

Tiết kiệm xăng cho xe máy

1. Cần “chăm sóc” xe thường xuyên

Xe máy khi khởi động (đạp hoặc đề) khó nổ là do hệ thống cấp xăng và gió của xe sau một thời gian sử dụng đã bị lệch lạc. Ngay khi xe bị hiện tượng này, phải chỉnh lại xăng-gió cho đúng kỹ thuật. Xe khó nổ có khi còn do hệ thống cấp điện đề đề và lửa bu-gi không còn ở trạng thái bình thường. Đó là do bình điện yếu hoặc bu-gi bị đóng chấu nhẹ hoặc khe hở giữa hai chấu bu-gi bị rộng ra quá mức bình thường (do điện cực của bu-gi bị tia lửa điện ăn mòn).



Trên cả nước có khoảng 35 triệu xe máy, nếu biết cách sử dụng xe máy, có thể tiết kiệm rất nhiều xăng.

Đề bình điện mạnh, cần nạp điện bổ sung khi thấy bình có biểu hiện yếu như sau khi bật công tắc bấm kèn thử, tiếng kèn kêu không đanh; hay khi đề nghe tiếng máy đề quay yếu. Chỉnh bu-gi đề đạt khe hở theo quy định (trong khoảng từ 0,4 - 0,6 mm). Những việc trên, nếu chủ xe không tự làm được thì phải nhờ thợ sửa xe làm giúp. Cần biết rằng khi xe khó nổ, cứ mỗi lần đạp cần kích hoặc đề không nổ là một lần hao xăng, vì cứ mỗi 2 vòng quay của máy, máy lại hút xăng vào một lần.

2. Hao xăng do bu-gi

Bu-gi net lửa quá sớm thì pít-tông khi đang trượt lên trong xy lanh sẽ bị lực động ngược của hoà khí cháy sớm, làm máy mất một phần công suất. Nếu bu-gi net lửa trễ thì khi pít-tông đã đi xuống, máy mới nổ, không gian cháy của hoà khí đã tăng lên, áp suất cháy giảm, máy cũng sẽ mất một phần công suất. Những điều vừa nêu trên đều làm hao xăng, vì vậy để tiết kiệm xăng, cần chỉnh đề bu-gi net lửa đúng thời điểm.

3. Không chạy xe ở chế độ “cầm chừng”

Duy trì chế độ xe chạy cầm chừng (còn gọi là chạy ra-lăng- ti hoặc chạy không tải) đều gây hao xăng. Ở các xe còn mới, số vòng quay chạy ra-lăng-ti của máy có thể duy trì ở số vòng quay gần tương ứng với số vòng quay mà nhà chế tạo quy định. Máy chạy ở số vòng quay này phát ra tiếng kêu rất

nhẹ, nghĩa là máy chỉ chạy ở số vòng quay không cao.

Đối với xe cũ, máy đã mòn, các cơ cấu đã xộc xệch nên lực cản chuyển động tăng lên. Muốn máy hoạt động ở chế độ chạy ra-lãng-ti, phải tăng xăng cho xe để khắc phục sức cản đã tăng thêm. Do đó, ở các động cơ đã cũ, động cơ chạy ra-lãng-ti sẽ hao xăng hơn so với khi động cơ còn mới. Để bớt hao xăng, nên bỏ chế độ chạy ra-lãng-ti đối với xe gắn máy chạy trong TP (chỉ cần chỉnh cho xe dễ đạp nổ hoặc dễ đề nổ). Các xe máy không sử dụng chế độ chạy ra-lãng-ti, gặp trường hợp phải tạm dừng xe ở ngã tư khi gặp đèn đỏ thì chỉ cần trả số, giữ ga để xe không chết máy là được.

4. Hao xăng do bánh xe bị mềm

Thực nghiệm cho thấy khi độ căng quy định của bánh xe giảm 20% có thể làm tiêu hao xăng tăng thêm 10%. Muốn xe không hao xăng phải bơm căng bánh xe theo áp suất quy định của nhà chế tạo xe quy định.

5. Tăng và giảm ga đột ngột đều làm hao xăng

Khi tăng ga, máy phải khắc phục sức ì của xe để tăng tốc, máy cần phát ra công suất lớn hơn nên cần nhiều xăng. Khi giảm tốc đột ngột, động năng của xe (do xăng tạo ra) chuyển thành nhiệt năng trên các bộ thắng và tản vào không khí cũng làm hao xăng. Tốt nhất là nên giữ đều tay ga, tránh tăng và giảm ga đột ngột để tránh hao xăng không đáng có.

6. Hạ kim xăng xuống đến vị trí thấp

Việc hạ kim xăng xuống thấp đồng nghĩa với việc chủ động giảm cấp xăng cho động cơ. Sức kéo của máy sẽ giảm. Điều đó có nghĩa là chủ xe chấp nhận máy yếu bớt đi, xe chạy chậm lại để đổi lấy việc bớt hao xăng. Điều này không nhất thiết bắt buộc ai cũng phải làm. Tuy nhiên, đối với các xe máy dư công suất thì nên làm.

Bởi khi động cơ được phát công suất trong phạm vi 60% ~ 70% công suất cực đại thì động cơ sẽ ít hao xăng nhất. Theo tính toán, để chở 2 người lớn và lưu hành với tốc độ tối đa cho phép trong TP thì công suất cần thiết của xe máy không quá 2 mã lực. Điều này có nghĩa là loại xe máy phù hợp yêu cầu có tính ít hao xăng nhất chỉ nên có công suất động cơ không lớn hơn 2,8 đến 3,3 mã lực.

Hiện nay, xe Honda C-50 có công suất cực đại là 4,5 mã lực, xe Honda Dream có công suất cực đại là 7,2 mã lực, xe Honda Spacy 125 có công suất cực đại là 11 mã lực và xe Honda @ 150 có công suất cực đại là 13 mã lực. Như vậy, trừ xe Honda C-50 có công suất cực đại tạm chấp nhận đối với xe máy chạy trong TP, còn tất cả các loại xe sau đều dư công suất đối với xe dùng trong nội thành. Có thể nói đây là điều bất hợp lý trong kỹ thuật khai thác phương tiện dưới tiêu chí tiết kiệm xăng và bảo vệ môi trường