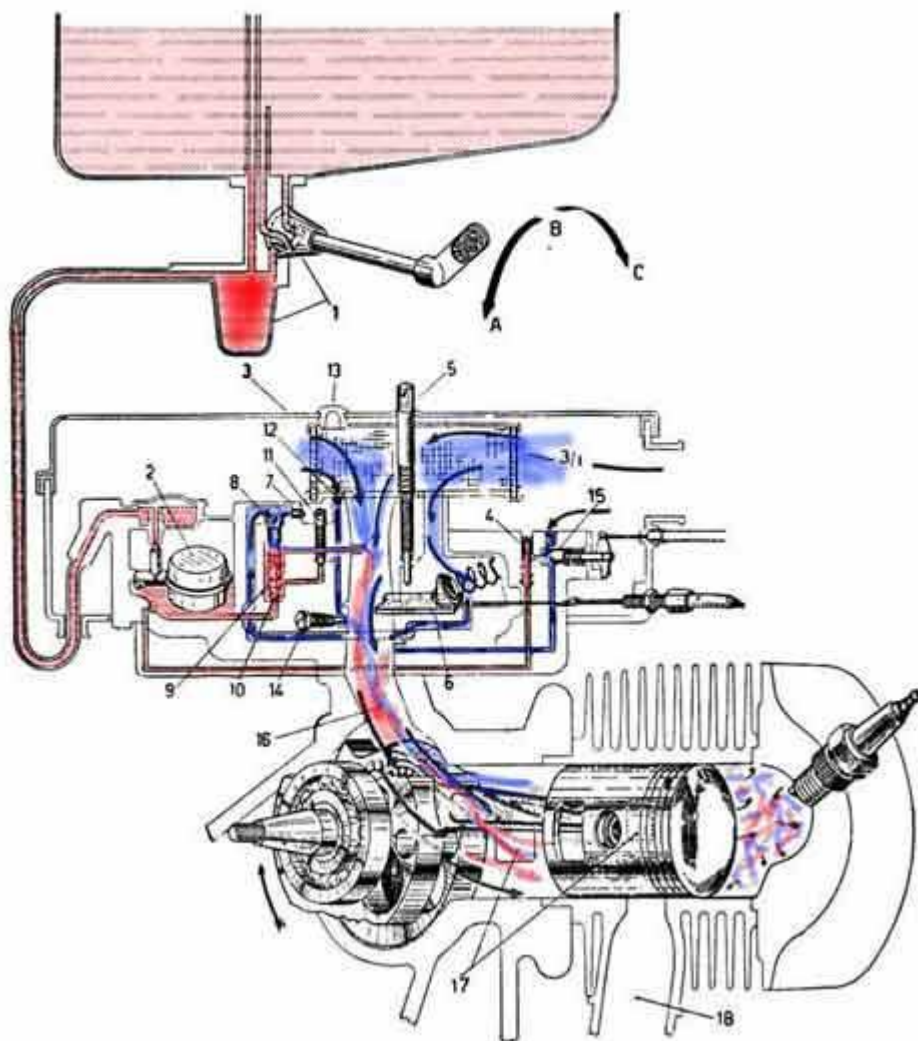


Gaźnik i sposób działania

Cipiór

Utworzono: 29 maj 2007



1. Zawór (kranik paliwowy, wraz z osadnikiem). Tylko starsze modele posiadały osadnik wszystkie nowsze Vespy PX i PK, T5, Rally posiadały filtr który znajdował się wewnątrz zbiornika paliwa. Taki kranik z osadnikiem był stosowany: VBA1T, VBB1T, VBB2T, VNA1, VNA2, VNB1, VNB2, VNB3, VNB4, VNB5 (4-speed), VNB6 (4-speed), 125 Sprint / GTR, 150 Sprint, 150 Super, Gran Lusso (GL), Gran Turismo (GT)
2. Pływak, w przypadku gaźników Dellorto montowanych bezpośrednio na skrzyni korbowodowej (silników) pływak powinien ważyć ok 3.7 gr (waga pływaka jest podana na nim). Niestety nie ma opcji regulowania ilości paliwa w komorze pływakowej.
3. Obudowa górna a niżej filtr powietrza. (filtr jest zależny od modelu gaźnika) wyróżnia się 2 rodzaje filtrów. Rozpoznawalną cechą jest ich wielkość.
4. Dysza od ssania - dostęp do niej jest możliwy po zdjęciu pokrywy pływaka (należy odkręcić 2 śrubki znajdujące się po przekątnej pokrywy). Centralna śrubka przykręca dekiel od sitka w gaźniku (należy uważać na uszczelkę pod kapselkiem - lubi przeciekać).

5. Śruba regulująca pracę głównej przepustnicy (śrubą tą regulujemy położenie przepustnicy - wolne obroty)
6. Przepustnica.
7. Mieszalnik powietrza - dysza powietrza (nie występuje w nowszych gaźnikach)
8. Mieszalnik powietrza przy dyszy głównej (w nowszych gaźnikach to nie występuje - dysze przykryte są bezpośrednio filtrem powietrza).
9. Dysza główna.
10. Dysza główna - część odpowiedzialna na doprowadzenie paliwa.
11. Dysza wolnych obrotów.
12. Dysza wolnych obrotów - od powietrza.
13. Korek od wlewania oleju do filterka powietrza (wskazane jest zraszać filtr powietrza olejem)
14. Śruba regulująca skład mieszanki (wg. moich obliczeń wykrecając tą śrubę dodajemy/ujmujemy powietrza do paliwa).
15. Dźwignia ssania w gaźniku.
16. Kanał dodlotowy paliwa do silnika.
17. Kanały dolotowe w silniku (cylinder, tłok).
18. Kanał wylotowy z cylindra do tłumika.