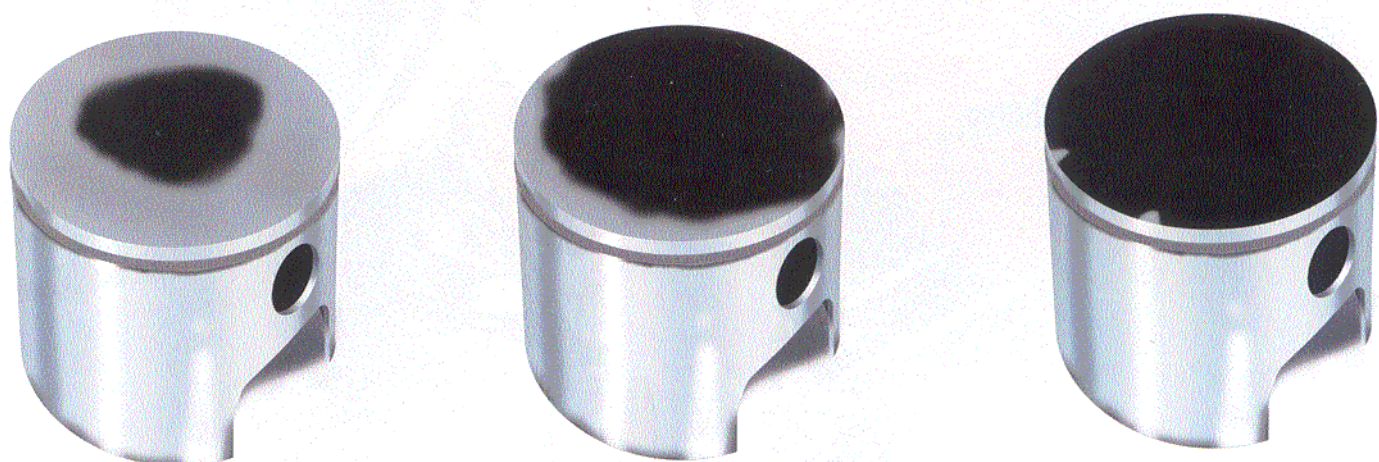


SOTET INDIKERAR BESTYCKNINGEN



Tändstiften bör ha många mil för att vara lättavlästa. När elektroden visar ett par millimeter blank spets från böjen då är förbränningen effektivast. Det optimala är när sotet täcker hela kolven med ett par små blanka trianglar på insugsidan.

De allra flesta känner till att fabrikanterna levererar maskinerna med fett bestyckade förgasare. Något som är en medveten strategi eftersom de ska hålla många mil och under olika typer av förhållanden. Däremot kan man inte utan vidare bestyckar ner förgasarna bara för att grannen gjort det. Något som kan leda till dyrbara motorhaverier. Men med rätt kunskap så är det inte så svårt.

De allra flesta påtalar att de inte kör när kvicksilvret hamnat under minus 25 grader. Är det minus 20 på morgonen så kan det mycket väl vara minus 30 grader på kvällen när man är på väg tillbaka. Då är det inte roligt med en skuren motor. För att undvika kolvskador och ändå ha koll på bränslemängden som förbrukas finns det ett par enkla knep som använts inom racingen sedan skoterns barndom.

Sot avslöjar

Man börjar helt sonika med att varmköra motorn till arbetstemperatur, därefter kollar man att stiftet har gått minst 10 mil, det vill säga att dom har en väl fastbränd sotbeläggning. Gänga tillbaka stiftet, starta motorn och dra i väg till ett plant och öppet fält. Kläm full gas i 4-500meter, släpp sedan gasen samtidigt som du bromsar in och stannar. Lossa stiftet och inspektera färgen på elektroden samt ringen längst ner på den

ringen svart får motorn för mycket bränsle. Är den däremot är grå/vit ja då får motorn för lite bränsle, även om ringen runt om är mörk. I det senare fallet så måste motorn matas med mera högfartsbränsle. Nästa inspektion, som är något svårare och kräver lite mera erfarenhet, är hur långt från basen det förbrända sotet har bränt fast på den böjda elektroden. Är den helt blank och utan sot då är det för magert bestyckat, förbränningssot bör ha passerat böjen på elektroden med någon millimeter. För att vara perfekt bestyckad skall sotbeläggningen nå nästan ut till spetsen. Körningen bör upprepas ett par gånger och glöm inte att åka under belastning på sidan om i lössnö. Motorn behöver som bekant inte lika mycket energi när det går lätt, stiftet blir mörkare.

Olika hastigheter ökar noggrannheten

Det är lämpligt att köra på olika varvtal eller egentligen olika trottelloppningar. Börja med 1/4 och öka, kontrollera sedan vid halvgas för att slutligen hålla minst 3/4 gas. Har man skrivit ner värdena kan man i lugn och ro hemma konstatera var i bestyckningstrappan motorn eventuellt får rikligt med bränsle.

1/4 trottelloppning ligger på pilotmunstycket och luftskruven

1/2 gas är nål, nälmunstycket och i viss mån trottelfasningen

Full gas är det i huvudsak högfartsmunstycket

En blank kvartsmåne

Det finns ytterligare ett visuellt test som man kan göra, dock lite mer komplicerat. Lossa stiftet, ta en ficklampa och lys ner i topplockets tändstiftshål. Kolvtoppen bör vara helt täckt av en chokladbrun torr sotbeläggning med undantag för ett par små blanka trianglar på insugsidan. Skulle det vara en bred blank ring runt kolvens yttercirkel och en sot fläck i mitten, då är motorn för fett bestyckad. Är kolven täckt till största delen av sot med en blank kvartsmåne runt ytterkanten. Ja, då är fortfarande motorn lite för fett bestyckad men relativt nära bra förbränning.

Gå inte över ån efter vatten

Om det efter alla dessa kontroller visar sig att förgasarna ska bestyckas om. Kontrollera då först att luftfiltret är rent, insugningsgummina är hela, oljepumpen är rätt inställd, avgasutsläppet inte är tillplattat eller choken ligger på. När man gör en bestyckningsåtgärd bör man köra och inspektera stift och kolvar efter varje åtgärd. Dessutom ska man väga in temperatur och höjd över havet. Något som innebär att man bör lämna en säkerhetsmarginal för att klara de låga temperaturerna som kommer förr eller senare.

Text: Tord Sundström

Foto: Bertil Nordström