

± Elektrický spouštěč motorů Q-model 296



spalovačích motorů aut. Přední a zadní čelo

VYRÁBÍ:
Q-model, Tchaj-wan
DODÁVÁ:
RCM Pelikán,
Pardubice

Po třinácti letech intenzivního používání mi definitivně odumřel spouštěč Kavan. Zlomil se jeden uhlík. Zjistil jsem, že komutátor je už tak opotřebený, že se oprava nevyplácí.

Místo něj jsem chtěl zakoupit spouštěč pro motory až 30 cm³, ten však nebyl momentálně skladem. Vybral jsem si tedy typ určený pro motory do zdvihového objemu 15 cm³.

Základem spouštěče je komutátorový motor pro stejnosměrné napětí 12 V. Vnější průměr spouštěče je 63 mm a délka přes termoplastová čela 130 mm. Plášť spouštěče je povrchově upraven černou čeřínkovou barvou, takže neklouže ani v mastné ruce. Výstupní hřídel o průměru 8 mm je provrtán pro kolík, stočen na průměr 6 mm a na konci opatřen závitem M6. Unášec pryžové vložky vysoustružený z duralu má vnější průměr 44 mm. Přitahuje se matičkou M6. Má vysoustruženou drážku pro řemen, místo pryžové vložky určené pro vrtulové kužely o průměru minimálně 38 mm můžeme použít tři typy vložek pro spuštění



je tvarováno tak, že zastává funkci spolehlivého stojánku. Hmotnost spouštěče je 1 280 g a ani svými rozměry není určen pro drobné ruce. Kavan byl v tomto směru spouštěčem přímo dámským.

K akumulátoru se spouštěč Q-model 296 připojuje kabelem o délce 1,4 m, zakončeným mohutnými krokosvorkami. Délka kabelu by měla stačit k připojení k automobilovému

Jako první jsem zkusil roztočit půl roku odstavený a Konkorem konzervovaný dvoudobý motor ASP o zdvihovém objemu 10 cm³. Okolní teplota byla pouze +5 °C. Pokus o spuštění se hned nezdařil, motor byl značně tuhý, i když jsem před spuštěním vstříkl do sání několik kapek paliva a ručně jej protočil. Z gumové vložky začaly odletovat žmolky. Po několika pokusech o spuštění se ozmoukala tak, že dokonale seděla na kuželi. Vrtuli jsem přetočil do horní úvratě a konečně se motor pomalu roztočil, odběr byl 40 A. Se stoupajícími otáčkami odběr klesal, obnovoval se olejový film, a při 2 700 ot./min spouštěč odebral 26 A. Otáčky, kterými spouštěč motorem točil, byly o 500/min vyšší, než jsou volnoběžné.

Dalším pokusným králikem byl benzinový motor MVVS 26 cm³. Po nasátí paliva jsem vrtuli protáčením opět ustavil do horní úvratě. Nasazení gumy spouštěče na vrtulový kužel, sepnutí spouštěče a ten vrtuli otočil o necelou otočku a zastavil se před horní úvratí. Zkusil jsem tedy nejprve spustit spouštěč a pak jej rázně nasadit na vrtulový kužel, což není nejcitlivější spuštění. Vrtule se roztočí-

jsem nepředpokládal, ale ve skrytu duše v to doufal. Moje toužebné očekávání naplnil.

Spouštěč jsem používal sice krátkou dobu, avšak velmi intenzivně právě ke spuštění benzinové šestadvacítky MVVS za nízkých teplot kolem +4 °C. Pak však začal pracovat nespolehlivě spínač. Povolil jsem matice držící přední víko a vyjmul kryt spínače. Ten je velmi jednoduchý: dva plechy se zanýťovaným stříbrným kontaktem. Pravděpodobně se otláčily nálitky na knoflíku tlačící na horní kontaktní plech. Protože sepnutí není mžikové, mohlo se na tom podílet i teplo z kontaktu.

Náprava byla velmi jednoduchá. Oboustrannou lepicí páskou jsem přilepil spodní kontaktní plech k plášti motoru v poloze, kdy jsou kontakty pod nálitky tlačítka. Tím byla zajištěna poloha spínače vůči tlačítku. Do něj jsem vlepil hranolek kartitu o 0,8 mm vyšší, než jsou nálitky tlačítka. Spínání je spolehlivé, kontakty se stlačují přes kartitový hranolek, který lépe odolává teplu.

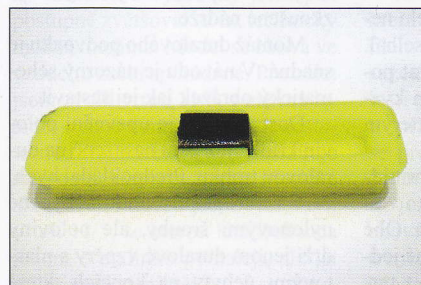
Problém nepovažuji za vadu spouštěče, protože jsem jej přetěžoval roztáčením motoru o zdvihovém objemu o 73 % větším! V případě takovéto poruchy je její odstranění otázkou několika minut.

Modeláři s oblibou používají pro napájení žhavení a spouštěče olověné akumulátory s gelovými elektrodami o kapacitě 7 Ah. Ty mají výrobcem povolený krátkodobý proudový odběr kolem 40 A, tedy právě proud, který může spouštěč Q-model 296 odebrat.

Jestliže s ním budeme slušně zacházet a nebudeme jej zbytečně přetěžovat, určitě nám spouštěč Q-model 296 poslouží po dlouhou dobu. Příjemná byla i cena, za kterou jsem jej pořídil u RCM Pelikán, pouze 700 Kč. Doporučuji však hned zakoupit i náhradní gumovou vložku.

Jaroslav Kroufek

Dovozce, firma RCM Pelikán, se k tomuto textu do uzávěrky nevyjádřil.



akumulátoru i ve voze. Spínač musíme stisknout přiměřeně velkou silou.

Odběr samotného spouštěče při napájecím napětí 12 V je 1,8 A. Při zkouškách jsem jej napájel z již letitého, z automobilu vyřazeného akumulátoru, jehož kapacita byla asi 15 Ah.

la, motor začal blafat a za několik sekund již pracoval v mírně zvýšených volnoběžných otáčkách.

Spuštění teplého motoru je pochopitelně snadnější.

Že si relativně malý spouštěč poradí i s tak velkým motorem s velkým kompresním poměrem,

