

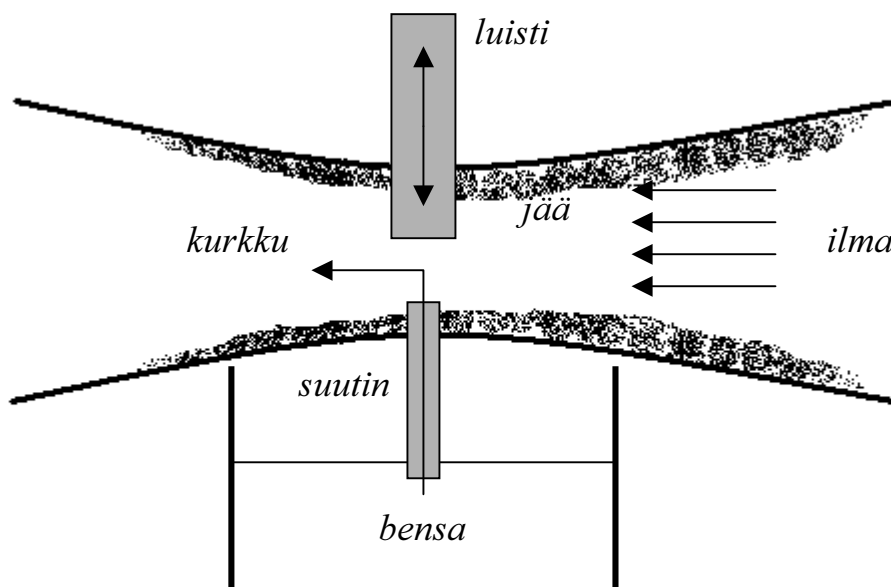
Kaasuttimen jäätyminen

Artsi -04

Männän aiheuttamasta alipaineesta sylinteriin imetään kaasarin kautta ilman ja bensa seos. Kaasarin kurkun kohdalla ilmareikä on tarkoituksella pienempi, joten siinä ilman virtaus kiihtyy. Tämä ilman virtausmuutos aiheuttaa alipaineen, joka imee bensa kohokammioista kaasarin kurkkuun (kyllähän tää ilmiö koulussa opetettiin, mutta just silloin likat veti huulikiilto ja me jätkät mietittiin miten mopoon saisi laitettua kasikymppisen pytyn). Paineen pienenemisestä on sellainen haitta, että virtaava ilma jäähtyy. Noo, sitten vielä toinen ilmiö. Bensa sekoittuessa kaasarin kurkussa ilmaan se kaasuntuu ja sekin jäähtyttää ilmaa. Näiden kahden ilmiön yhteisvaikutuksesta kaasuttimen lämpötila saattaa tippua jopa 40-astetta.

Ongelma:

Kaasarin läpi virtaavan ilman kosteus alkaa muodostaa jätää kaasuttimen kurkkuun, pienentäen sitä edelleen. Virtausmuutos sen kun kasvaa ja kaasari imee aina enemmän bensa, joten seos menee rikkaalle ja moottori alkaa röpöttämään. Pahinta jäätyminen on kostealla säällä -5 ja +15-asteen välillä (aikanaan ihmeteltiin, miten ihmeessä kuplavolkari jäättyi sateisena kesäpäivänä). Toinen juttu on, että suutin jäätyy, mutta silloin moottori ei saa bensa ollenkaan ja lakkaa käymästä.



Ratkaisut:

*Lämmitetään imuilma; kukaan ei ole keksinyt rossipyörään hyvää ratkaisua. Autoissa pakosarja lämmittää imuilman.

*Lämmitetään kaasari, että jää sulaisi; haaroitetaan sylärin veden kierto kaasarin kylkeen. Toteutettu skoottereissa, mutta kova homma rakentaa rossipyöriin.

*Vaihdetaan kaasarin kurkku sylinterin lämpöjohtavaksi (kuten autoissa); pitäisi vaihtaa kumisesta metalliseksi, liian kova homma.

*Mites tenu? eihän sitä saa laittaa 2-t moottoreihin, kun se on vastakohta voitelulle. Näin ei kuulemma ole, tenu sekoittaa vain veden bensaan. Toinen asia ihmetyttää, että miten tenu voi sulattaa jään kurkun imupuolelta, kun bensa virtaa kurkusta aivan toiseen suuntaan. Asia ei kai ole niin yksinkertainen, männän aiheuttamat painevaihtelut saavat seoksen käymään kurkun imupuolella. Tiedä häntä, mutta aina se tenu on kaasarin sulattanut, kunhan muistaa että, desi tankilliseen ei oo mitään. Tenu on kuitenkin hiukan kallista jatkuvaan käyttöön.

*Lämmitetään kaasari päältäpäin moottorin lämmöllä, paketoimalla se teltpatjalla samaan pakettiin sylinterin kanssa, varmaankin yleisin ratkaisu. Tämä auttaa parhaiten moottorin ollessa sammuksissa, jolloin sylinterin lämpö sulattaa kaasarin. Vältä tyhjäkäyntiä, sillä se jäädyttää eniten (vaikkei uskoisi), koska silloin luisti melkein sulkee ilmareiän ja virtausmuutos on suurin.

Ilmailulaitoksen sivuilta löytyy lisää juttua aiheesta.