel těsně vsunout do karburátoru, abychom zabránili nasávání „falešného" vzduchu.

Zhotovené sací hrdlo připevníme na skříň a orýsujeme jeho vnitřní průměr. Do skříně zasuneme válec s upraveným sacím kanálem a jeho obrysy rovněž přeneseme obrýsováním na skříň. Obdržíme tak vstupní a výstupní průřez sacího kanálu v motorové skříni. Plynulým napojením a opracováním v celé jeho délce získáme konečný tvar sacího kanálu bez jakýchkoli náhlých přechodů a schodů. Celý povrch rovněž vyhladíme a vyleštíme. Celková úprava je zachycena na obr. 35 a 36. Nutnost zhotovení sacího hrdla odpadá při použití přírubových karburátorů.

Úprava pístu

Použijeme bezvadný, pokud možno nový píst. Kromě popsaného slícování přeplachových okének zalapujeme pístní kroužky jemnou lapovací pastou v pístních drážkách. Při lapování je výhodné sevřít pístní kroužek v pomocném kroužku o vnitřním průměru 52, 58 a 66 mm, abychom dosáhli zalapování celé boční plochy. Dále je nutné vyjmout během lapování pojišťovací kolíčky, ale bez poškození pístních drážek. Jejich zpětné naražení musí být naprosto pevné. Po zalapování píst a kroužky pečlivě vymyjeme. Současně zkontrolujeme velikost mezery v zámku všech pístních kroužků jejich zasunutím do válce. Přesahuje-li mezera 0,5 mm, kroužky vyměníme. U starých kroužků neměníme polohu v drážkách.