

### **1001 Wirowy filtr powietrza z podgrzewaczem**

Bez podgrzewania zasysanego, wilgotnego, powietrza już w temperaturze plus 8°-10° C może nastąpić zamrożenie gaźnika. Z tego powodu, wszystkie „mokre” filtry powietrza zostały w warsztatach przyfrontowych wymienione, na koszt producenta, na filtry wirowe.

Celem uruchomienia podgrzewania filtra niezbędne jest zainstalowanie części o numerach katalogowych: **1013-1** i **1031**. Nie należy stosować żadnych dodatkowych podpór pod filtr. Dodatkowe usztywnienie może doprowadzić do pęknięcia gaźnika.

### **1013 Rura wydechowa**

Do rury wydechowej załączona jest dwuczęściowa rura podłączenia podgrzewacza. Dolna rura podgrzewacza, przy sprzedaży, nie jest spawana do rury wydechowej. Należy tego dokonać samodzielnie montując filtr na gaźniku, zawór odcinający oraz dolną i górną rurę podgrzewacza. Następnie spawujemy dolną rurkę podgrzewacza w wcześniej wywiercony otwór. Dzięki takiej kolejności wykonywania prac unikniemy niekorzystnych naprężeń mogących powodować pękanie pojedynczych elementów.

### **1021 Mocowanie filtra powietrza**

Element ten służy do mocowania „mokrego” lub wirowego filtra powietrza.

### **1027 Zestaw naprawczy gaźnika**

Zestaw składa się z dysz, trzymaczy dysz, strumiennika powietrza (Venturi) o średnicy 24,5 mm oraz nadwymiarowej osi przepustnicy.

### **1027-1 Kłapka przepustnicy**

Większość obecnie montowanych gaźników SOLEX nie była pierwotnie montowana w motocyklach Zündapp KS 750. Bardzo podobne gaźniki znajdowały się w bardzo wielu innych pojazdach. Trudność w uzyskaniu prawidłowych wolnych obrotów i właściwego przechodzenia na wysokie obroty może być spowodowane niewłaściwą dla Zündappa KS750 kłapką przepustnicy. Nasza przepustnica posiada parametry zgodne oryginałem. Bardzo zniszczone gardziele gaźnika przetaczamy i dorabiamy nową przepustnicę o średnicy dostosowanej do powiększonej gardzieli.



### **1031 Zawór podgrzewacza**

Przy temperaturze stale przekraczającej plus 20°C zawór powinien być zamknięty aby odciąć podgrzewanie powietrza.



### **1069 Pierścienie zaciskowe**

Pierścienie powinny dawać się lekko nasuwać na mufy gumowe. Zapewnia to mufom możliwość rozszerzania się. W żadnym przypadku nie należy stosować obejm skręcanych, gdyż uszkadzają one elementy gumowe.

### **1078 Podkładka termicznie izolująca**

Zapewnia odpowiednie umiejscowienie gaźnika wobec obudowy silnika i jednocześnie izoluje termicznie tenże gaźnik od rozgrzanej obudowy silnika. Powierzchnia przylgni kołnierza gaźnika powinna być gładka i prosta.

### **1080 Rurka wyrównawcza**

Zapewnia, przy mocno przechylonym na prawą stronę motocyklu, wystarczającą ilość benzyny w gaźniku.

### **1287 Zaczep linki gazu**

Linka gazu powinna być wprowadzona swą cylindryczną końcówką w zaczep. Zaczep jest wahlwie umocowany na dźwigni sterowania przepustnicą. Tym samym linka nie jest narażona na szkodliwe zaginanie grożące pęknięciem.



### **1302 i 1302-1 Łącznik paliwa**

W łączniku stosowane są gwinty o różnych skokach. W powojennych gaźnikach BFR 30 stosowano gwint inny niż w gaźnikach oryginalnych. Często gwint ten (w pokrywie komory pływakowej) jest zniszczony lub znajduje się w bardzo złym stanie. Proponujemy zastosowanie naszego zestawu naprawczego umożliwiającego wkręcenie (z użyciem środka klejącego) śruby na stałe. Rozwiązanie to zapewnia łatwy demontaż bez konieczności wykręcania śruby z aluminiowej obudowy.

**1512 Mufa gumowa kolektora zasysania** powinna posiadać odpowiednie wymiary. Wymiar wewnętrzny – aby dokładnie

obejmowała kolektor zasysania i króciec wychodzący z obudowy silnika. Wymiary zewnętrzne – aby pierścienie zaciskowe mogły być nasunięte na mufę z odpowiednim oporem. Bardzo ważna jest jakość surowca z jakiego wykonana jest mufa. Musi to być guma odporna wewnątrz na benzynę a na zewnątrz na promieniowanie słoneczne i wpływy atmosferyczne. Niewłaściwa guma bardzo szybko starzeje się i pojawiają się mikropęknięcia zmieniające się następnie w szczeliny. Właściwie wykonana mufa nie powinna na swej zewnętrznej powierzchni posiadać śladów po składaniu formy. Miejsca te są szczególnie narażone na szybkie rozszczelnienie. Prawidłowa mufa wykonywana jest formie nie dzielonej poprzecznie.



**1760 Remont gaźnika** obejmuje : rozłożenie, mycie i szkiełkowanie. Przy pomocy specjalnego oprzyrządowania otwory pod oś zostają powiększone i oś przepustnicy zostaje wymieniona na oś o większej średnicy. Wszystkie dysze zostają wymienione na nowe. Jeżeli zachodzi konieczność to wymianie podlega także zawór iglicowy i na nowo zostaje ustawiony poziom paliwa. Jeżeli kłapka przepustnicy posiada niewłaściwe parametry to ulega także wymianie.

