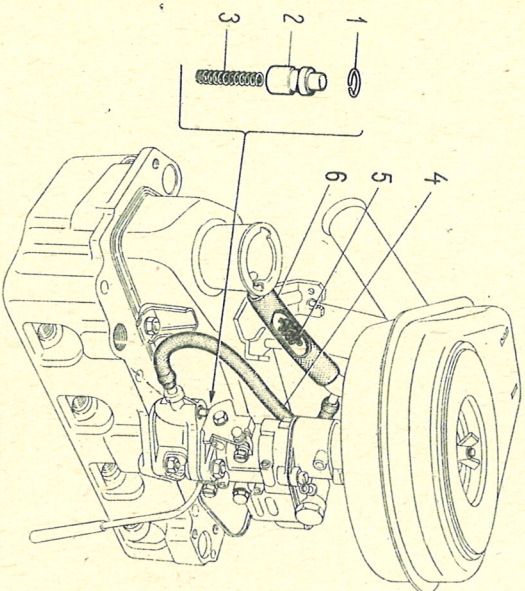


Při montáži nové filtrační vložky vyměníme vždy i těsnění vlka čističe. Nedělí-li pryžové těsnění správně v drážce, natáhneme je a pečlivě je zatlačíme do drážky. Po namontování vlka a naplnění čerpatého oleje spusťme motor a zkontrolujeme, zda neuniká olej pod vlkem čističe.

Odvzdušnění klikové skříně

Horké olejové výpary a plyny z kompresního prostoru, které pronikají podél stěn pístů, hromadí se v klikové skříně; když by nebyly odváděny, vytvářely by přetlak, jenž by poškodil těsnění i hřídelové kroužky. Původně se tyto výpary odváděly přímo do ovzduší. Aby se zmíněno nežádoucí znečišťování ovzduší exhalacemi z motorů, u novějších vozidel se výpary odvádějí z klikové skříně i z prostoru nad hlavou válců do čističe vzduchu (*obr. 50*). Při malém počtu otáček motoru (při běhu naprázdno), kdy by při malém množství nasávaného vzduchu nebylo zajištěno účinné od-



Obr. 50. Odvzdušnění klikové skříně (Fiat 600 D)

1 — pojistka (pouze u staršího provedení ventilu — č. souř. 4 103 489); 2 — odvzdušňovací ventil (nové provedení od čísla motoru 2 223 976 — č. souř. 4 132 839, starší provedení do čísla motoru 2 223 975 — č. souř. 4 112 085); 3 — pružina odvzdušňovacího ventilu (4 101 973); 4 — hadice pro odvod výparů (19 053 080); 5 — protipožární spirála (4 114 059); 6 — spojovací hadice (4 109 841)

sávání výparů přes čistič vzduchu, proudí výpary hadicí 4 přímo pod karburátor přes odvzdušňovací ventil 2, který je uložen v přírubě karburátoru a ovládán hnanou páčkou škrtící klapky. Jakmile se klapka otevře, uzavře výstupek na jejím hřídeli ventil a výpary se pak odvádějí jen do čističe vzduchu. Ústrojí je nutno udržovat čisté, zejména odvzdušňovací ventil; po vyčištění ventil počtete lehce tukem.

Ve spojovací hadici 6 mezi plnicím hrdlem pro olej a čističem vzduchu je vložena tzv. protipožární spirála 5, která zabráňuje proshnutí plamene do čističe vzduchu a dále do karburátoru, ještě zůstane „viset“ některý výfukový ventil; toto zařízení tedy podstatně omezuje nebezpečí vzniku požáru. Hadicí 6 se odvádějí do čističe vzduchu výpary z prostoru pod krytem hlavy válců (tj. z prostoru ventilů).

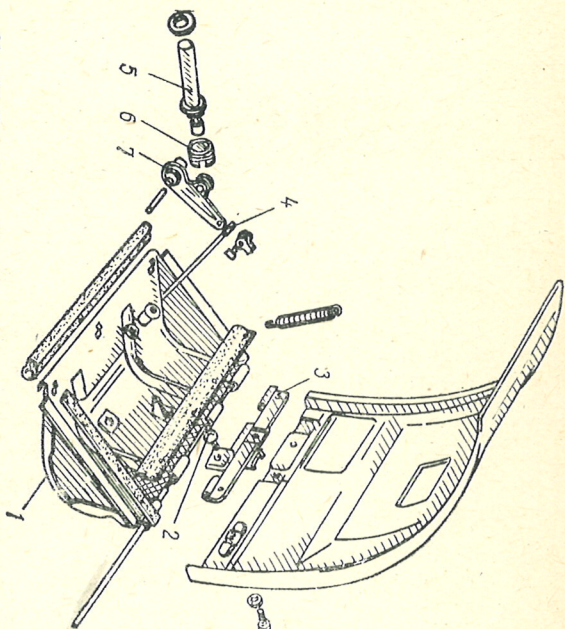
Chladič soustava motoru

Motor se chladi vodou nebo nemrznoucí směsí s nuceným oběhem (odsředivým čerpadlem). Chladič je pro úsporu místa vpravo vedle motoru. Před chladičem je ventilátor s devíti lopatkami, poháněný klínovým řemenem.

Zvláštní umístění chladiče si vyžádalo i odlišné řešení oběhu chladicí kapaliny. Ohřátá kapalina proudí odváděcím hrdlem přišroubovaným k hlavě válců a vede se hadicí do chladiče. Ze spodku chladiče proudí ochlazená kapalina další hadicí do skříně vodního čerpadla, které ji vytlačuje dutým ramenem do spodní části bloku válců. Hlava válců je spojena další hadicí přímo s vodním čerpadlem, aby se lépe vyrovnávala teplota.

Provozni teplotu chladicí kapaliny reguluje automaticky termostát zamontovaný v dolní části chladiče. Termostatem je zde kovová trubička naplněná stearínem. U běžných motorů má termostát vliv na proudění chladicí kapaliny, kdežto u motorů FIAT 600 a 600 D termostát působí na proudění chladícího vzduchu (*obr. 51*). Termostát 5 je spojen páčkami a táhly s regulační klapkou vzduchu 1. Jakmile teplota kapaliny v chladiči dosáhne 70 až 75 °C, zvětší zahřátý stearín v trubičce termostatu svůj objem natolik, že začne vytlačovat pístnici spojenou páčkami a táhly s klapkou, takže se regulace klapky pootočí a vzduch může cirkulovat. Klapka nereguluje přívod vzduchu, ale jeho výstup. Klapka má být úplně otevřená, jakmile teplota chladicí kapaliny dosáhne 105 °C.

Termostát zvyšuje zahřívání chladicí kapaliny, a tedy



Obz. 51. Regulace přívodu vzduchu k chladiči (Fiat 600 D)
 1 — regulací klapka (4 022 384); 2 — pryžový dozaz (872 241); 3 — závěs (4 022 360);
 4 — táhlo (992 442); 5 — termoelektrik (4 045 626); 6 — pouzdro se závěsem (883 624);
 7 — páčka (992 453)

i motoru. V zimě se však takto nedosáhne dostatečného zahřátí, a proto se doporučuje zakrýt větrací otvory v kapotě motoru pokryvkou. Při jízdě musí být levý díl zakrytu svinut, aby mohl chladič vzduch dostatečně cirkulovat.

Pro případ poruchy automatické regulace chlazení je na přístrojové desce kontrolní svítilna nadměrné teploty chladičí kapaliny. Termoelektrický spínač je zasunut do hlavy válce a je upevněn pravým zadním šrouben hlavy. Kontrolní svítilna se rozsvítí, dosáhne-li teplota kapaliny v hlavě 110 až 120 °C.

Rozsvítí-li se kontrolní svítilna nadměrné teploty chladičí kapaliny, třebaže je v chladiči dostatek kapaliny a hnačí řemeny jsou v pořádku, je patrně příčinou závada v termoelektu, popřípadě v ovládacích pákách a táhlech regulací klapky (rez. deformace apod.). Termoelektu vyšroubujeme z pouzdra a zkontrolujeme jeho činnost ve vařící vodě. Pokud nevyvineme vadný termoelekt, jezdíme s otevřenou regulací klapkou (vhodně zajištěnou).

Kontrolní svítilna nadměrné teploty chladičí kapaliny je velmi důležitá pro životnost motoru. Proto se občas přesvědčíme, zda je v pořádku její elektrický obvod, popřípadě žárovka. Odhrueme pryžový kryt termoelektrického spínače na hlavě válce,

zapneme zapalování a vhodným vodivým předmětem (drátem) spojíme svorku spínače s hmotou motoru; přitom se musí rozsvítit žárovka v kontrolní svítilně. Jestliže žárovka nesvítí, může být vadná, nebo je přerušený přírodní kabel. Při montáži pryžového krytu pečlivě přetáhneme jeho okraj přes prstencový okraj izolace, pouzdra spínače. Pod nesprávně nasazený nebo poškozený kryt může vniknout voda (hlavně při mýtí vozidla) a způsobit zkrat ve spínači.

Žárovku kontrolní svítilny zkontrolujeme tak, že zapneme zapalování, odpojíme kabel od termoelektrického spínače a dotkneme se jím hmoty motoru — žárovka se musí rozsvítit (jinak je vadná).

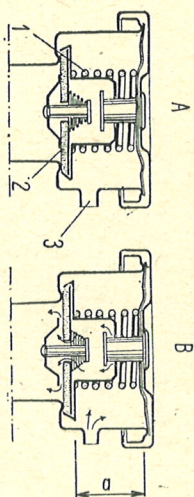
Vodní čerpadlo má samomazná ložiska. Na spodku válka i skříň čerpadla jsou otvory k odvádění vody, která proniká okolo hřídele; tyto otvory musíme pravidelně čistit. Uniká-li větší množství vody, jsou vadné grafitové těsnící kroužky (musí se vyměnit). Kroužky musíme rovněž vyměnit, jestliže vodní čerpadlo „píská“; přitom se má přebrovnout i hřídel čerpadla.

Vodní čerpadlo i větrák jsou poháněny dvěma klínovými řemeny. Řemeny jsou správně napnuté, jestliže se pod tlakem 98 N (10 kp) pruhou uprostřed mezi řemenicemi o 1 až 1,5 cm od tečny. Řemen od řemenice na klikovém hřídeli se napíná větším nebo menším vychýlením dynama. Při zajišťování vzpěry dynama utahujeme nejdivě spodní matici. Hnačí řemen čerpadla se napíná způsobem popsaným v příručce pro řidiče.

Na motorech od výrobního čísla 848 536 (vyraženého dole na výrobním štítku) byl zvětšen průměr hnačí řemenice na klikovém hřídeli ze 120 na 147 mm, kdežto průměr řemenice dynama byl zmenšen ze 132 na 126 mm; stejný průměr má i řemenice vodního čerpadla (tím se ovšem změnil i rozměr vymezovací podložek řemenice dynama). Změnou průměrů řemenice se dosáhlo zvětšení počtu otáček dynama; dynamo nyní dodává dostatečný nabíjecí proud již při $n = 920$ 1/min motoru, kdežto dříve dodávalo stejný proud až při $n = 1\ 100$ 1/min. Výrobce dodává jako náhradní součásti oba druhy řemenice a vymezovacích podložek.

Dříve než chladič naplníme nemrznoucí směsí, musíme důkladně *pročistit chladič ústrojí*. Postupujeme takto: vypustíme vodu, naplníme chladič ústrojí roztokem 200 g sody ve 4,3 l vody a necháme motor běžet 10 minut při malém počtu otáček. Potom motor zastavíme a necháme roztok působit asi půl hodiny. Roztok vypustíme při běžícím motoru. Vychladlý motor pak po několika minut proplašujeme tekoucí vodou (výpustné kohoutky jsou ovšem otevřené). Po uzavření kohoutů naplníme chladič ústrojí čistou

vodu, motor necháme chvíli běžet, a pak znovu vodu vypustíme. Teprve potom můžeme chladicí ústrojí naplnit nemrznoucí směsí (např. FRIDEX-SPECIAL). Motor s novou náplní vždy na krátkou chvíli spustíme a po zastavení doplníme úbytek směsi (nebo vody).



Obr. 52. Uzávěrka pnicího hrdla chladice (Fiat 600 D)

A — přetlakový ventil uzavřený (při zahřátém motoru); B — přetlakový ventil otevřený (při chladěním motoru); 1 — pružina; 2 — těsnění; 3 — otvor (do ovzdušň); $a = 16,0$ až $17,25$ mm

Ridiči i opravny věnují velmi málo péče uzavěrce pnicího hrdla. V uzavěrce jsou dva ventily; jsou-li vadné, motor se přehřívá. Pravidelně máme kontrolovat stav pružin obou ventilů. Správná nestlačená vnější pružina je $16,0$ až $17,25$ mm dlouhá (obr. 52). V bezvadném stavu musí být také těsnění uzavěrky; sebeněné poškozené těsnění ihned vyměníme.

Topení

Topení je teplovzdušné, ovládané páčkou na tunelu před zadními sedadly. Zapneme-li topení přestavením páčky, proudí teplý vzduch od chladicí do vnitřku vozu. Málokterý z řidičů „šestistovky“ ví, že pod krytem, kterým prochází páčka s klapkou topení, je síťový, popřípadě plstěný čistič, který zachycuje nečistoty ze vzduchu. Sníží-li se účinnost topení, může být jednou z příčin zanesená plst nebo síť. Odstraňte pryžový koberec vzadu nad tunelem, odšroubujte tři šrouby s hlavou s křížovými zářezy a odsuňte kryt, kterým prochází páčka s lanovodem (proto se kryt nemůže úplně sejmut). Síť nebo plst pak vyčistěte. Dále zkontrolujte, nejsou-li pokrivené závěsy obou regulačních klapek přivodu vzduchu (viz obr. 51) nebo jejich spojovací táhla, popřípadě svorky.

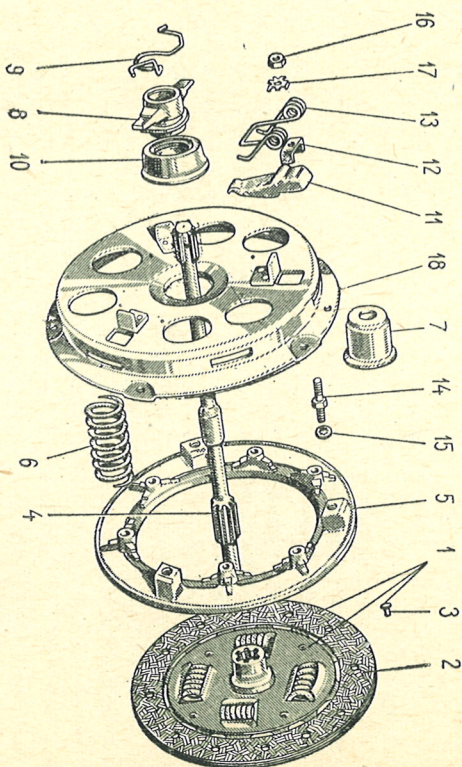
Uložení motoru

Motor s převodovkou a rozvodovkou tvoří montážní skupinu (lnací soustrojí) uloženou pružně na třech místech. Pružné závěsy (silentbloky) jsou upevněny k výztuhám podlahové skupiny samonosné karosérie vozidla. Závěsy jsou posuvné, aby při montáži bylo možno správně ustavit (vystředit) lnací soustrojí.

Spojka

Suchá kotoučová spojka (obr. 53) je běžné konstrukce. Pedál spojky spojuje s vypínacím zařízením lanovod (bowden). Mrtvý chod pedálu spojky (20 mm) se seřizuje seřizovací maticí na konci lanovodu u pedálu (po sejmání krytu přední pružiny). Seřizovací matici zajišťuje pojistná matice. Obložení spojky má vnější průměr 155 mm, vnitřní 114 mm.

Před demontáží spojky musíme předem vymontovat rozvodovku zadní nápravy s převodovkou (motor zůstane ve vozidle).



Obr. 53. Součástí spojky (Fiat 600 a 600 D)

1 — hnaný kotouč spojky (4 110 035); 2 — obložení spojky (4 110 038; 4 104 391); 3 — nýt (873 910); 4 — přítlakový kotouč (874 238); 5 — přítlakový kotouč (874 238); 6 — přítlaková pružina (4 061 230); 7 — pouzdro pružiny (4 080 957); 8 — vypínací objímka (4 136 712); 9 — pružina přetlaková (878 848); 10 — vypínací ložisko; 11 — vysouvací páčka (734 294); 12 — těmen (734 301); 13 — pružina (734 295); 14 — šroub (734 293); 15 — pojistná podložka (1 260 570); 16 — seřizovací matice (734 296/1); 17 — pojistná podložka (734 302); 18 — šití spojky úpný (874 255)