

Všeobecně se vyskytující poruchy v provozu traktoru a jejich odstranění.

Porucha:
Motor nechce naskočit.

Možná příčina:

1. Vlhký neb špatný zapal. papírek.
2. Nedostatek pohonné látky v nádrži.
3. Uzavřený přívodní kohout.
4. Do čerpadla vnikl vzduch.
5. Jehla v trysce zůstala viset – nerozprašuje.

6. špatná komprese:
 - a) Nedotažený držák doutnáku.
 - b) Ventil zůstal viset – zapečený.

 - c) Na sedle ventilu je karbon – nedosedá.

 - d) Zapečené pístní kroužky – netěsní.

 - e) Ventilová hlava poškozena.
7. Motor je příliš studený (za mrazu)

8. Netěsní neb poškozené tlakové potrubí (od čerpadla ke vstřikovači)

9. Nevhodná neb špatná pohonná látka.

Odstranění:

1. Použijte papírky suché, špatný vyměňte.
2. Doplňte pohonnou látku v dostatečném množství.
3. Kohout otevřít, čerpadlo odvzdušnit.
4. Čerpadlo odvzdušnit dle návodu.
5. Vyšroubovat vstřikovač, trysku vyjmout, vyčistit v petroleji, aby jehla lehce běžela, příp. je-li poškozena, trysku vyměnit.

6.
 - a) Držák doutnáku povolít a znovu dotáhnout.
 - b) Sejmout kryt ventilů, ventily ve vodítkách namazat směsí oleje a nafty a několikaterým zmáčknutím neb pootočením motoru uvolnit, aby správně pracovaly.
 - c) Sundat ventilovou hlavu, zabrousit ventily, příp. nahradit novými.
 - d) Vyjmout ojnici s pístem, kroužky v petroleji uvolnit (nepoškodit drážky), příp. nahradit novými.
 - e) Ventilovou hlavu nahradit novou.
7. Do chladiče nalít vřelou vodu, nechat motor chvíli prohřát, natočit a nezatížený nechat běžet min. 10 min na malé obrátky.
8. Povolte a znovu dotáhněte převlečné matky u čerpadla a vstřikovače, trubičku je-li poškozena nechte zaletovat mosazí neb vyměňte.
9. K pohonu používejte vždy jen dobré mastné nafty, příp. s přídavkem strojového oleje nebo jiných látek pro Diesellovy motory. Nikdy ne benzínu a podobných lehkých paliv.

Porucha:

Motor jde nepravidelně, vynechává, občas silně klepe a bíle zakouří, netáhne, jde těžce.

Možná příčina:

1. Čerpadlo správně nevstříkuje, v tlakovém potrubí je vzduch.
2. Jehla v trysce zůstává viset neb je zaseknuta, znečištěna, příp. poškozena, prasklé pero ve vstřikovači.
3. Motor je špatně mazán, málo oleje ve skříní neb špatný, ojnicí ložisko se zadírá.

Odstranění:

1. Je-li v nádrži dostatek pohonné látky, otvor v uzávěrci volný a přívodní kohout otevřen, odstraní se po chvíli chodu samo - vzduch se protlačí, jinak čerpadlo odvzdušnit.
2. Trysku vyjmout, vyčistit, příp. nahradit novou a seřídít vstřikovač.
3. Každý den před uvedením stroje do provozu kontrolujte stav oleje, doplňte, příliš černý (vyjetý) vyměňte, nahradte cca 6 kg nového. Nechte stroj prohlédnouti odborníkem a příp. nechte opravit.

Motor se silně zahřívá.

1. Málo vody v chladiči.
2. Chladič je zanesen vodním kamenem, špatná cirkulace vody.
3. Ventilátor správně nepracuje.
4. Motor je špatně mazán – zadírá se píst neb jiná součást, špatná pohonná látka.

1. Kontrolujte stav vody v chladiči a včas doplňte, aby byl stále plný. Nenechte běhat motor vůbec bez vody.
2. Do chladiče plňte vodu měkkou, dešťovou neb změkčovanou různými přípravky, příp. již z chladiče vypuštěnou. Je-li chladič zanesen kamenem, odmontujte jej, naplňte 10% roztokem sody v horké vodě a nechte cca 2 hod stát. Pak vylijte a propláchněte vodou.
3. Překontrolujte, není-li volný náhonový řemínek, v tom příp. jej napněte stažením horní řemeničky, neb poškozena vrtule.
4. Překontrolujte olej ve skříní, jak uvedeno v předcházejícím.

Motor v tahu silně černě kouří.

1. Motor je přetížen.
2. Vadná tryska – špatně seřizený vstřikovač.
3. Píst neb ojnicí ložisko se zadírá.

1. Motor nesmí v tahu černě kouřit. Je to známkou přetížení, ihned přeřadte na nižší rychlost.
2. Trysku překontrolujte a vyčistěte jak je již dříve uvedeno. Seřídte vstřikovač na správný tlak.
3. Zjistěte stav olej.

Porucha:

Motor stále bíle kouří, příp. se špatně natáčí.

Možná příčina:

1. Ve skříni je mnoho oleje.
2. Pístní kroužky jsou zapečeny neb opotřebovány – netěsní.
3. Píst byl zadřený – poškozena vložka.

Odstranění:

1. Hladina oleje se má pohybovat mezi ryskami na kontrolní tyčince, více je zbytečné.
2. Kroužky uvolnit neb vyměnit.
3. Vložku a ostatní opotřebované součásti vyměňte (v továrně neb odborníkem).

Motor má velkou spotřebu oleje.

1. Vložka, píst, pístní kroužky opotřebovány.
2. Olej uniká jinudy.

1. Opotřebované části vyměňte.
2. Skříň očistěte, motor natočte, pozorujte kde olej vytéká, uzávěrky dotáhněte, opravte těsnění.

Tlačítko uzávěru diferenciálu nejde sešlápnout.

1. Zuby kol nejsou ve vhodné poloze.
2. Traktor jede do zatáčky.
3. Vedení tlačítka je ucpáno blátem apod.

1. Povolte tlak nohy a zkuste vícekrát zatlačit, příp. traktor mírně stočte, aby byl diferenciál uveden v chod a kola se pootočila.
2. Srovnejte stroj do přímého směru.
3. Vedení očistěte a namažte.

Motor jde správně ale stroj netáhne.

1. Spojka prokluzuje.
2. Klínové řemeny jsou volné a smýkají se.
3. Zadní kola se prokluzují.
4. Jedno zadní kolo prokluzuje, stroj se stáčí.

1. Seřídít spojku.
2. Klínové řemeny napnout – seřídít napínací rolnu.
3. Upravit závěs břemene, příp. terén.
4. Sepnout diferenciál (sešlápnout spínací tlačítko).

Při zabrzdění sepnutou nožní brzdou se traktor stáčí na stranu.

1. Brzdy jsou nesouměrně seřídzeny, neb nestejně opotřebovány obložením.

1. Seřídít brzdy pomocí táhel s vidličkami, které přenáší pohyb a páčky na brzdové hřídeli na rozpínací klíč v brzdovém bubnu.

Všeobecně:

Pamatujte vždy na dokonalé mazání motoru i ostatních pohybujiících se součástí. Do motoru plňte dobrý motorový olej dle roční doby, letní (hustší) neb zimní (řidší) a dbejte, aby jeho stav nikdy neklesl pod spodní rysku na kontrolní tyčince. Vždy po prvním natočení nechte motor běžat minimálně 10 min nezatížený na malé obrátky, aby ztuhlý olej teplem zřídil a čerpadlo jej protlačilo v dostatečném množství na všechna mazací místa. V zimě necháte-li stroj déle v klidu (přes noc), vypusťte bezpodmínečně vodu z chladiče. Zamrznutá voda znamená roztrhaný chladič, roztrženou motorovou skříň, a ventilovou hlavu. Hustěte pneumatiky na předepsaný tlak. Každou malou závadu odstraňte ihned, aby se nestala příčinou vážného poškození stroje v dalším provozu.

Z dobového strojořpisu přepsal Tomáš Dvořák (2011).