

volnoběžných otáček. Nespoj se mikroskopická volnoběhu a je stále namáhán jezdec potenciometru, což může vyústit až ve zničení koncového stupně řídicí jednotky." Řešením je škrtkící klapku každých 50 tisíc km demonstrovat a důkladně vyčistit. Bez obav v tomto směru pak mohou být řídicí 6V verzi v provedení 40 a 44kW, stejně jako pozdějších 51kW dvanáctiventilů. Výrobce totiž zjistil, že ty projdou emisní homologací i bez EGR ventilu, takže jej vyřadil. Tato výrobní úspora je paradoxně pro zákazníky přínosem.

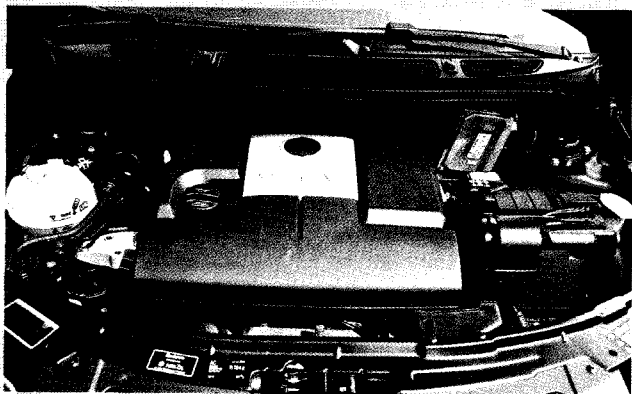
Setkání ventilů s písty

Nepravidelný volnoběh tedy mívá až tři běžné příčiny – dvě na ventilech a jednu na škrtkící klapce. Žel není jediným technickým problémem motorů 1.2 HTP. Selhat hned z několika příčin umí též pohon rozvodů řetězem. Přitom právě fakt, že rozvody jsou poháněny pro VW netypicky řetězem, který bývá obvykle bezúdržbový, nikoliv ozubeným řemenem, který je potřeba pravidelně a draze měnit, nás svého času nenadchnul. Majitelé vozů Škoda totiž nebyli zvyklí hlídat intervaly

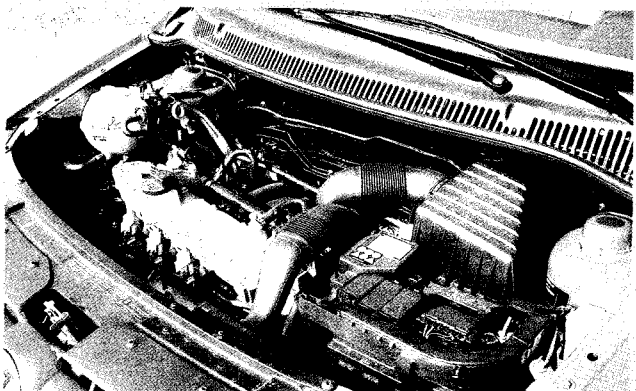
výměn rozvodů, jelikož mladoboleslavské čtrnácti měly rozvody poháněné řetězem, jak je nakonec pro starší systém OHV typické. Bohužel se však časem projevilo, že základní principiální výhoda řetězového pohonu rozvodů, tj. jeho provozní spolehlivost, byla u motoru 1,2 HTP zmařena nedůslednou konstrukcí. „Hydraulický napínák má příliš dlouhý chod a bez tlaku oleje umí vytvořit takovou vůli, že řetěz při startu přeskóčí. Zejména je-li již olej vysokými teplotami zdegradovaný, takže hustý, a čerpadlo jej nestihne do napínáku dopravit včas. Výrobce nadvakrát prodlužoval vodičí lišty, takže místo nahoře na vačkových hřídelích začal řetěz přeskakovat dole na klíce,“ nesouhlasí opět Ing. Janda. „Pokud někdo zaparkoval fabii do kopce a proti pohybu ji zajistil jen zařazením převodu, tak opačný tah na motor mohl způsobit přeskocení rozvodu. Zjevnou konstrukční chybu jsme začali odstraňovat úpravou napínáku na menší zdvih a po čase zjistili, že automobilka to už dělá také tak,“ doplňuje popis problému Ivan Kasl.

HISTORIE

Šestiventilová verze motoru 1,2 HTP s výkonem 40 kW se představila v roce 2002. O rok později přišla 12V varianta se 47 kW, která definitivně vytlačila původní motor 1,4 MPI. V roce 2007 s příchodem druhé generace fabie byl výkon obou motorů zvýšen ze 40 na 44 a ze 47 na 51 kW. Zvýšení výkonu bylo dosaženo zejména účinnějším plněním – přesunutím filtru z pozice nad motorem (kde je nasávaný vzduch ohříván) do obvyklého místa na boku motorového prostoru.



Původní provedení 12V HTP z roku 2003 a výkonem 47 kW mělo vzduchový filtr součástí mohutného krytu



Volkswagen Fox jako první v roce 2005 přinesl provedení filtrboxem na straně, jež není ovlivňována tepelným vyzařováním motoru

autodiesel

15



Nenápadný převrat

Test VW Polo 1,6 TDI

NOVÁ TECHNIKA:

Motor Hyundai 3,0 CRDi

TÉMA: Dvouspojková převodovka Audi

CAUSA: Diesellové hybridy

PRÁVĚ
V PRODEJI

AUTOMOBILOVÝ MAGAZÍN PRO
VYZNAVAČE DIESELOVÉ TECHNIKY