

Jak naladit 2T EC300R pro amatéra (crosscountry)

Letos na jaře jsem si pořídil v pořadí již čtvrtého GASE. Po začátcích na GG125 2T přes omyl GG450 4T jsem před dvěma lety mentálně dospěl k tatíkovské GG300 2T. Protože mi už není 20let (ani 30, ani 40, ... ☺), svaly se nějak záhadně přesunuly do břišních partií, váha začíná devítkou ... potřebuji něco co mě uveze a zároveň jsem schopen vytáhnout z bahna. Po předchozích zkušenostech volba tedy jasná – GasGas 300 2T model R 2011.



Motorka nádherná, spousta detailů dotaženějších než na „staré 2009“, jede jak praku ale taky obava zda někde v Rumunsku nezůstanu stát s vyschlou nádrží. GasGas změnil od modelového roku 2010 karburátory (Keihin) a při zachování původního natrýskování modely 2010 žraly jako legendární „Sergej“. S verzemi 2011 je to již ve standardu lepší. Soudruzi ve Španělsku po roce pochopili, že nový karburátor potřebuje úplně jiný setup. Nové tovární nastavení u dvajedenáctek je následující:

Tovární nastavení z výroby: hlavní 175, volnoběžná 38 (tady si nejsem úplně jist ...), F jehla na úplně horní zářez (spuštěná dole) a vzdušník 6 půlotáček!

Po vyjetí první nádrže (v RO) jsem neměl pocit, že by to nějak extra žralo, ale žádný velký spořinek to taky nebyl (na rozdíl od mé staré 2009). U hlavního místního GASisty Mr. Vozňáka jsem zakoupil všechny malé trysky co měl, a jal se laborovat. Mimochodem výměna trysek je velmi jednoduchá – stačí povolit spony mezi airboxem/klapkami a vlastním karburátorem a ten otočit o 180stupňů plovákem k sobě a jste tam (žádné sundávání nádrže atd ...). Mé bádání jsem ukončil (k nemalé radosti sousedů☺) tento víkend s následným nastavením:

2T alá 4T nastavení: hlavní 162, volnoběžná 42, G jehla na úplně horní zářez (spuštěná dole) a vzdušník na standardní 3 půlotáčky.

Takhle se moje třístovka chová jako čtyřtakt zkřížený s 2T. Má to mnohem silnější spodek, fantastický střed a pro mě až moc dostačující peklíčko na vršku ☺. Motor má příjemný zvuk a startuje bez problémů jak studený tak teplý. To že „moje“ nastavení motoru svědčí dokumentuje také svíčka (viz. foto). Spotřebu jsem zatím nemohl objektivně posoudit (info dodám za čtrnáct dní, až se vrátíme od Rumunů), ale vzhledem k velikosti hlavní trysky očekávám pozitivní změnu.

