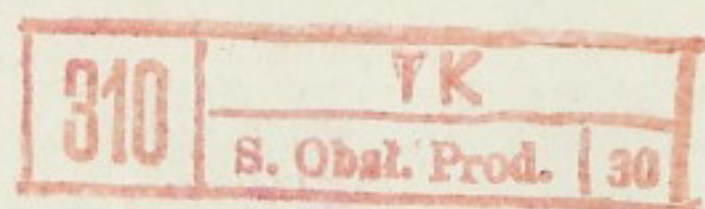
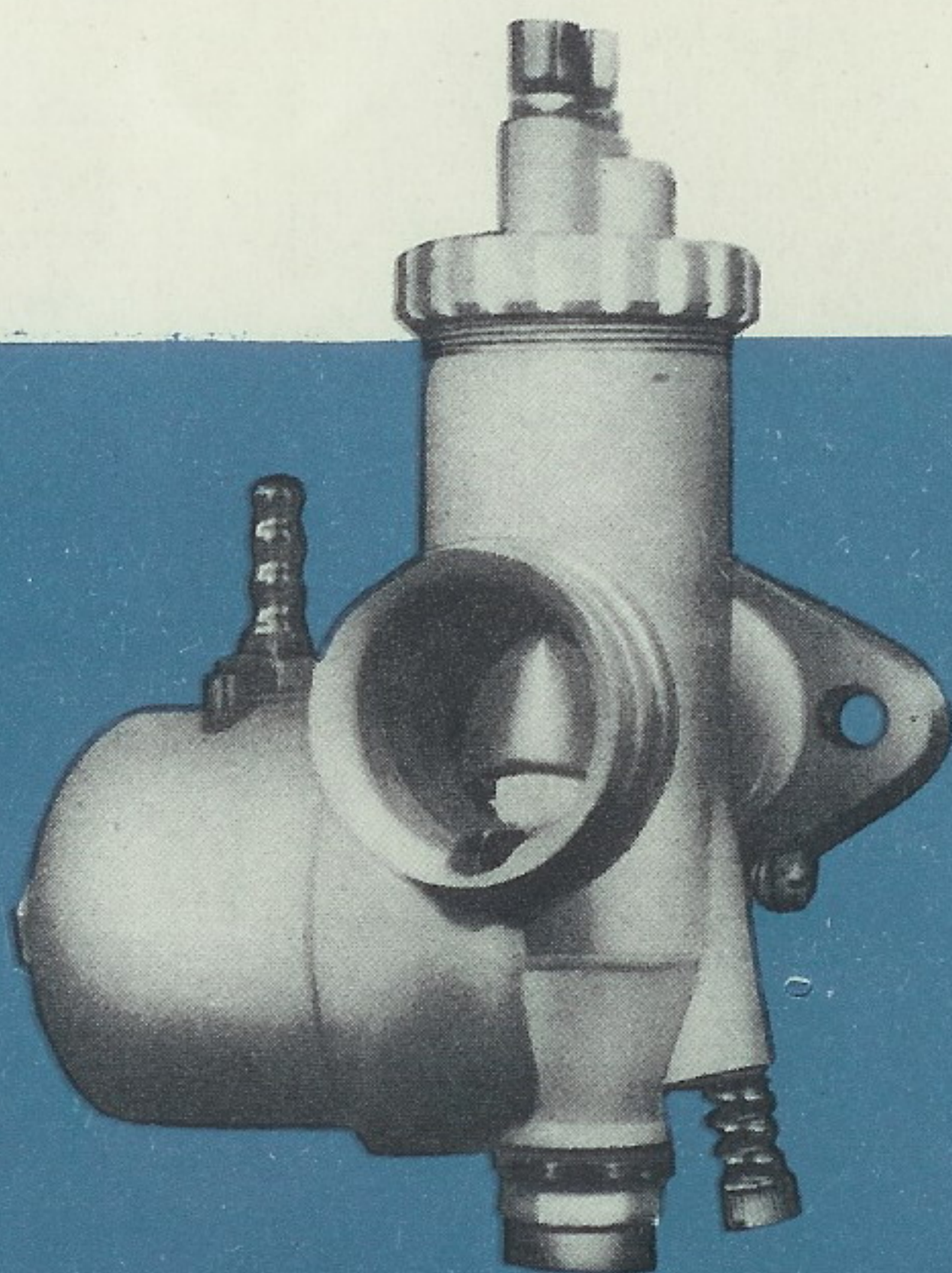


ZAKŁADY SPRZĘTU MOTORYZACYJNEGO Nr 1
W ŁODZI, UL. PRZYBYSZEWSKIEGO Nr 99



GM



G A Z N I K I

MOTOCYKLOWE

GAŹNIKI GM

Gaźniki poziome typu GM o średnicach przelotu 24 i 26 mm, dyszy głównej typu zatopionego i suwakowej, cylindrycznej przepustnicy, przystosowane są do silników motocyklowych o pojemności skokowej od 175 cm³ do 350 cm³ w jednym cylindrze.

Są to nowoczesne gaźniki własnej konstrukcji. Odznaczają się łatwym rozruchem, dobrą regulacją wolnych obrotów, niskim zużyciem paliwa i dobrymi przyspieszeniami. Posiadają one obrotową komorę płwakową mocowaną centralnie jedną nakrętką. Dzięki takiej konstrukcji gaźniki te mogą pracować, poza układem poziomym, również w układzie pionowym i we wszystkich pośrednich, jedynie po odpowiednim przestawieniu komory płwakowej (właściwość ta została zastrzeżona w Urzędzie Patentowym). Uszczelka pod komorą płwakową stanowi jednocześnie dodatkowy osadnik ew. zanieczyszczeń wzgl. kropelek wody zawartych w paliwie.

Przez przesunięcie komory płwakowej do przodu gaźnika mieszanka ulega łatwiej wzbogaceniu podczas jazdy pod górę, a zubożeniu przy zjazdach.

Gaźniki typu GM posiadają dwa układy paliwowo-powietrzne: — układ główny i układ biegu jałowego.

Przycisk przelewowy na komorze płwakowej i przesłona powietrza (sterowana linką) ułatwiają rozruch.

Elementy regulacyjne poszcz. odmian rodziny gaźników GM

Odmiana gaźnika	Elementy regulacyjne					Zastosowanie
	Przelot	Przepustn.	Położenie iglicy przepustn.	Dysza mieszank.	Dysza główna	
	d mm	kąt ścięcia	kolejne wcięcia od góry	wys. wyst. w gardzieli mm d. wewn. mm	Przepływ cm ³ /min	
GM24U1	24	30°	3	$\frac{9}{5,5}$	180±2	SHL — 175
GM26U1	26	35°	4	$\frac{8}{5,5}$	140±2	Junak M07 i M10
GM24U2	24	30°	3	$\frac{9}{5,5}$	180±2	„OSA“ 175

Gaźnik GM26U wyposażony jest dodatkowo w kołek oporowy przy pokrywie gaźnika ograniczający szybkość motocykla, w okresie docierania, do 60 km/godz.

Gaźniki typu GM mogą być produkowane w różnych odmianach, regulacyjnych o średnicach przelotu 24 do 28 mm.

Mocowanie do silnika kołnierzowe dwoma śrubami M8 o rozstawieniu od 50,8 (2") do 53 mm.

Filtr powietrza nasadzony na średnicy 40 mm.



ZAKŁADY SPRZĘTU MOTORYZACYJNEGO Nr 1 W ŁODZI

OBSŁUGA i REGULACJA GAŹNIKA

Obsługa gaźnika GM, wyregulowanego fabrycznie na pojeździe, sprowadza się do okresowego przemywania i przedmuchiwania jego elementów. Utrzymywanie gaźnika w czystości ma znaczny wpływ nie tylko na prawidłową pracę silnika, ale i na trwałość samego gaźnika.

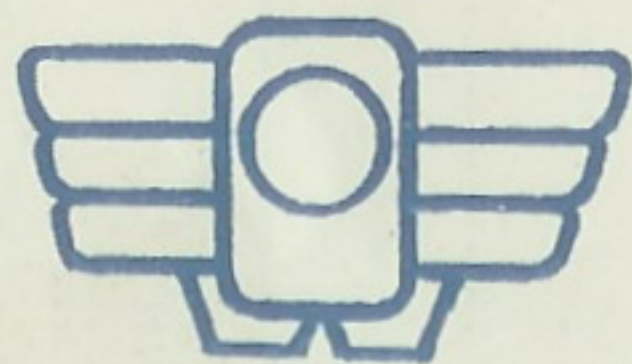
Po każdorazowym przebiegu 2.000 km należy przemyć komorę pływakową i przedmuchać dyszę główną. W wypadku złej pracy gaźnika, objawiającej się zakłóceniami pracy silnika — należy cały gaźnik rozebrać i dokładnie przemyć w czystej benzynie lub naftcie, po czym dysze, kanały paliwowe i powietrzne przedmuchać sprężonym powietrzem. W przypadku stwierdzenia nieszczelności zaworu dopływowego należy wymienić cały zestaw: iglicę i kadłub zaworu.

Konieczność okresowych regulacji gaźnika wynika z warunków atmosferycznych (w zależności od pory roku) lub powstawania luzów w silniku.

Regulację na biegu jałowym przeprowadza się na zagrzanym silniku w następujący sposób: śrubę regulacyjną dokręca się do oporu, silnik uruchamia się przy uchylonej przepustnicy a następnie przemyka się ją stopniowo za pomocą śruby ustalającej położenie przepustnicy aż do chwili, w której wystąpią zakłócenia w pracy silnika, wtedy należy śrubę regulacyjną powoli odkręcać do czasu aż wyrówna się praca silnika. Jeżeli obroty silnika będą jeszcze za wysokie, należy zabieg ten powtarzać do chwili uzyskania żądanych — równych obrotów.

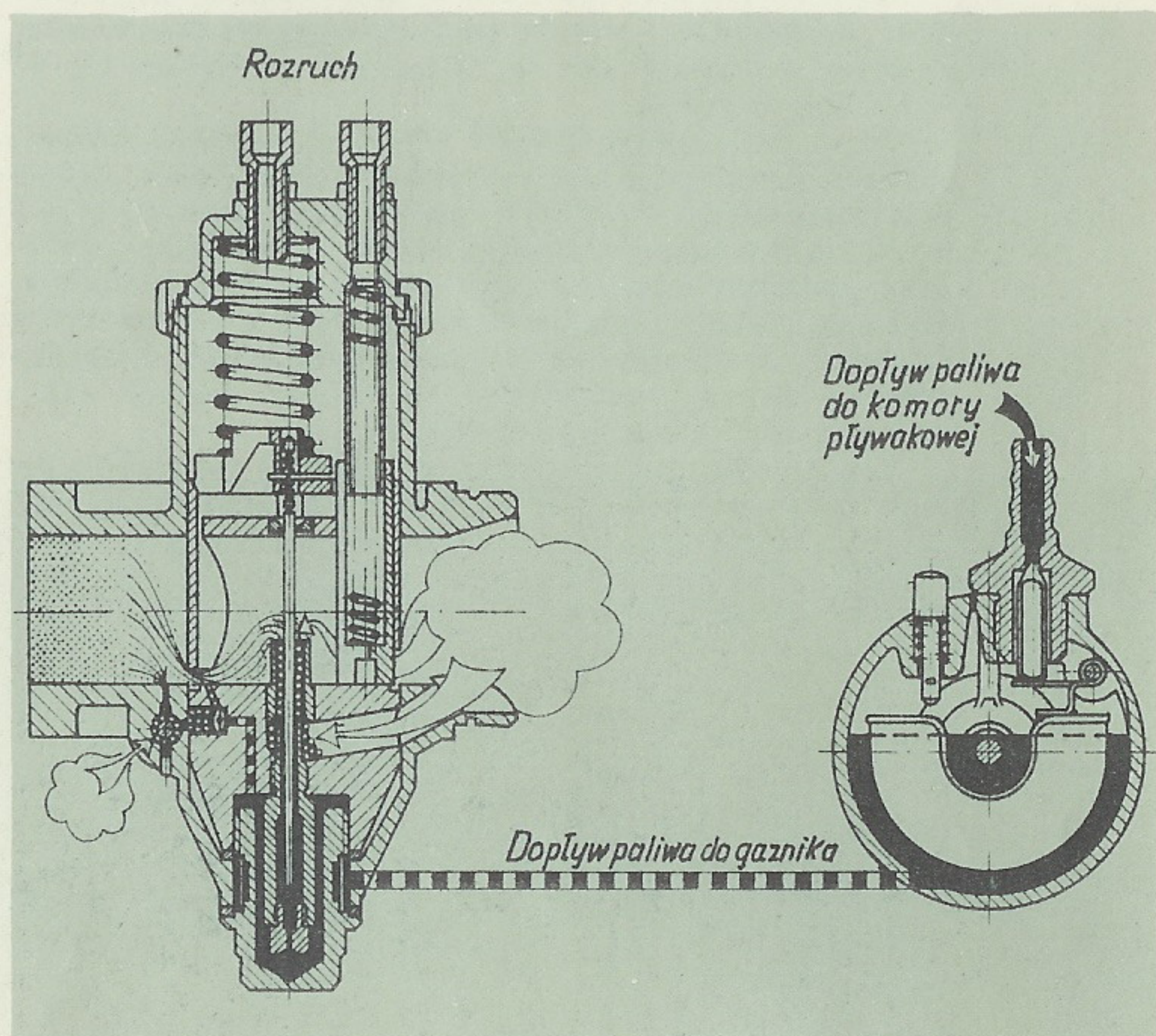
Regulację średnich obrotów sprawdza się w czasie jazdy na zagrzanym silniku. Regulację przeprowadza się przez zmianę wysokości zawieszenia iglicy przepustnicy.

Dobrze wyregulowany gaźnik odznacza się płynnością przejść z obrotów niższych na wyższe, utrzymywaniem silnika w normalnej temperaturze i zużyciem paliwa zgodnym z odpowiednią normą.



ZAKŁADY SPRZĘTU MOTORYZACYJNEGO Nr 1 W ŁODZI

DZIAŁANIE GAŹNIKA



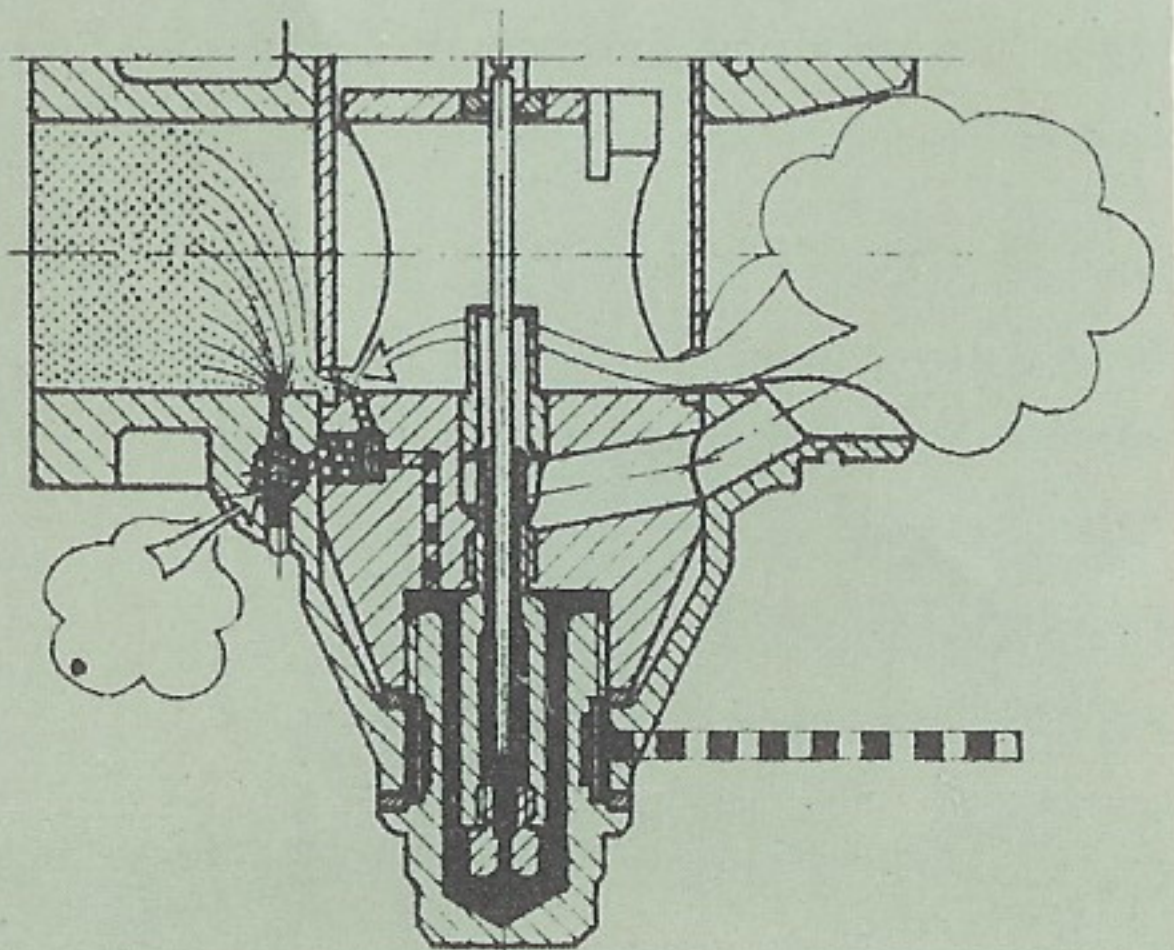
Zasada działania jest dla wszystkich odmian gaźnika GM, z oznaczeniem U, jednakowa.

W pracy tego gaźnika można wyodrębnić cztery zasadnicze etapy:

Rozruch

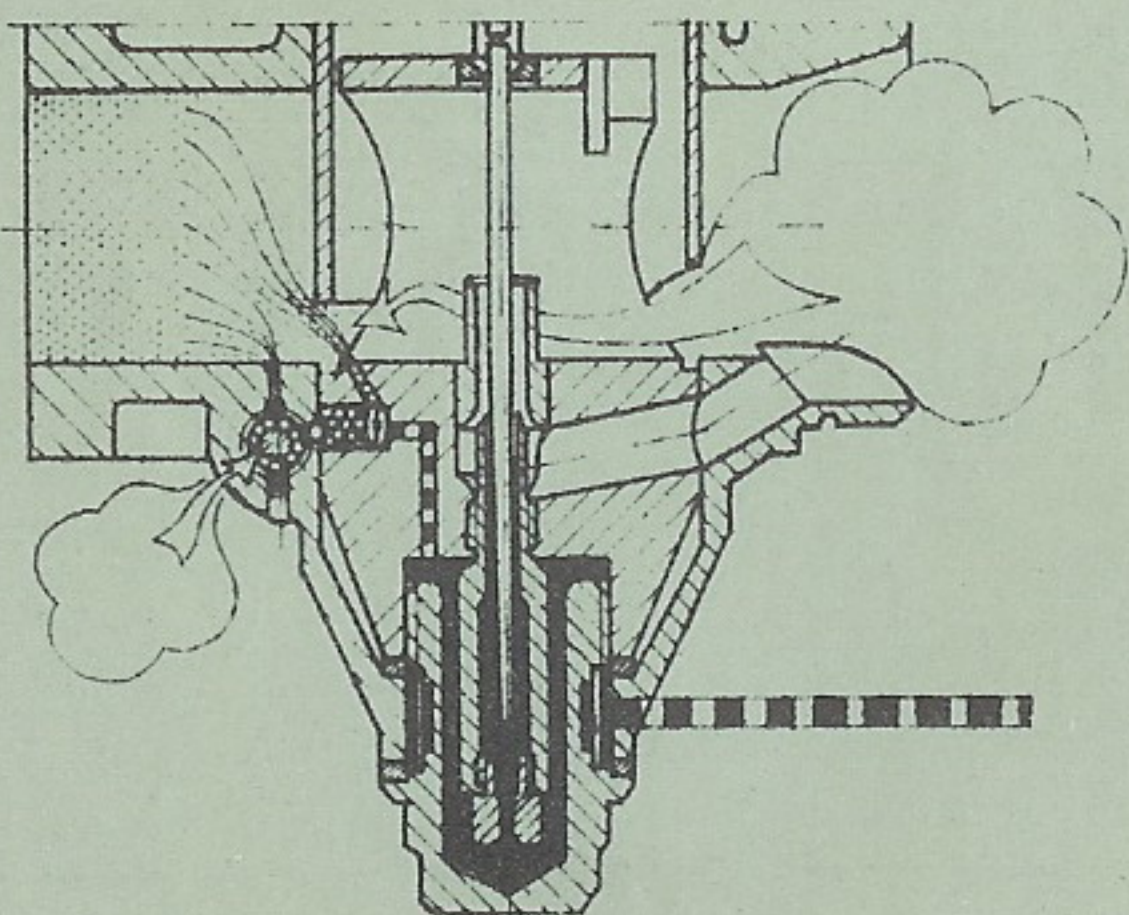
Przepustnica jest nieco podniesiona; ponieważ do uruchomienia zimnego silnika potrzebna jest mieszanka bardziej bogata niż normalna, dodatkowa przesłona powietrza jest opuszczona w dół. Działanie jej polega na hamowaniu strumienia powietrza, przy ssącym działaniu silnika, co powoduje rozrzedzenie powietrza w komorze mieszankowej, a przez to zwiększenie ssania i wtrysku benzyny. Paliwo dopływające przez dyszę główną do rozpylacza i oddzielnym kanałkiem do dyszy paliwowej walnych obrotów, miesza się wstępnie z powietrzem dopływającym kanałkami powietrznymi po czym jest zasysane zarówno z dyszy mieszankowej, jak i obydwu otworków wolnych obrotów. W czasie rozruchu działają więc obydwa układy; główny i wolnych obrotów.

Bieg jałowy luzem



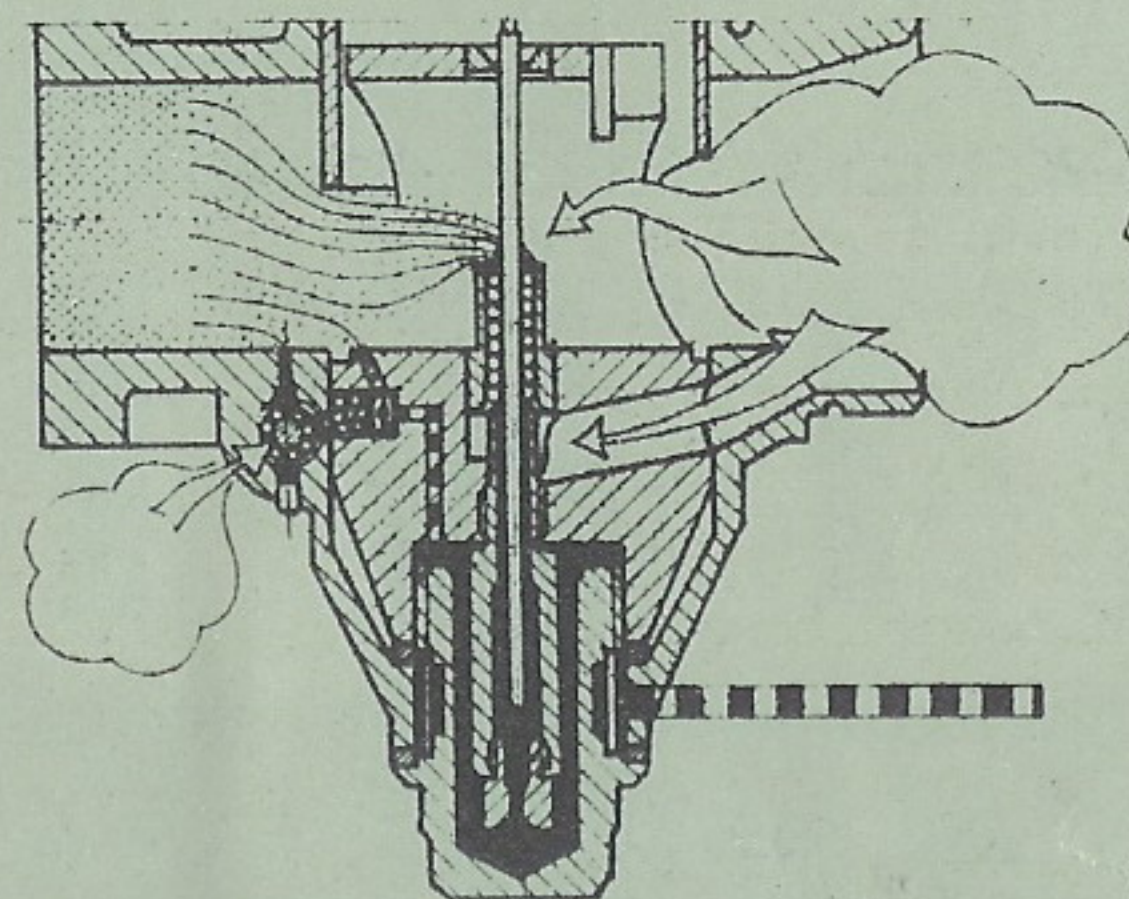
Przepustnica jest zamknięta do położenia ustalonego śrubą przepustnicy; paliwo przepływa dyszą paliwową wolnych obrotów i po wstępnym mieszaniu się z powietrzem dopływającym kanałkami powietrznymi jest zasysane do rury przelotowej za przepustnicą, gdzie następuje dokładniejsze mieszanie. Dominującą rolę odgrywa pierwszy otworek wolnych obrotów, w którym skład mieszaniny paliwowo powietrznej regulowany jest śrubą regulacyjną wolnych obrotów.

Przejście



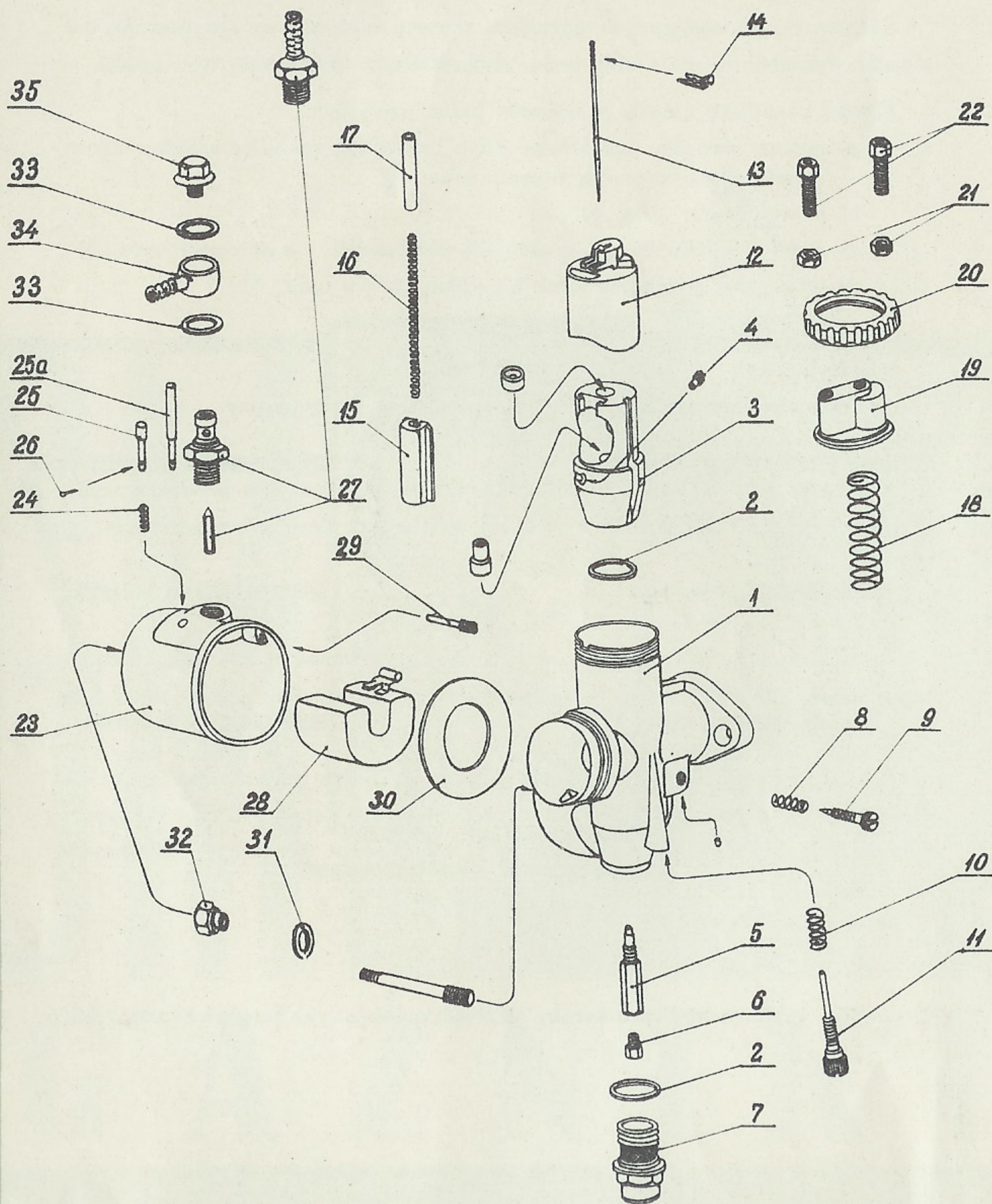
Przepustnica unosi się stopniowo do góry; mieszane z powietrzem paliwo wypływa w dalszym ciągu z obydwu otworków biegu jałowego z tym, że zwiększa się wpływ z drugiego, skośnego otworka, co zapewnia płynność włączenia się w pracę głównego układu paliwowego.

Średnie obroty



Od ok. 1/3 skoku przepustnicy paliwo zasysane jest z dyszy mieszankowej. W miarę dalszego unoszenia przepustnicy, aż do pełnego otwarcia, wypływ z rozpylacza zwiększa się aż do momentu, gdy decydujący wpływ na ilość wypływającego paliwa ma główna dysza paliwowa.

Jednocześnie, w miarę unoszenia przepustnicy, coraz mniejszy wpływ na pracę gaźnika ma paliwo wypływające z obydwu otworków wolnych obrotów.



WYKAZ CZĘŚCI ZAMIENNYCH

Nr na tablicy	N a z w a c z ę ś c i	Nr zam.	Ilość sztuk w odmianach gaźnika GM		
			24U1	24U2	26U1
1	Kadłub gaźnika	GN.01.01	1	1	—
1	Kadłub gaźnika	GN.01.02	—	—	1
2	Uszczelka	GN.21.01	2	2	2
3	Kadłub gardzieli — M	GN.01.05X.1	1	1	—
3	Kadłub gardzieli — M	GN.01.06X.1	—	—	1
4	Dysza biegu jałowego	GN.22.24.	1	1	1
5	Rozpylacz iglicowy 270	GN.23.26.1	1	1	1
6	Dysza główna	GN.22.06.1	—	—	1
6	Dysza główna	GN.22.10.1	1	1	—
7	Śruba kadłubowa	GN.15.14X	1	1	1
8	Sprężyna walcowa	K22.1107.731	1	1	—
8	Sprężyna walcowa $\varnothing$ 7×12	GN.14.04	—	—	1
9	Śruba regulacyjna biegu jałowego	GN.05.03A	1	1	1
10	Sprężyna $\varnothing$ 9,6×14	GN.14.08	1	1	1
11	Śruba przepustnicy	GN.05.07A	1	1	1
12	Przepustnica 30°	GN.01.08	1	1	—
12	Przepustnica 35°	GN.01.08.	—	—	1
13	Iglica przepustnicy 19	GN.05.15	1	1	1
14	Zapinka $\varnothing$ 1,8	GN.13.10	1	1	1
15	Przesłona powietrza	GN.01.09	1	1	1
16	Sprężyna $\varnothing$ 4,5×70	GN.14.02a	1	1	1
17	Prowadnica sprężyny	GN.04.01	1	1	1
18	Sprężyna $\varnothing$ 16×55	GN.14.01	1	1	1
19	Pokrywa kadłuba	GN.01.10	1	1	—
19	Pokrywa kadłuba	GN.01.10X	—	—	1
20	Nakrętka pokrywy	GN.01.11	1	1	1
21	Nakrętka M6×0,75	GN.16.01	2	2	2
22	Śruba ciągną	GN.05.08	2	2	2
23	Komora pływakowa	GN.01.04	1	1	1
24	Sprężyna $\varnothing$ 4,6×13	GN.14.03	1	1	1
25	Zatapiacz	GN.02.09	—	1	1
25a	Zatapiacz	GN.02.12	1	—	—
25b	Zatapiacz	GN.02.13	—	—	—
26	Zawlecza 1×10	PN/M-82001	1	1	1
27	Zawór iglicowy	GN.05.18X	1	1	1
28	Pływak	GN.06.07	1	1	1
29	Oś pływaka	GN.17.01	1	1	1
30	Uszczelka $\varnothing$ 29× $\varnothing$ 56	GN.21.03	1	1	1
31	Uszczelka $\varnothing$ 9,2× $\varnothing$ 15	GN.21.04	1	1	1
32	Nakrętka	GN.16.02	1	1	1
33	Uszczelka $\varnothing$ 14× $\varnothing$ 19	GN.21.02	—	2	—
34	Końcówka przewodu	GN.02.08	—	1	—
35	Śruba końcówki	GN.15.08 a	—	1	—

U w a g a : Kadłub GN.01.01. i GN.01.02, zmontowany jest fabrycznie wraz z częściami: zawleczką GN.10.01 i śrubą dwustronną GN.15.07.

Katalog części zamiennych gaźników zawarty w niniejszym opracowaniu ma przede wszystkim na celu ułatwienie użytkownikom zamówienia tych części.

Części określone zostały w wykazie przez podanie :

- a) numeru pozycji, pod którym dana część figuruje na perspektywicznym rysunku gaźnika w rozrzuceniu (poz. 1)
- b) nazwy części (poz. 2)
- c) numeru zamówionego części, lub oznaczenia i n-ru normy (poz. 3)
- d) ilość sztuk przypadających na jeden gaźnik (poz. 4)

Przy zamawianiu części należy podać :

- 1. Nazwę części
- 2. Numer zamówieniowy części, lub oznaczenie i numer normy
- 3. Ilość zamawianych części.

Podkreśla się, że jedynym odbiorcą części zamiennych produkowanych przez zakład B.Z.S.S. „Motozbyt” i tylko tam należy kierować zamówienia.

Dział Głównego Konstruktora zakładu dysponuje ambulansem warsztatowym wyposażonym w podstawowe urządzenia do badań gaźników na miejscu lub w traktacji.

Na życzenie większych warsztatów obsługowych lub gospodarstw samochodowych nasza ekipa techniczna może dojechać na miejsce w celu przeprowadzenia badań gaźników, ustalenia regulacji wzgl. udzielenia doraźnego instruktażu.

Corocznie wystawiamy nasze wyroby na Międzynarodowych Targach Poznańskich

ZAKŁADY SPRZĘTU MOTORYZACYJNEGO Nr 1
w Łodzi, ul. Przybyszewskiego Nr 99

Adres telegraficzny „W U C E L” — Łódź, telefon centralny 402-40