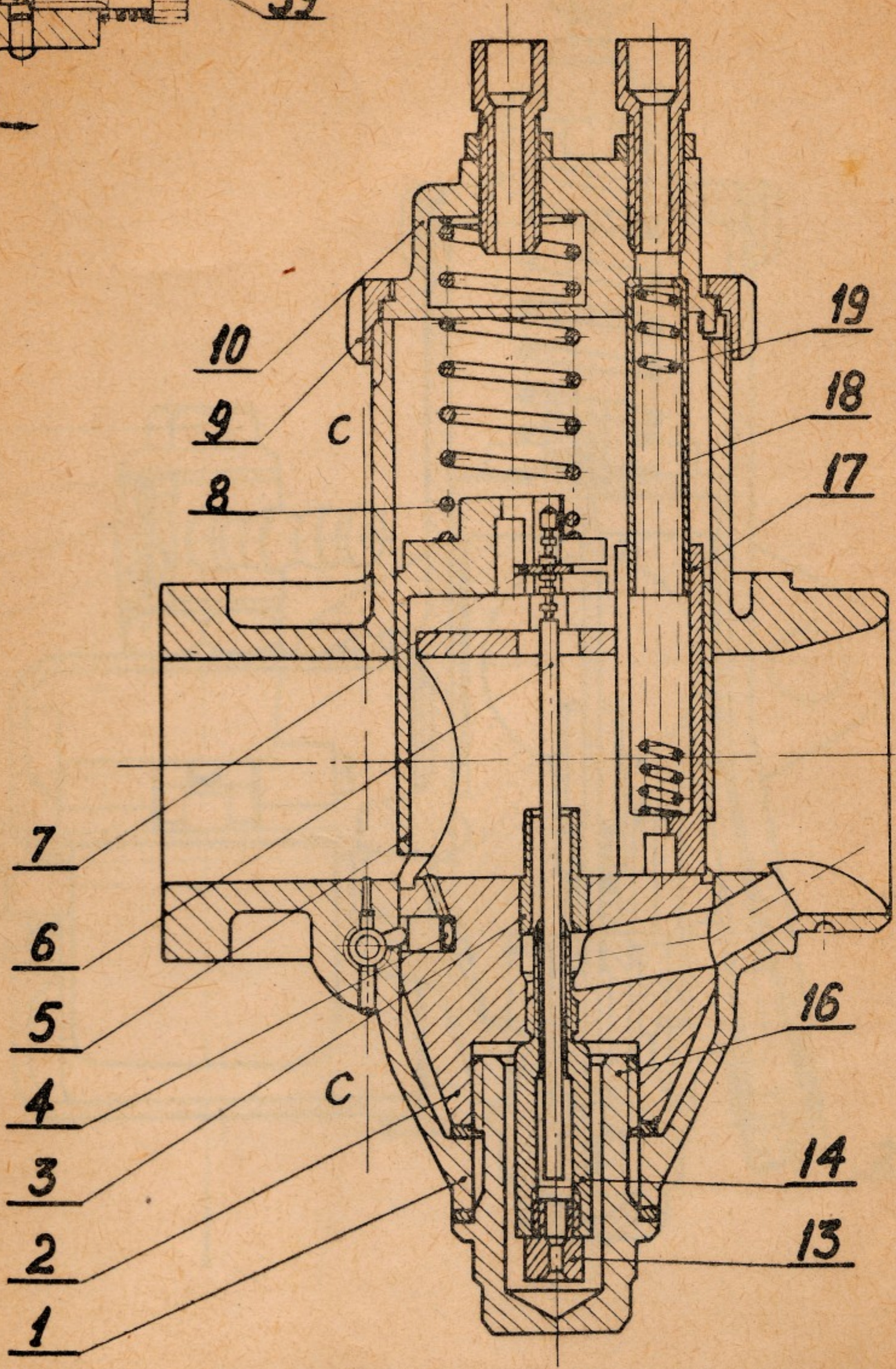
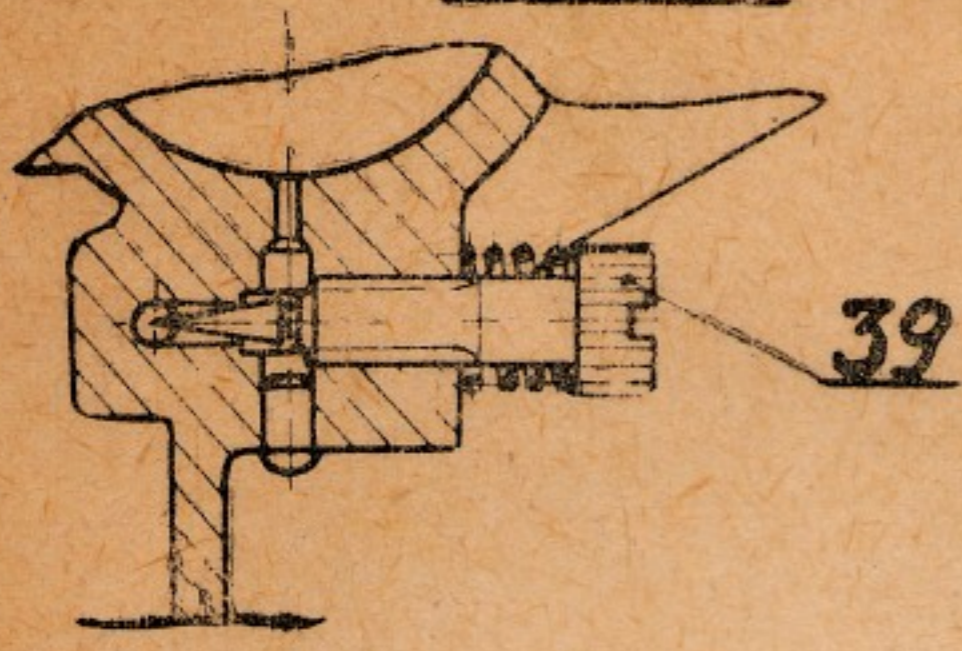


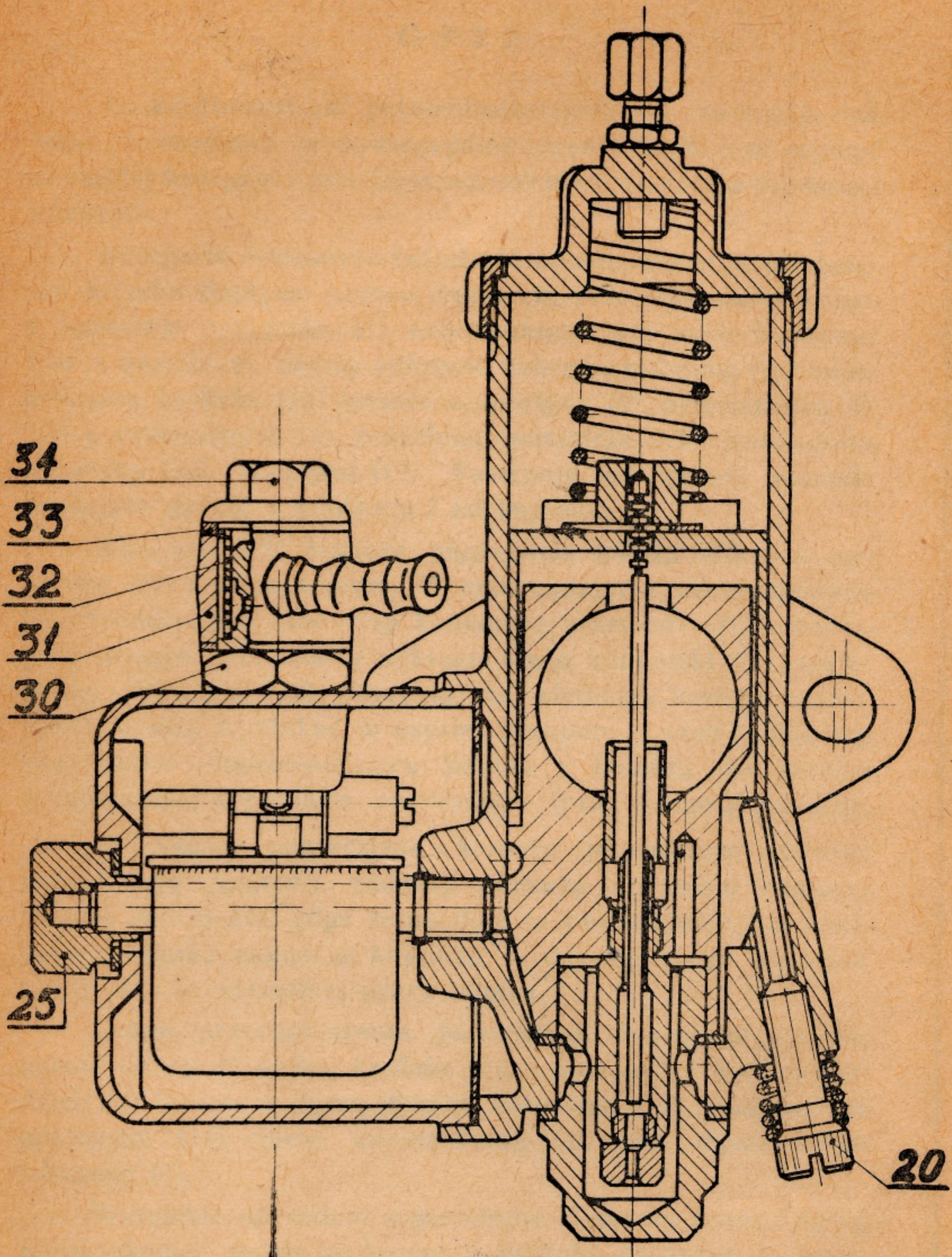
**WYTWÓRNA SPRZĘTU MECHANICZNEGO
W Ł O D Z I**

I N S T R U K C J A
O B S Ł U G I i R E G U L A C J I G A Ź N I K A
G M 2 6 U 2

Ł Ó D Ź
1 9 5 9 R.

C-C





O P I S

Po każdorazowym przejechaniu 2000 km, należy gaźnik zdjąć i rozebrać, a poszczególne części dokładnie wymyć w czystej benzynie i przedmuchać celem sprawdzenia drożności otworów.

Kolejność demontażu gaźnika jest następująca: po zamknięciu kranika dopływu paliwa, zsunięciu przewodu paliwowego z końcówki przewodu (31), oraz zsunięciu przewodu łączącego filtr z gaźnikiem, należy odkręcić nakrętkę pokrywy (9) i odjąć pokrywę kadłuba (10) łącznie z sprężyną (8), przepustnicą (5), iglicą przepustnicy (6), przesłoną powietrza (17), prowadnicą sprężyny (18), sprężyną (19). Następnie odkręcamy nakrętki mocujące gaźnik z silnikiem i zdejmujemy go.

Aby oczyścić komorę pływakową należy odkręcić nakrętkę (25) i zdjąć komorę. W celu usunięcia zanieczyszczeń umiejscowionych pomiędzy końcówką przewodu (31), a kadłubem zaworu (30), należy odkręcić śrubę końcówki (34) i wyjąć siatkę filtrującą (32). Poszczególne elementy komory pływakowej należy wypłukać w czystej benzynie, a zawór iglicowy oraz otwór doprowadzający paliwo z komory do gaźnika przedmuchać sprężonym powietrzem (przy pomocy pompki).

W czasie czyszczenia komory pływakowej zwracać uwagę, aby języczek, zawiasy pływaka nie uległ odgięciu w górę lub w dół, gdyż spowoduje to podniesienie lub obniżenie poziomu paliwa w komorze, w wyniku czego nastąpią zakłócenia w normalnej pracy silnika.

Celem przeczyszczenia pozostałych elementów gaźnika, należy odkręcić śrubę kadłuba (16), oraz wyjąć kadłub gardzieli (2) łącznie z dyszą główną paliwową (13), rozpylaczem iglicowym (14) dyszą mieszankową (3), oraz dyszą biegu jałowego (4).

Wszystkie uprzednio wymienione elementy oprócz dyszy mieszankowej należy wykręcić z kadłuba gardzieli, przemyć w benzynie i przedmuchać. Kadłub gaźnika po wykręceniu

śruby regulacyjnej biegu jałowego (39) przemyć w benzynie, a znajdujące się w nim otwory (zwłaszcza o małych średnicach) przedmuchać. Dysze należy czyścić za pomocą przedmuchiwania lub włosia (w żadnym przypadku za pomocą ostrych narzędzi). Przy składaniu gaźnika zwrócić uwagę na prawidłowe umieszczenie poszczególnych części gaźnika.

Należy sprawdzić też, czy przepustnica (5) nie jest porysowana i czy swobodnie porusza się w kadłubie gaźnika (1), oraz czy iglica przepustnicy (6) jest pewnie zamocowana w zapince (7).

Pracę gaźnika przy dowolnie szybkich obrotach reguluje się podczas pracy obciążonego i dostatecznie rozgrzanego silnika.

Bieg jałowy silnika również po dostatecznym jego nagraniu reguluje się przy pomocy śruby przepustnicy (20) i śruby biegu jałowego (39).

W gaźnikach GM 26U2 regulacje te przeprowadza się w następujący sposób: śrubę (39) regulującą dopływ powietrza rozruchowego, dokręca się do oporu zmniejszając w ten sposób do minimum dopływ powietrza. Silnik uruchamia się przy otwartej przepustnicy (5), a następnie przymyka się ją stopniowo aż do chwili, w której nastąpią zakłócenia w pracy silnika, wtedy należy śrubę powoli odkręcić do czasu, aż wyrówna się praca silnika i następnie w dalszym ciągu przymykać przepustnicę.

Gdy w pracy silnika następują nowe zakłócenia odkręca się znowu śrubę (39) i postępuje w ten sam sposób tak długo, aż się uzyska odpowiednie i równe obroty przy wymaganym domknięciu przepustnicy (5). Położenie przepustnicy (5) regulujemy przy pomocy śruby przepustnicy (20).

Przed przystąpieniem do regulacji gaźnika należy się upewnić czy do cylindra nie napływa t. zw. „fałszywe“ powietrze przez nieszczelności, lub przez obluźnioną świecę, gdyż przeprowadzona w tym przypadku regulacja nie da pożądanego rezultatu.

Chcąc zwiększyć moc silnika musimy dać bogatszą mieszankę co uzyskamy przez podciągnięcie do góry iglicy przepustnicy (6). Otwór przelotowy w dyszy głównej paliwowej (13) jest kalibrowany z dużą dokładnością, dlatego nie należy go rozwiercać, ani zaklepywać dla zmiany jego średnicy.

Jeżeli chcemy zmienić stosunek mieszanki przy średnich obrotach, musimy przesunąć położenie zapinki (7) na iglicy przepustnicy (6). W celu wzbogacenia mieszanki podciągamy iglicę przepustnicy (6) do góry i odwrotnie przy zubożeniu mieszanki.

Położenie iglicy przepustnicy (6) należy zmienić przesuwając ją każdorazowo nie więcej niż o 1 rowek, poczem należy sprawdzić pracę silnika podczas jazdy.

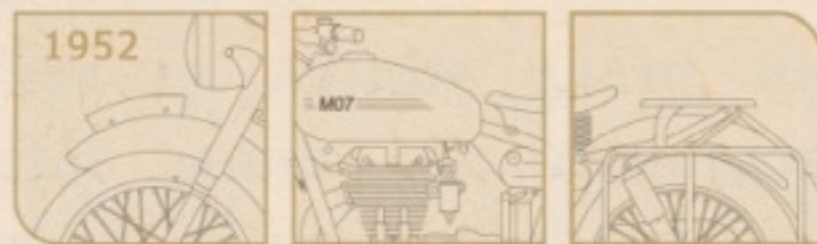
Jeżeli gaźnik jest należycie wyregulowany, zużycie paliwa powinno być normalne (rowki na iglicy przepustnicy liczymy od góry).

Dla umożliwienia pracy silnika w różnych krańcowo warunkach eksploatacyjnych np. zima, lato, teren płaski, teren górzysty: w skład każdego gaźnika wchodzi dwie przepustnice o kątach ścięcia 30° i 35° . W celu rozróżnienia ich oznaczono je cyframi „30” i „35”.

Dodawanie drugiej przepustnicy ma na celu wydobyć z silnika największej mocy przy najmniejszym zużyciu paliwa i przy zachowaniu dobrych własności trakcyjnych (w zależności od warunków eksploatacyjnych). Przy stosowaniu przepustnicy „35” w eksploatacji silnik będzie zużywał mniej paliwa niż w przypadku stosowania przepustnicy „30”.

Ze względu na to, że przy zmniejszaniu zużycia paliwa następuje wzrost temperatury silnika, zalecamy używanie przepustnicy „35” w przypadkach eksploatacji samochodu przy małym obciążeniu, chłodnych dniach i terenie płaskim, zaś przepustnice „30” w przypadkach dużych obciążeń, terenie górzystym i wyższej temperaturze otoczenia.

Stowarzyszenie **M**łośników



i **P**osiadaczy **M**otocykla **J**unak SFM