

Εννιά στους 10 οδηγούς δεν γνωρίζουν τι κάνει αυτός ο διακόπτης

/ [Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός](#)



Παρόλο που αποτελούσε αναπόσπαστο μέρος του ταμπλό επί δεκαετίες αυτός ο διακόπτης είναι πλέον άγνωστος στην πλειοψηφία των σημερινών οδηγών.

Δείξτε αυτή τη φωτογραφία σε έναν μέσο οδηγό αυτοκινήτου που βρίσκεται σε ηλικία κοντά ή και λίγο πάνω από τα 40 και η πιθανότητα να αναγνωρίσει αυτόν τον διακόπτη είναι από μικρή έως και ανύπαρκτη.

Με σύμβολο συνήθως μια... «προπέλα» ανάμεσα σε δύο γραμμές, αυτός ο διακόπτης αποτελούσε σπάνταρ στοιχείο στα ταμπλό των περισσότερων αυτοκινήτων (παλιότερα σε όλα), μέχρι περίπου και τα μέσα της 10ετίας του 1980.



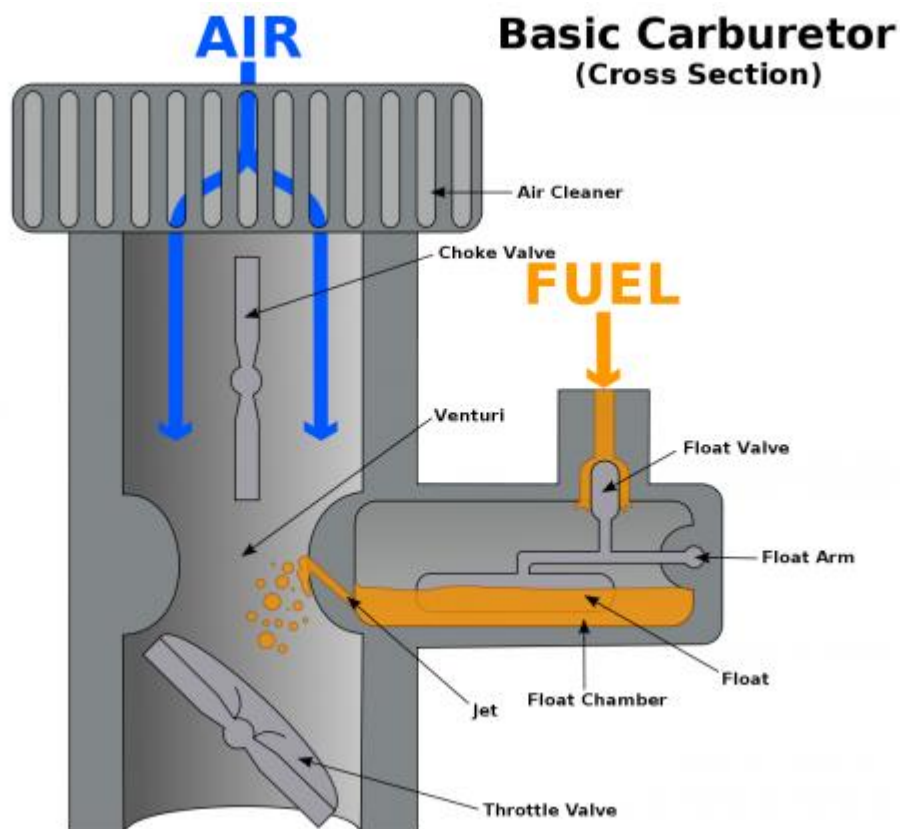
Η πεταλούδα απεικονιζόταν και στο λεβιέ που βρισκόταν στο ταμπλό του αυτοκινήτου

Προερχόμενος από την αναλογική εποχή του αυτοκινήτου, τότε που τα ηλεκτρονικά συστήματα ψεκασμού δεν υπήρχαν στους κινητήρες εσωτερικής καύσης, ο συγκεκριμένος διακόπτης είναι το λεγόμενο τσοκ και το όνομά του προέρχεται από το αγγλικό ρήμα «choke» που σημαίνει κυριολεκτικά «πνίγω».

Πρόκειται για ένα λεβιέ που συνδέεται μέσω συρματόσχοινου με μια πεταλούδα, η οποία βρίσκεται στην εισαγωγή αέρα ενός καρμπυρατέρ, του συστήματος τροφοδοσίας του κινητήρα με καύσιμο μίγμα που υπήρχε στα αυτοκίνητα πριν από την εμφάνισή του ηλεκτρονικά ελεγχόμενου ψεκασμού.

Σκοπός του τσοκ, που λειτουργούσε χειροκίνητα με το τράβηγμα του σχετικού λεβιέ στο ταμπλό του αυτοκινήτου, ήταν να κλείσει την εισαγωγή αέρα του καρμπυρατέρ αλλάζοντας την αναλογία στο μίγμα καυσίμου-αέρα προς το πιο πλούσιο σε καύσιμο.

Έτσι, στους κυλίνδρους του κινητήρα κατέληγε περισσότερο υγρό καύσιμο (βενζίνη ή πετρέλαιο) από αέρα, σε σχέση με την αναλογία καυσίμου μίγματος που χρησιμοποιεί ένας κινητήρας κατά την κανονική λειτουργία του.



Διατομή "βασικού" καρμπυρατέρ με την πεταλούδα το choke να βρίσκεται λίγο μετά την εισαγωγή αέρα

Το τσοκ βρισκόταν εκεί για να βοηθά τους κινητήρες να πάρουν πιο εύκολα μπροστά όταν δεν έχουν λειτουργήσει για πολλές ώρες, ειδικά τις ημέρες του χρόνου με χαμηλές θερμοκρασίες. Για τον σπινθήρα του μπουζί, η παρουσία περισσότερης βενζίνης στο καύσιμο μίγμα έκανε πιο εύκολη την διαδικασία της εκκίνησης αλλά και της λειτουργίας του μοτέρ τα πρώτα λεπτά, μέχρι να φτάσει σε ιδανικά επίπεδα θερμοκρασίας.

Τα επόμενης γενιάς καρμπυρατέρ που έφεραν ηλεκτρονική διαχείριση για την πεταλούδα του αέρα και άρχισαν σταδιακά να αντικαθιστούν τα συμβατικά, ήταν το πρώτο μεγάλο «χτύπημα» για το χειροκίνητο τσοκ, αφού η απαραίτητη για τα κρύα πρωινά χρήση του γινόταν πλέον αυτόματα.

Η... ταφόπλακα για το τσοκ έπεσε με την εμφάνιση στην ευρεία παραγωγή των ηλεκτρονικών συστημάτων ψεκασμού για την τροφοδοσία των κινητήρων, τα οποία αντικατέστησαν εξολοκλήρου τα καρμπυρατέρ και δεν απαιτούσαν πλέον την παρουσία του διακόπτη-ο έλεγχος της αναλογίας του καύσιμου μίγματος γίνεται πλήρως αυτόματα.

Το χειροκίνητο τσοκ επιβιώνει μέχρι σήμερα και μπορείτε να το βρείτε για παράδειγμα σε μικρής χωρητικότητας θερμικούς κινητήρες δικύκλων ή σε μοτέρ που χρησιμοποιούνται σε αλυσοπρίονα και ως γεννήτριες.

Πηγή: carandmotor.gr