**Technická komise FAS AČR**

# TECHNICKÁ INFORMACE č. 08/2016

# Sací potrubí ŠKODA 130LR v úpravě pro RHA a ZAV HA

**publikováno:** 17. 7. 2016

Zásadně a obecně pro HA platí, že jakékoli provedení dílů a veškeré úpravy musí být v souladu s příslušným homologačním listem, dobovou přílohou J a aktuální přílohou K MSŘ FIA. Technická informace č. 08-2016 názorně řeší sací trakt motoru vozu Škoda 130 LR.

1) **Sací trakt – uchycení sacího potrubí**

   Sací potrubí je pro vůz Škoda 103 LR s karburátory WEBER 45 DCOE vyobrazeno v homologačním listu B 269 ve variantě 03/01 ES bod 327 b) na fotografiích Photo 10 a Photo 10A (viz níže) jako 6ti dílná soustava (strana č. 24 a 25 HL).

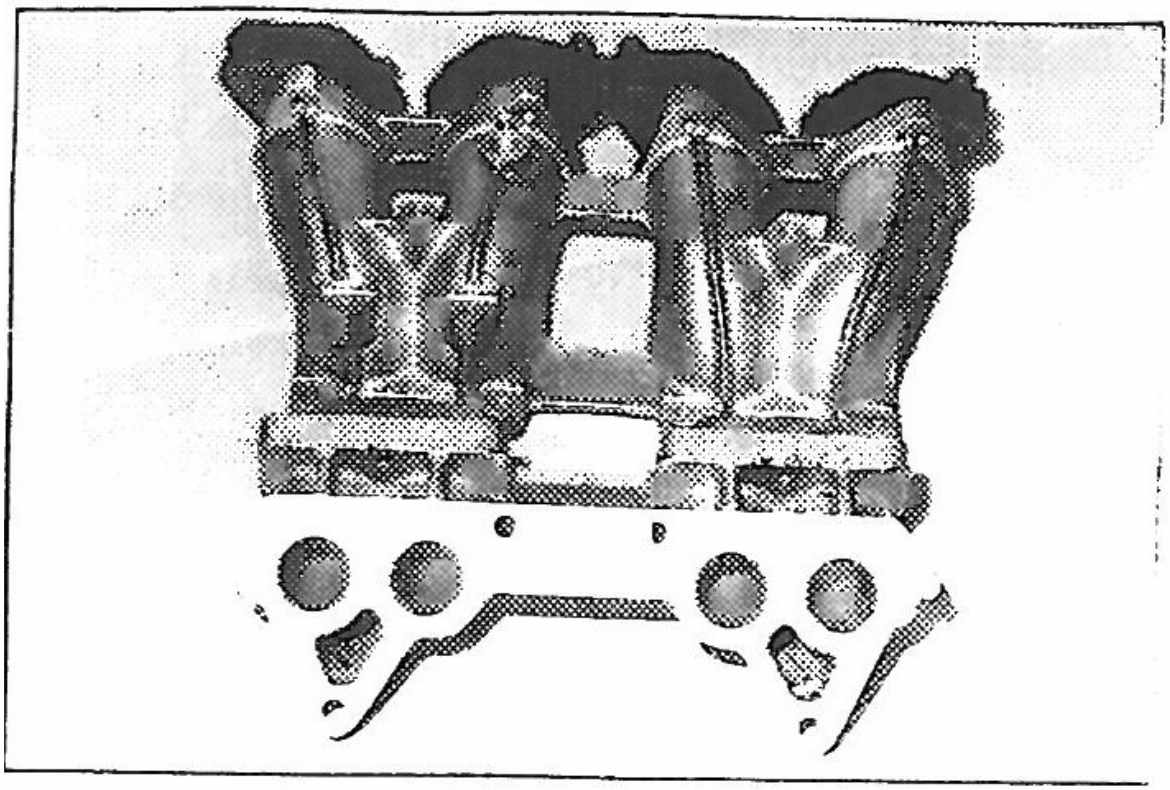


Photo 10

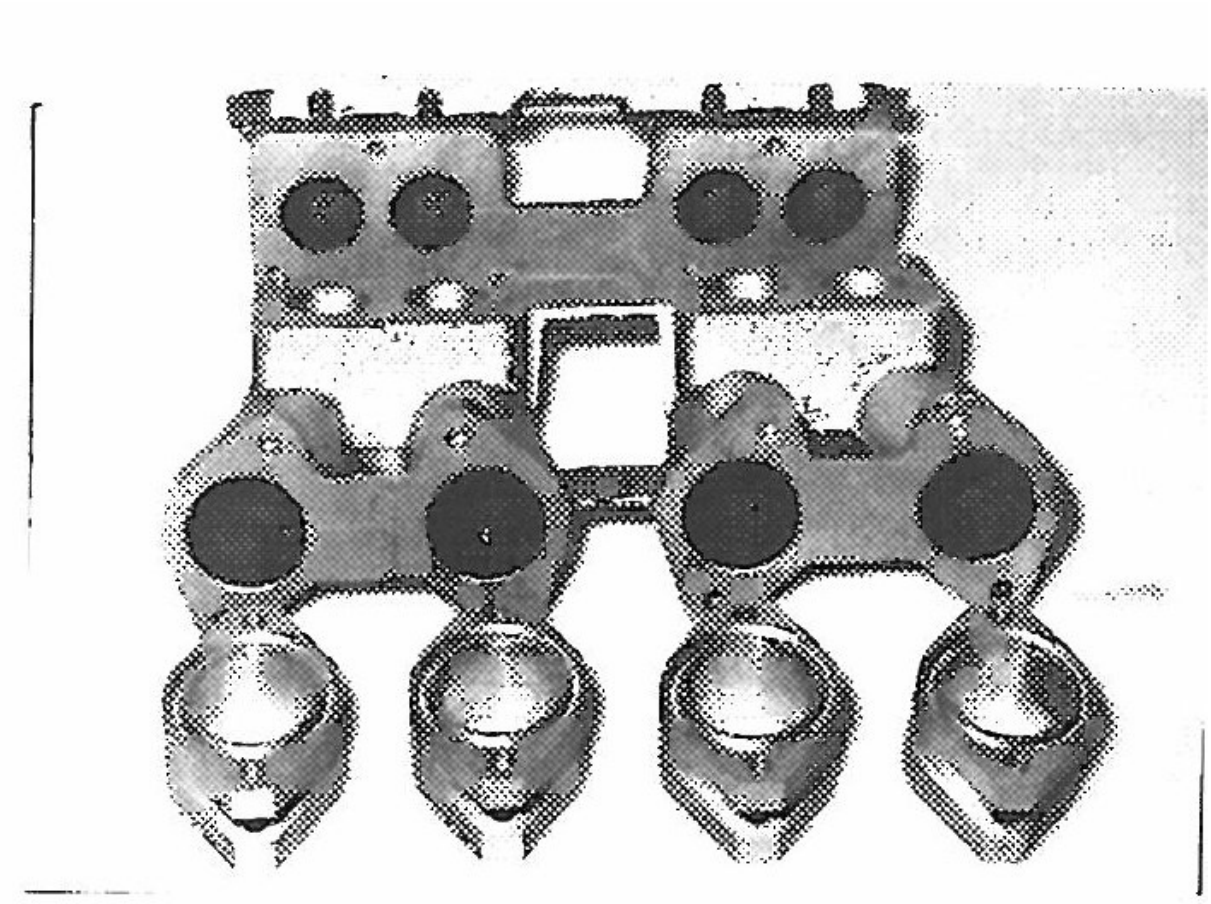


photo 10 A

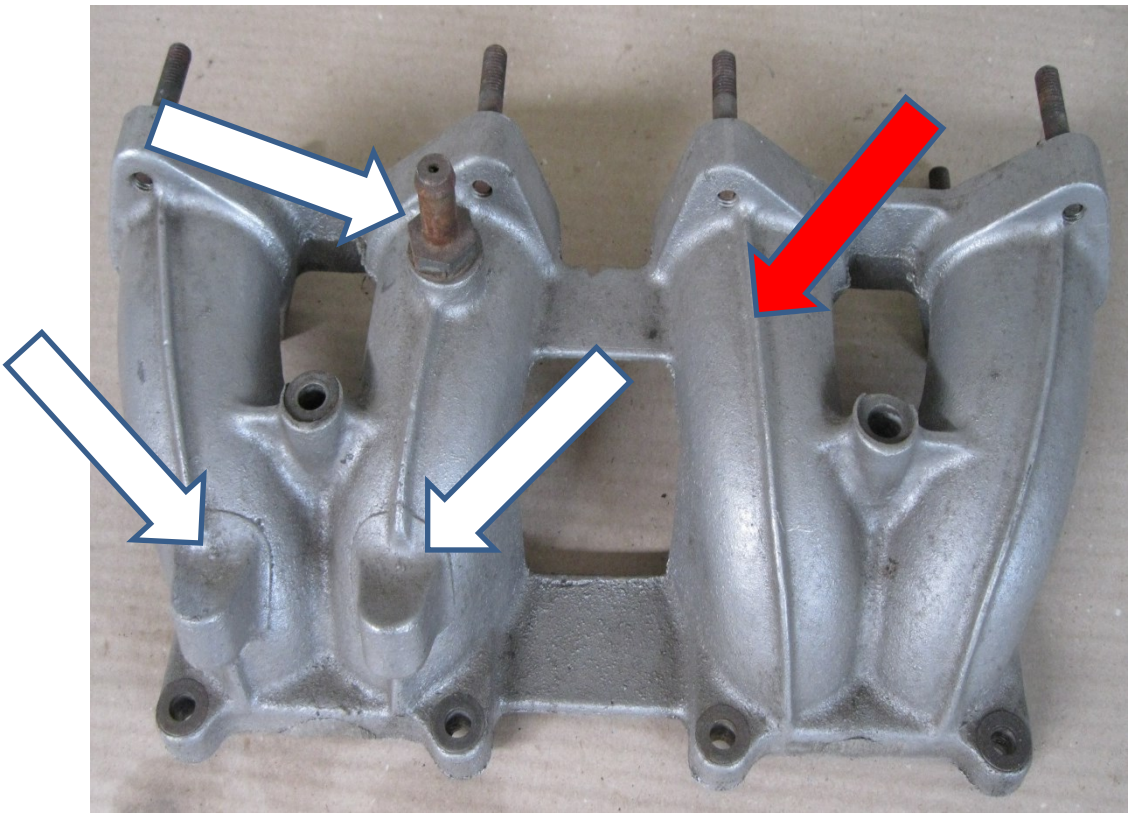
Technická komise uzná jako náhradu pouze věrnou kopii původního (homologovaného) potrubí včetně některých nálitků a žebrování. Zachován musí být i materiál a způsob výroby = odlitek z hliníkové slitiny, opracovaný dle povolených rozměrů.

Provedení sacího potrubí a jeho uchycení je patrné z níže uvedených fotografií. Sací potrubí je přišroubováno k hlavě čtyřmi průchozími šrouby nebo štefty a přes ocelové obdélníkové podložky (viz šipka na obr. **TI – 1**) dvěma dalšími šrouby, které slouží především k upevnění výfukového potrubí. K dodatečnému uchycení sacího potrubí nesmí být použit žádný úhelník ani příložná lišta, jelikož toto provedení není uvedeno na HL č. B 269 ani není povoleno dobovou přílohou J MSŘ FIA.

**Obr. TI – 1**

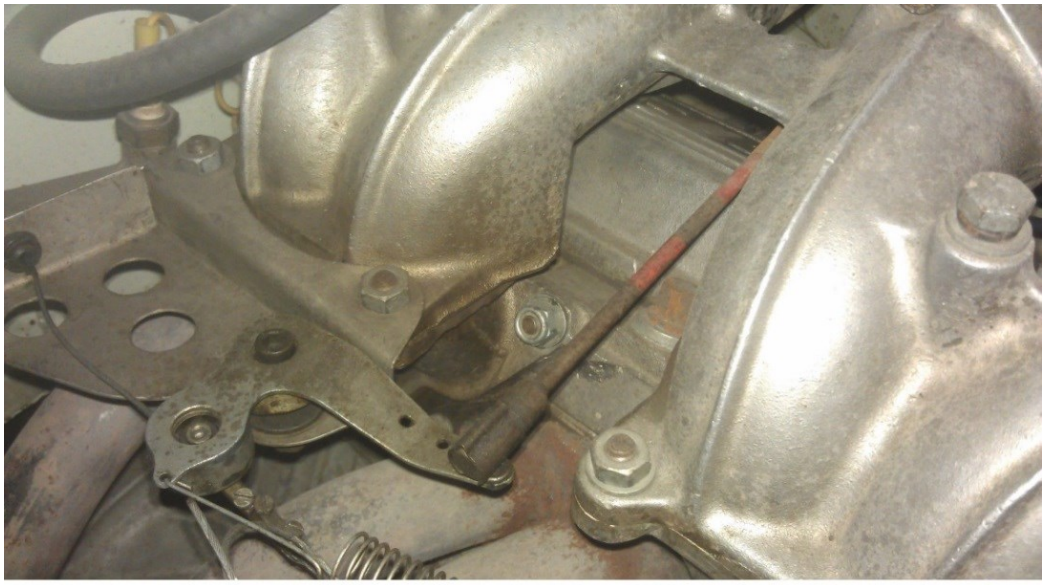
**2) Sací trakt – provedení**

Horní část sání je rovněž vyobrazena v homologačním listu, kde je uvedeno provedení s nálitkem na sání pro 3. válec (šroubení pro vývod podtlaku) a se dvěma nálitky na držák ovládání akcelerátoru (viz bílé šipky obr. **TI - 2**). Horní výztuha (žebrování) je provedena po celé délce sání k jednotlivým válcům (vyjma třetího válce) – viz červená šipka obr. **TI - 2**. Mezikusy mezi sáním a karburátorem Weber jsou rovněž k náhledu v HL B 269.



**Obr. TI - 2**

Vzhledem k možnosti odebírání materiálu není nutné naprosto striktně vyžadovat nálitky a žebrování v celé původní délce. Je možné použít i řešení z továrního vozu – viz obr. **TI – 3.**



**Obr. TI - 3**

Na různé typy uchycení a i na vlastní provedení sacího potrubí měl totiž vliv i způsob výroby hlavy válců pro vozy Škoda (lití do písku resp. do kokily) a používané rozměry zejména sacích kanálů (ΦD = 30 mm, 28, resp. 27 mm). Příklady některých dobově používaných hlav vozů Škoda viz na obr. **TI – 4** a **TI – 5**.

**Obr. TI – 4**

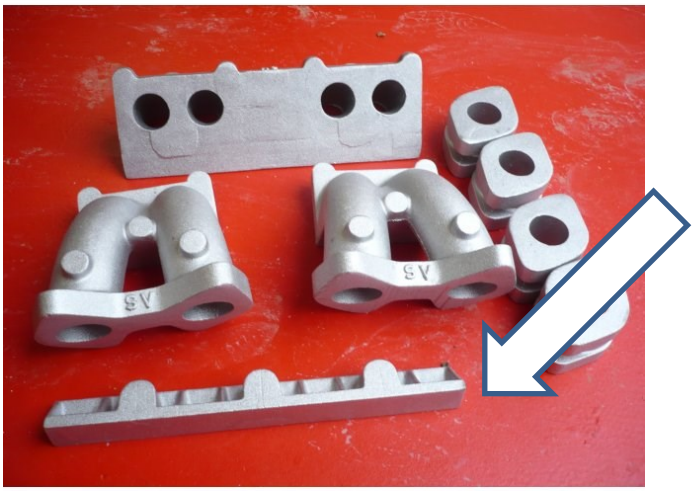
**Obr. TI - 5**

## 3) Příklady povolených náhrad

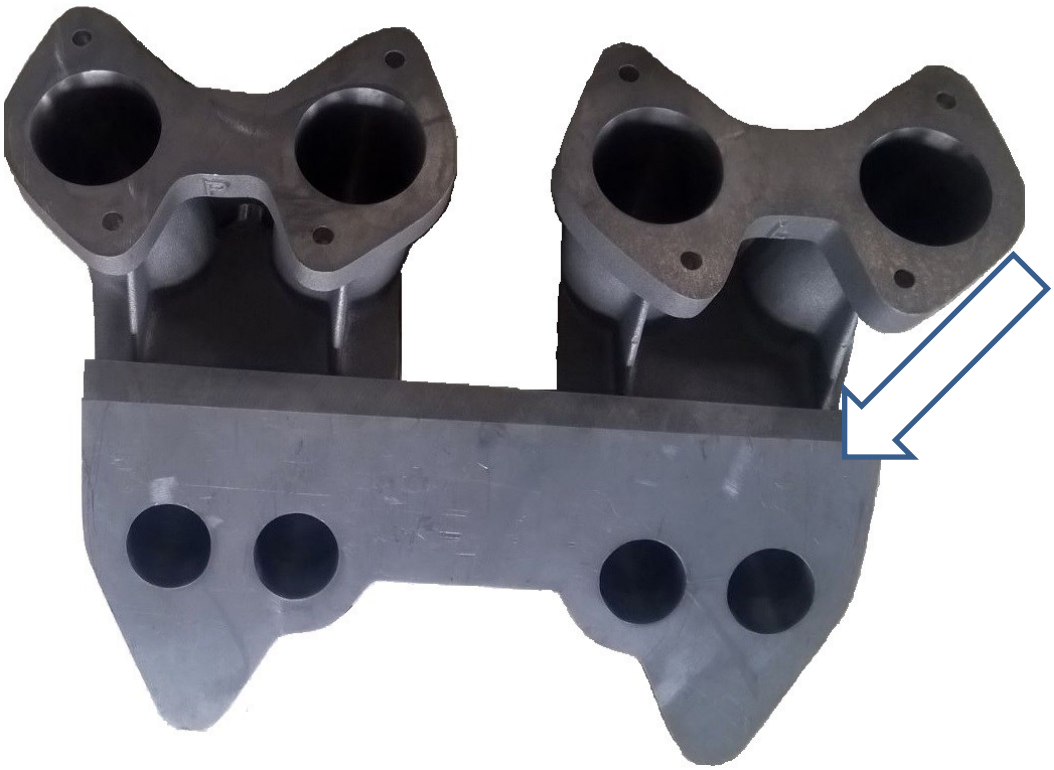
**Obr. TI – 6**

**Obr. TI – 7**

## 4) Příklady nepovolených náhrad



**Obr. TI – 8 – „lišta“**



**Obr. TI – 9 – znatelná příprava pro upevňovací „lištu“**

## 5) Závěr

Technická informace 08/2016 nabývá účinnosti dne 1. 1. 2017 a v plném znění bude její dodržování vyžadováno pro MČR, ME v rally HA a při MČR,ME ZAV HA (vozy s HTP nebo TPHV).

za TK FAS AČR zpracoval
Ing. Josef Stránský

Ing. Josef Stránský
Technická komise