

Hromada Technických Problémů

Do roku 2002 vyráběla Škoda Auto čtyřválcové s ventilovým rozvodem OHV konstrukčně vycházející z agregátu Škody 1000 MB. Ač tyto motory byly na přelomu milénia již opravdu zastaralé a masívně kritizované za vysokou spotřebu a nevalnou kulturu chodu, tak uživatelům nepřinášely větší servisní starosti a s odstupem času je lze označit za velmi spolehlivé. Jejich tříválcoví nástupci 1,2 HTP naopak zaměstnávají pracovníky servisu více, než by se vzhledem k průměrnému věku a počtu najetých kilometrů slušelo.

text: Martin Vaculík, foto: archiv

Nejčastější stížností ze strany zákazníků je nepravidelný a nestabilní volnoběh, často již po 50 tisících km. Kolísání volnoběžných otáček není obecně považováno za alarmující stav motoru, čemuž odpovídá i přístup řidičů, kteří s projevenou závadou dále jezdí.

Kolísání volnoběhu nepodceňujte

Podobně reagují některé nezasvěcené autodílny, které se problém snaží logicky odhalit v regulaci motoru (ne že by tam nemohl být) spíše než v jeho mechanice. „Již jsme opravovali i motor, u něhož některý z mnoha servisů, jimiž dotyčná fabia prošla, vyvrtil otvor ve škrťací klapce, čímž se podařilo stabilitu volnoběhu na čas obnovit. U této závady přitom jednoznačně

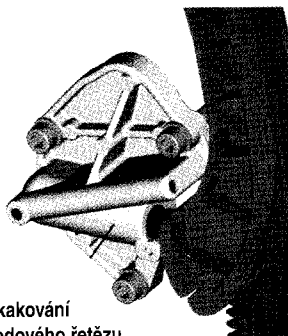
platí, že čím déle se s ní jezdí, tím dražší a náročnější je následná oprava,“ říká Ivan Kasl z firmy Motorservis Kasl specializované na opravy motorů. Příčinou nestabilního volnoběhu totiž nejčastěji je ztráta komprese vinou netěsnosti – nedovírání výfukových ventilů. Tento stav se nejdříve projevuje při nízkých otáčkách, kdy má směs více času uniknout nedovřeným ventilem – po přidání plynu se chod většinou srovná. Podfukování ventilu přitom přináší jeho obrovské tepelné namáhání, které jej po čase deformuje a sedlo také. Výsledkem tak bývají podpálené ventily nejdříve na jednom, poté i na ostatních válcích.

Nadměrná teplota oleje

Automechanik, vida takovou spoušť, obvykle okamžitě spustí filipiku na

téma neseřízených ventilových vůlí, které se přirozeným zaklepáním časem zmenšily na nulu. Motor 1,2 HTP však má svůj původ v šestnáctistovce Volkswagen a z ní podědil i pro německého výrobce charakteristické samočinné hydraulické vymezování ventilových vůlí. Ivan Kasl na opravovaných hlavách sleduje dva problémy, které mohou být příčinou nedovírání ventilu: Karbonem zcela znehynbná hydraulická zdvihátka a veliké vůle ventilu ve dřívku, což způsobuje jeho chvění při pohybu a pozdní zavírání.

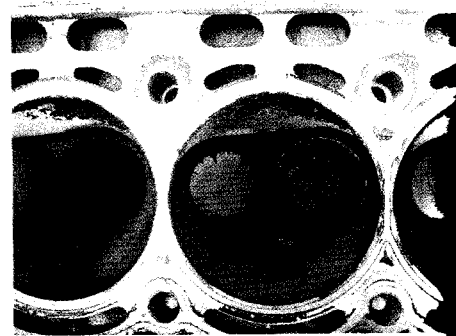
Problém nám zcela objasnil až Ing. Zdeněk Janda, v komunitě závodníků přezdívaný Mr. Cimbu.



Přeskakování rozvodového řetězu vlivem jeho nadměrného vytahání či nevhodné konstrukce napínáku



Škrťací klapka zanesená karbonem vinou nevhodného vyústění EGR ventilu v sání



Podpálené výfukové ventily vinou zakarbonovaných hydraulických zdvihátek či příliš velké vůle dřívku

