

# CARBURADOR SI

Esquema

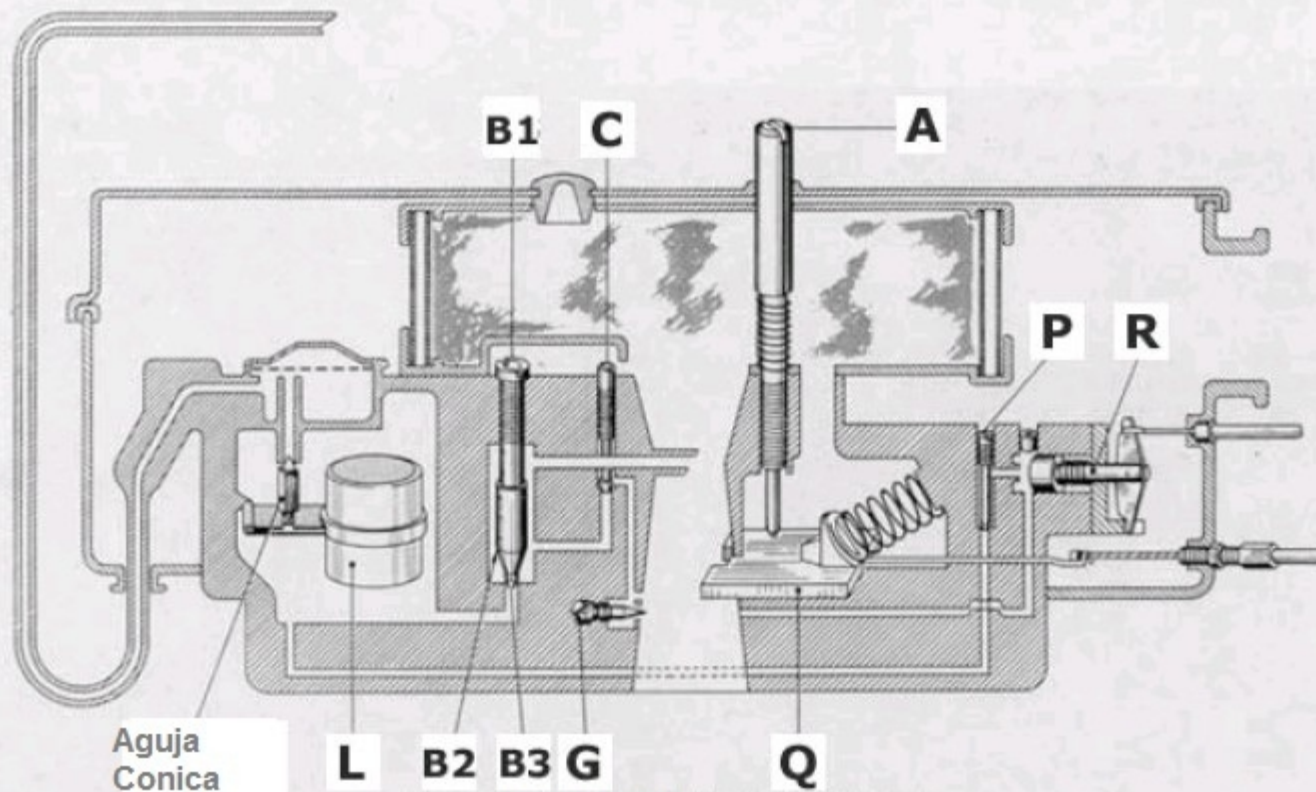
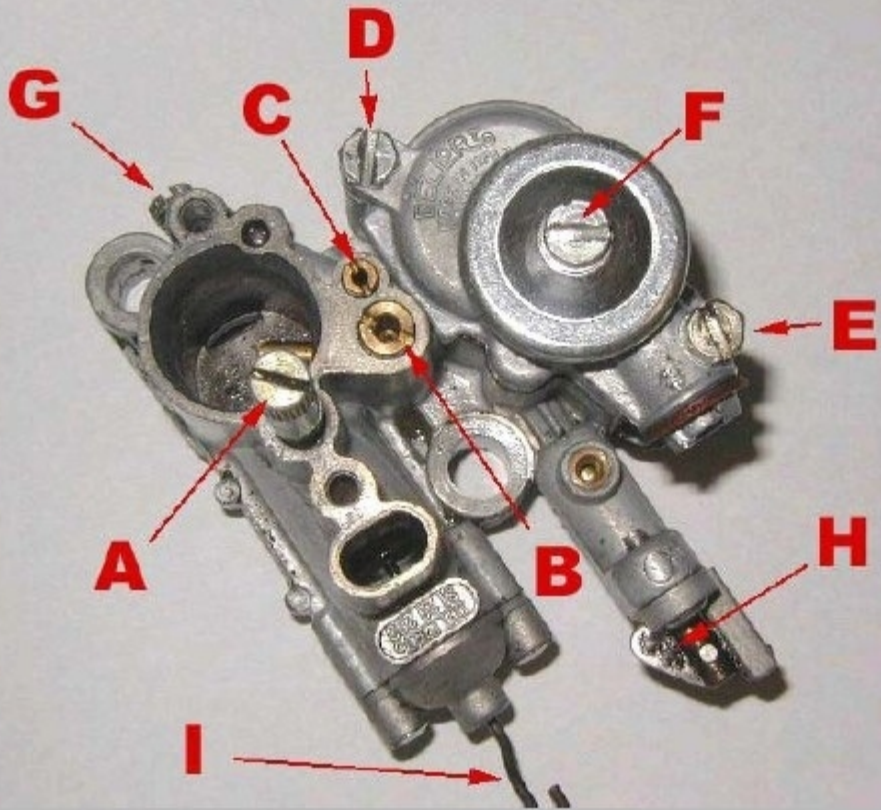
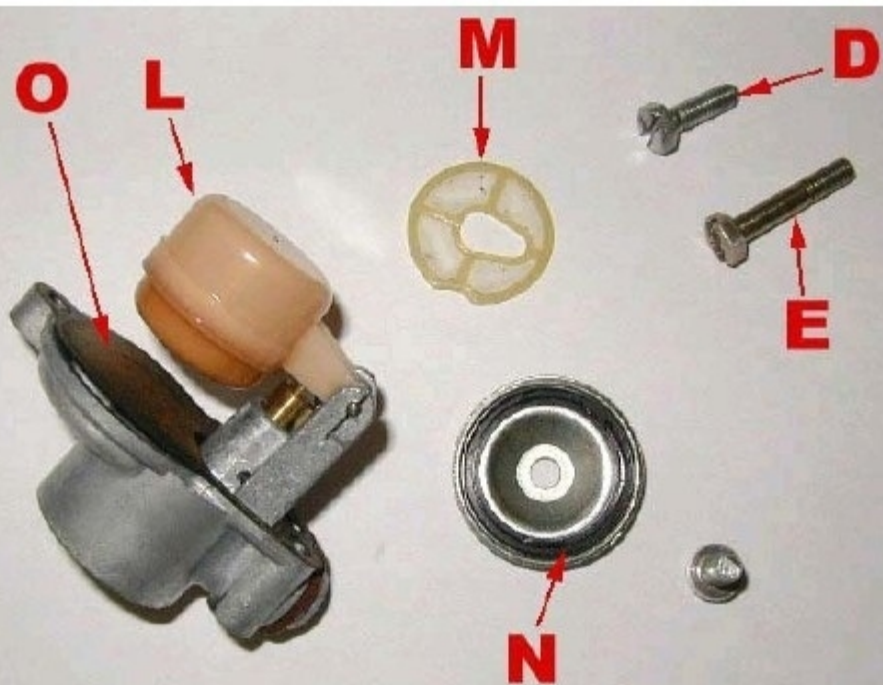


Fig. 11 -Carburador Tipo SI 20/20 D e SI 24/24 E.

IDENTIFICACION del DESPIECE



- A) Tornillo Regulacion Ralenti
- B) Chicle MAX
- C) Chicle MIN
- D) Tornillo Corto Tapa Flotador
- E) Tornillo Largo Tapa Flotador
- F) Tornillo Tapa Filtro
- G) Tornillo Regulacion Aire
- H) Gancho Cable Starter
- I) Gancho Cable Acelerador



L) Flotador

P) Chicle Starter

M) Filtro Gasolina

N) Junta Goma o Carton Tapa Filtro Gasolina

O) Junta Carton Tapa Flotador



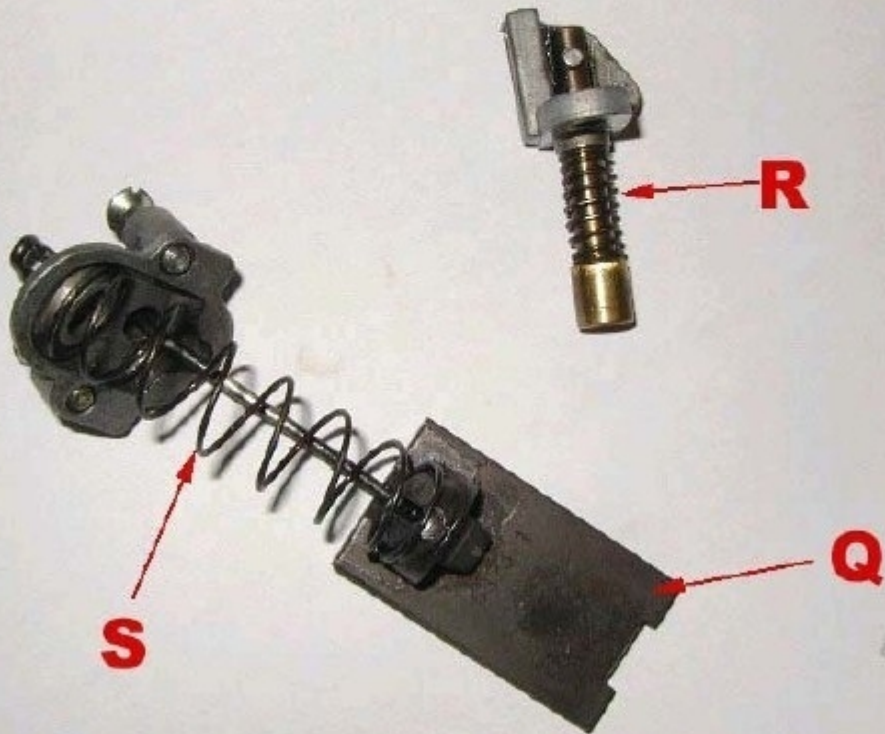


Partes Chicle MAX

B1) Regulador de Flujo de Aire

B2) Emulsionante Gasolina

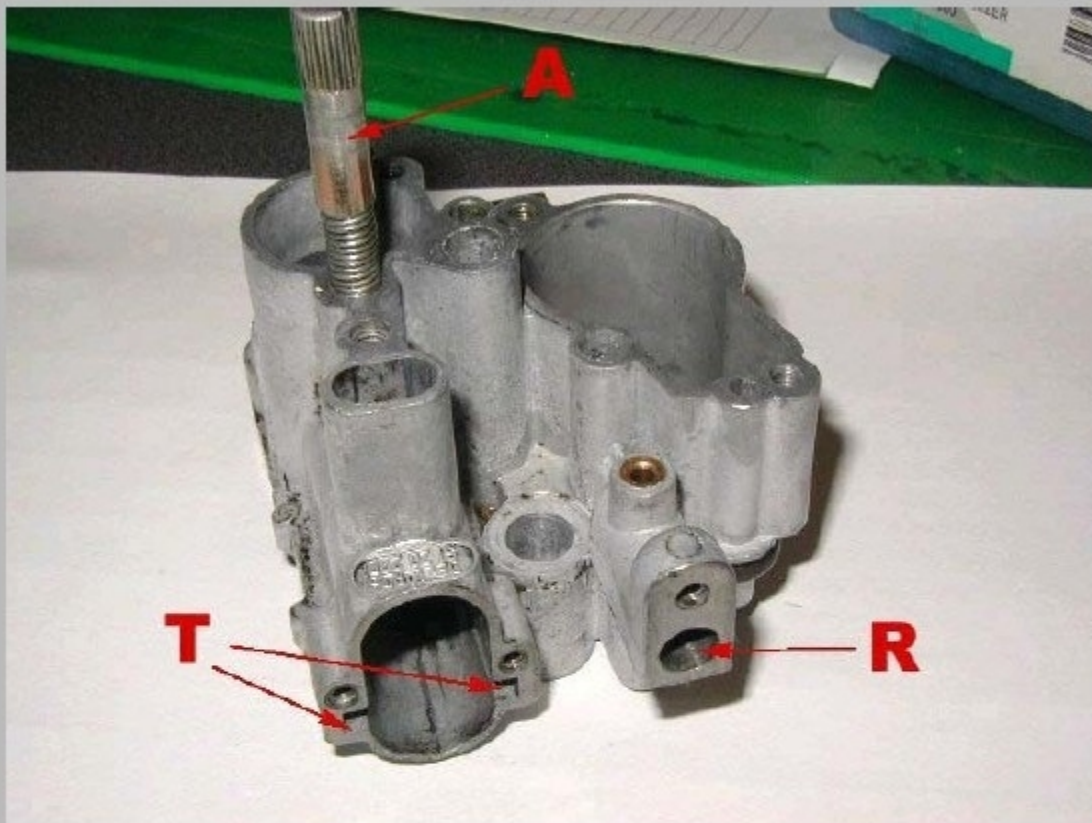
B3) Regulador de Flujo de Gasolina



Q) Guillotina

S) Muelle Retorno Guillotina

R) Actuador Starter



T) Carriles Desplazamiento Guillotina

## Revision Carburador

Primero quite el tornillo F y retire la tapa, saque el Filtro M con un destornillador pequeño, retire los tornillos D y E, y abra la cámara del Flotador.

Para retirar el Flotador y llegar a la Aguja debe ser retirado el Pasador de Retención.



Empujando el punto marcado en rojo con un pequeño Destornillador de punta fina y extraerlo cuando asome con unos Alicates y tirando de él.

### Acceso a la Aguja del Flotador



La parte indicada como "Punta Aguja" esta sujeta a desgaste por su uso, si se notase una redondez circular o cualquier tipo de desgaste en su punta debe proceder a su sustitucion.

Recuerde que debe colocar la Junta antes de colocar el Flotador en su lugar o de lo contrario tendra que desmontarlo nuevamente.

Compruebe que el Flotador no tiene infiltraciones de gasolina, agitandolo en el oido no se debe oír ningún líquido en el. Puede transparentarse a traves de la luz de una lampara y ver que al poner en frente esta vacio.

Si se deja transcurrir un tiempo desde su retirada para su control, la gasolina que pueda estar en su interior (en el caso de estar pinchado) se evaporara y no podremos verificar el estado del flotador.

Entonces sumergelo en un recipiente con gasolina y mantenlo sumergido durante un minuto, sacarlo y repetir los controles previstos anteriormente, antes de que se seque y evapore.

Retire el resorte(S) de la Guillotina(Q) y con la ayuda de la mano pruebe que se desliza suavemente por sus carriles(T). Debe deslizarse libremente sin ningún impedimento, controle que ambos carriles estan limpios.

Si se comprueba que fluye a través de los carriles con exceso de juego bien ya sea vertical o horizontal, reemplace la guillotina por otra nueva.

Si se desea aumentar la velocidad de retorno del Mando Acelerador, puede estirarse un poco con la mano el muelle de retorno de la Guillotina (S) , con la finalidad de alargarlo.

Compruebe que la Goma en la punta de la válvula del Starter (R) no está rota o dañada, cámbielo si fuera necesario.

Con la ayuda de Aire comprimido limpie los Chicles "(B) (C) y (P) asi como sus alojamientos para eliminar impurezas.



Sople con aire comprimido el alojamiento (R) del dispositivo de Starter y limpie a fondo la cubeta situada debajo del filtro (M)

Vuelva a instalar el carburador, y sustituya la junta (N) asegurándose de que no se mueve de su lugar. Y recuerde poner antes el filtro (M).

No apretar los tornillos demasiado fuerte, ya que los tornillos son de acero y el cuerpo del carburador es de aleación de aluminio. Un apriete excesivo puede dañar las roscas en el cuerpo del carburador, se recomienda usar solo un destornillador y no llaves fijas o con prolongadores.

En caso de problemas para configurar el mínimo, con un pequeño giro del tornillo ralenti ira variando la velocidad de giro del motor. Controle el desgaste de la punta del mismo (en Rojo)





Otra cosa a comprobar, es el tubo de goma que conecta la caja del carburador al chasis de la moto:



Verifique en los pliegues (Flechas rojas en la foto) que no haya grietas, la fuga de aire conducido a través de este tubo al filtro de aire, hara que este se ensucie muy pronto.

En los carburadores serie con mezclador automático, soplar con aire comprimido el orificio del control de aire/combustible (G) La suciedad, aunque sea parcial de este conducto "Puede llevar al gripado de su motor).

Una vez montado, apretar hasta el tope el tornillo (G) y aflojarlo 2 vueltas y media si usted tiene un PX, y solo 1 vuelta y media si tiene una T5.

En la siguiente tabla se muestra el número de los chicles para PX, estas series son validas para PX electronicas que se vendieron desde 1982 hasta 1998, **sin embargo, para otros modelos los cambios son minimos.**

<b>Model. Vespa</b>	<b>PX125E</b>	<b>PX150E</b>	<b>PX200E</b>
<b>Difusor</b>	mm 20	mm 20	mm 24
<b>Chicle MAX</b>	96	102	118
<b>Chicle MAX con Mezclador Autom.</b>	96	100	116
<b>Chicle MIN</b>	45	48	55
<b>Calibrador</b>	140/100	160/100	160/100
<b>Valvula Gas</b>	6823.09	6823.01	8492.04
<b>Emulsionador</b>	BE5	BE3	BE3
<b>Pulverizador</b>	280/100	280/100	300/100
<b>Chicle Starter</b>	60/100	60/100	60/100
<b>Tipo Dell'Orto</b>	SI20/20D	SI20/20D	SI24/24E

CARBURETTORS: CHARACTERISTICS - TUNING — CARBURADORES: CARACTERISTICAS - PUESTA A PUNTO

Carburettor characteristics Características de los carburadores	VEHICLES - VEHICULOS									
	125 - 150 Mod. VNC 1 VNL2 - VLB1	150 Mod. VBC 1	180 Mod. VSC 1	180 Mod. VSD 1	200 Mod. VSE 1	50 Mod. V5A 1	V5SA V9A	V9SS	50 S Sprint 125 90 Mod. V5SS1 VMA 1	125 Primavera Mod. VMA 2
Type dell'Orto Tipo dell'Orto (fig. 34).	SI 20/17 D	SI 20/15 D	SI 27/23	SI 20/20 D	SI 24/24 E	SHB 16/10	SHB 16/16	SHB 16/16	SHB 16/16	SHB 19 19
Main jet Surtidor del máx.	102/100	88/100	120/100	109/100	118/100	52 100	63. 100	82. 100	74 100	74/100
Slow running jet Surtidor del mín.	42/100	42/100	50/100	50/100	50/100	38/100	38/100	38/100	42/100	45 100
Air correct jet Calibr. del emuls.	160/100	120/100	160/100	160 100	160/100	—	—	—	—	—
Air cor. jet cover Calibrador aire Tapa surtidores	160/100	160/100	—	—	120/100	—	—	—	—	—
Mixer (coded) Emulsor (sigla)	E 1	E 1	BE 2	BE 2	BE 3	—	—	—	—	—
Starter jet Surtidor starter	60/100	60/100	60/100	60/100	60/100	50/100	50/100	50/100	50/100	60/100