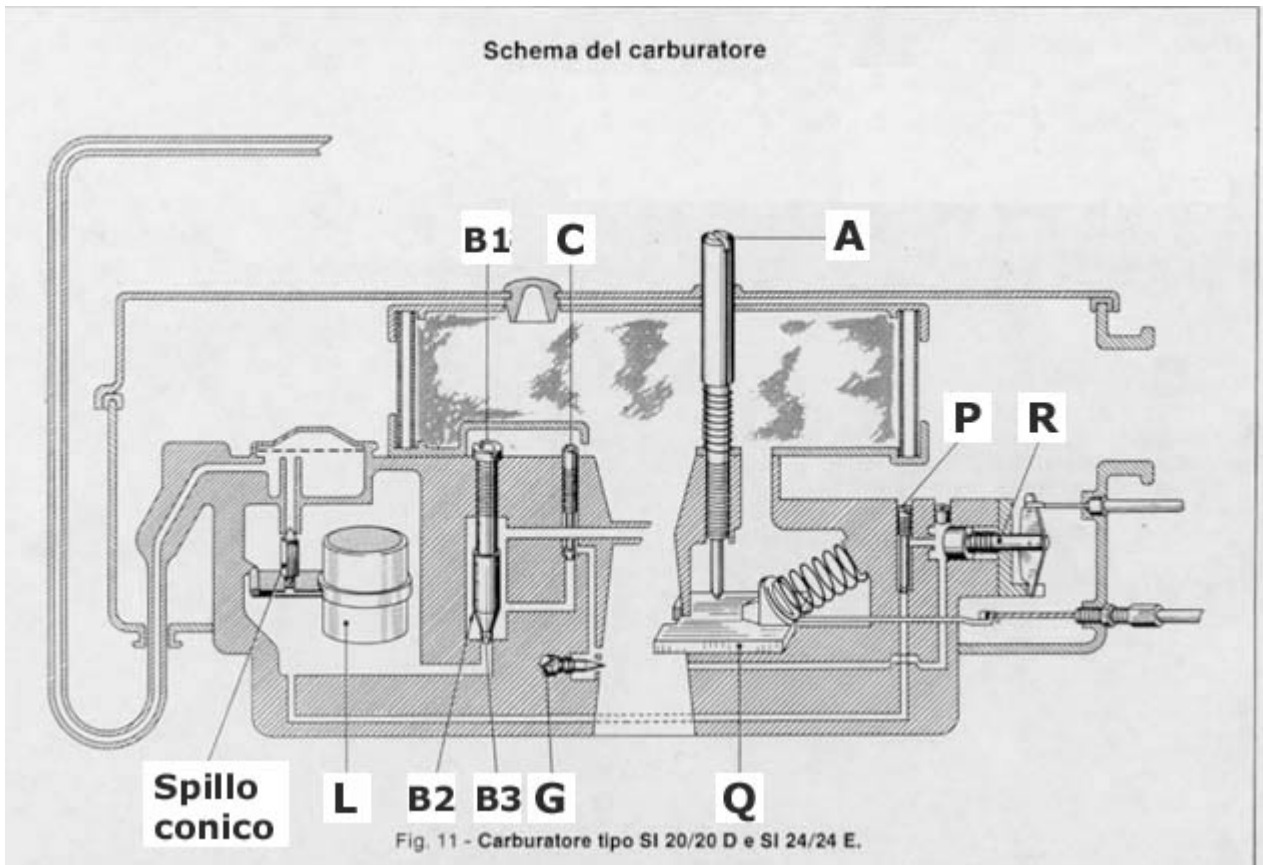
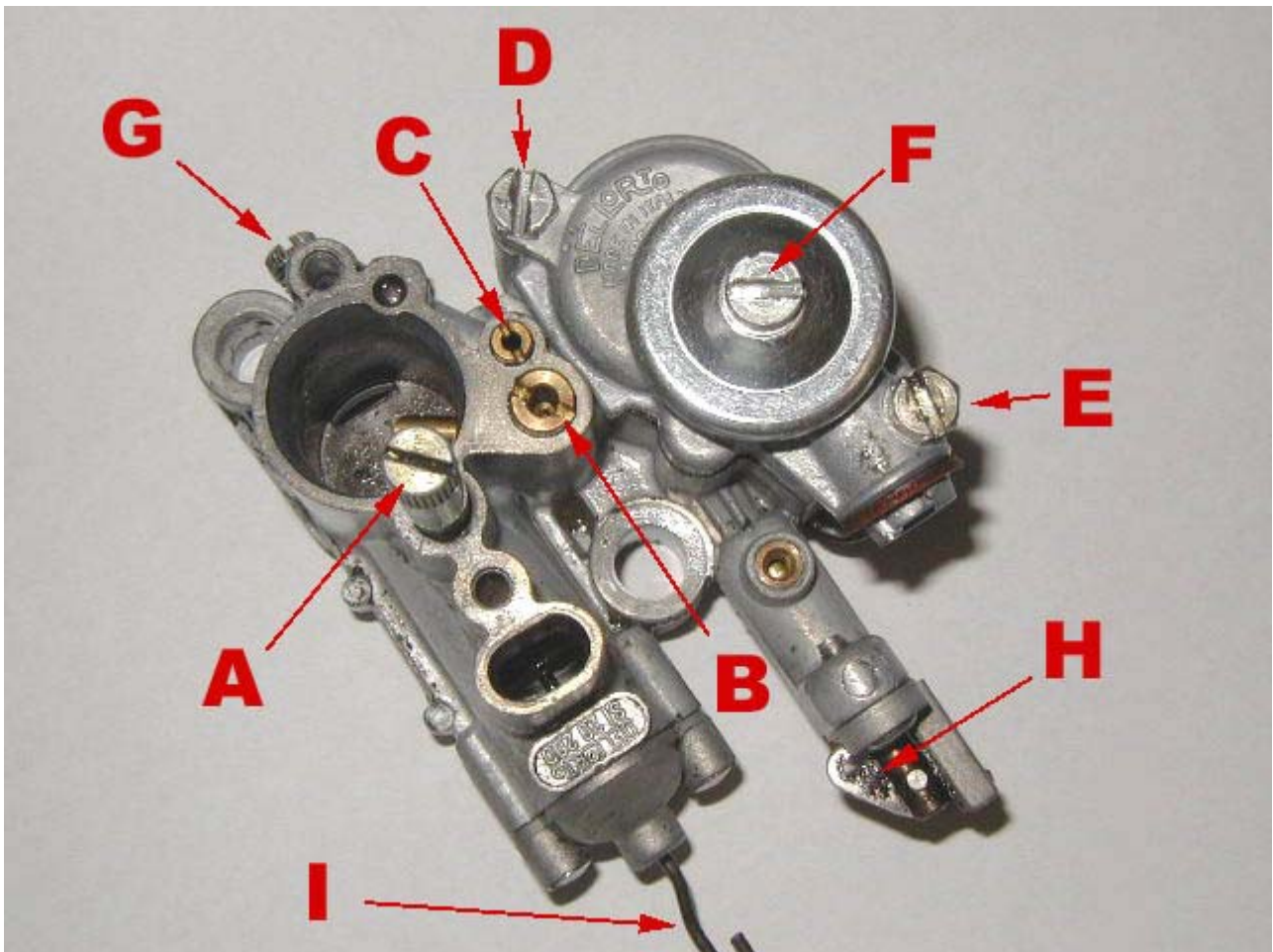


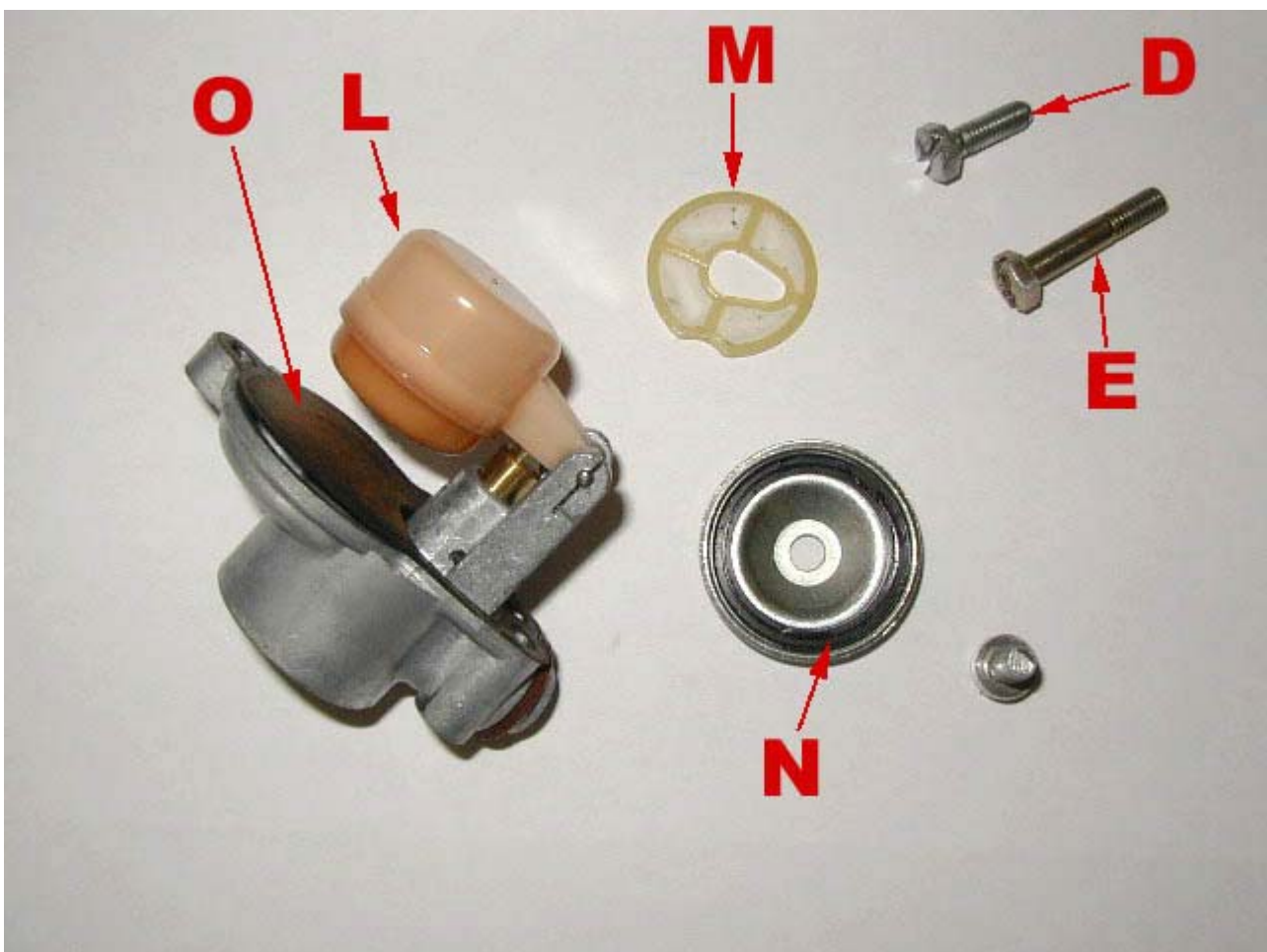
# IL CARBURATORE SI



## Identificazione delle parti



- A) Vite di regolazione del minimo.
- B) Getto MAX
- C) Getto MIN
- D) Vite corta coperchio camera del galleggiante
- E) Vite lunga coperchio camera del galleggiante
- F) Vite coperchio camera del filtro
- G) Vite regolazione fine rapporto aria/benzina
- H) Aggancio cavetto dello starter
- I) Aggancio cavetto manopola dell'acceleratore



- L) Galleggiante
- M) Filtro benzina
- N) Guarnizione in gomma o carta del coperchio filtro benzina
- O) Guarnizione in carta del coperchio camera del galleggiante



P) Getto dello starter

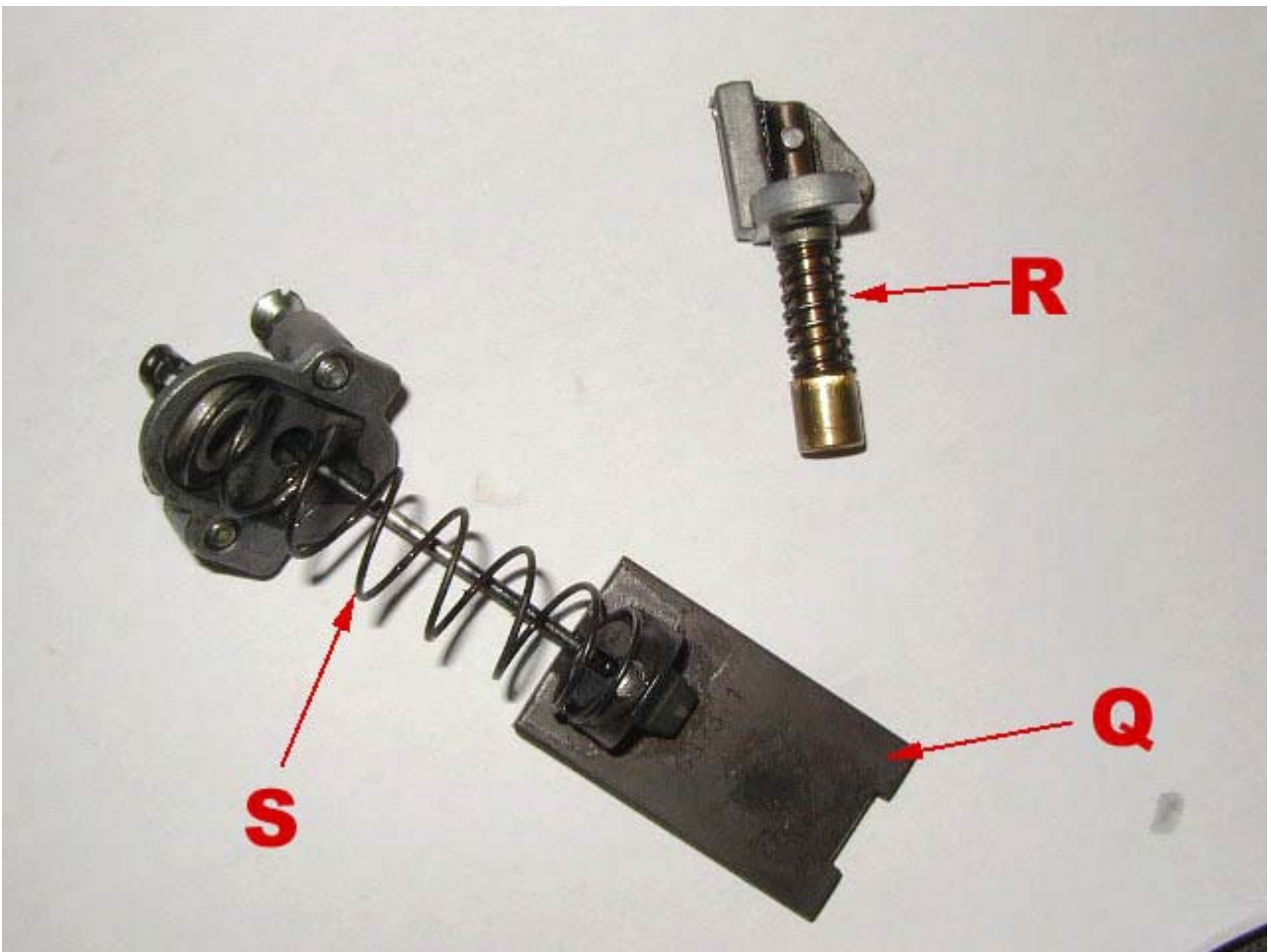


Particolari del Getto di MAX

B1) Regolatore flusso dell'aria

B2) Emulsionatore benzina

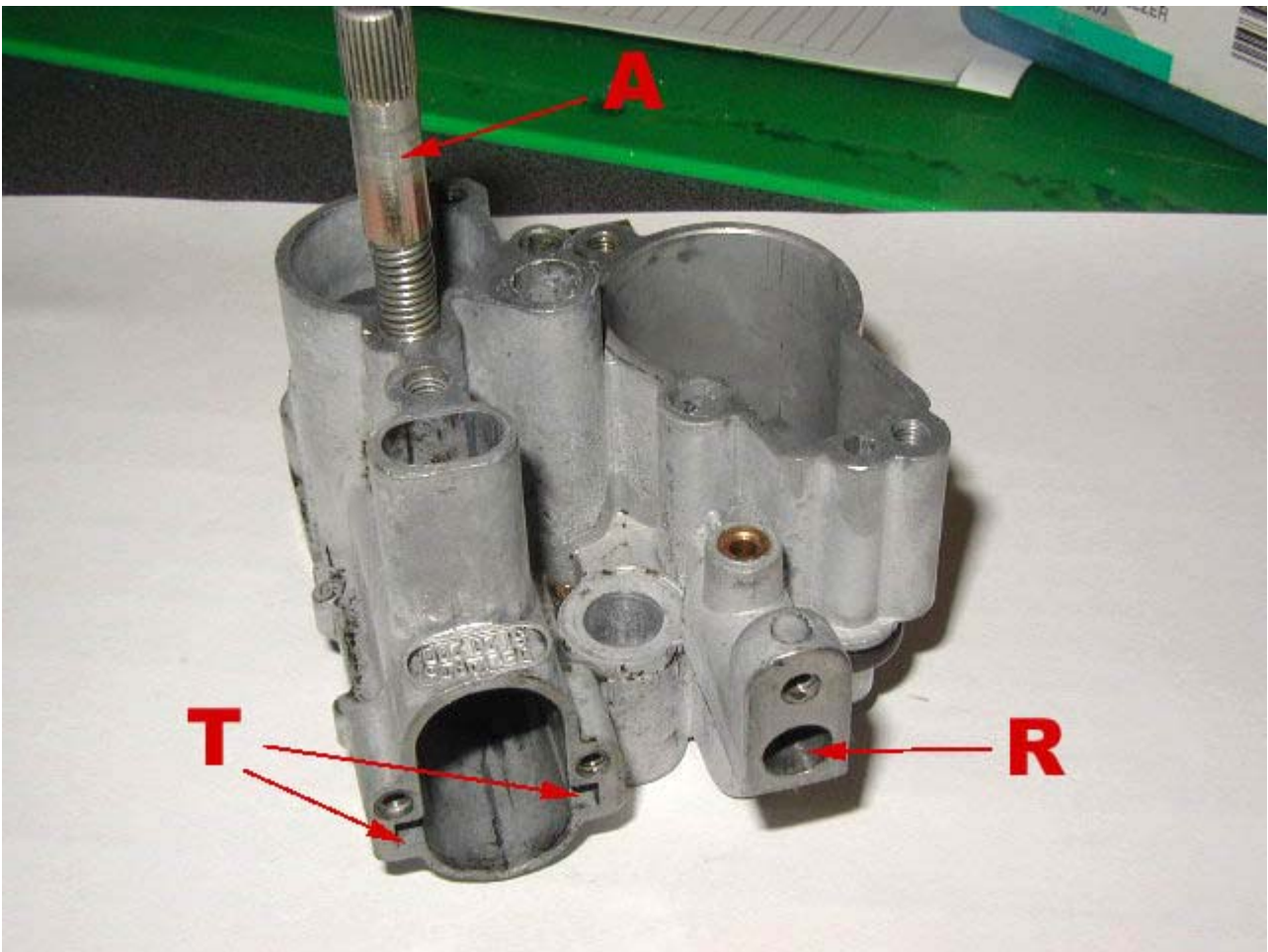
B3) Getto regolatore flusso benzina



Q) Saracinesca

R) Azionatore starter

S) Molla di ritorno della saracinesca



T) Corsie di scorrimento saracinesca

### Revisione carburatore.

Per prima cosa rimuovere la vite F e togliere il filtrino M con un cacciavite a taglio piccolo, rimuovere le viti D e E e aprire la camera del galleggiante.

Per togliere il galleggiante ed arrivare allo spillo bisogna togliere il perno di tenuta galleggiante



Spingendolo nel punto contrassegnato dal circolino rosso con un cacciavite piccolo prima e con una punta sottile dopo oppure una volta fuoriuscito leggermente dalla parte opposta prendendolo con delle pinze e tirandolo fuori.

Togliendo il galleggiante si accede allo spillo.



La parte indicata come "Punta spillo" e di materiale morbido e soggetta al consumo, se notate un riga circolare sulla punta o comunque qualsiasi leggera alterazione della punta stessa sostituitelo.

Per rimetterlo bisogna inserire la sua base nella apposita sede, rimettere il galleggiante al suo posto e reinserire il perno di tenuta del galleggiante, non preoccupatevi se il perno vi desse l'impressione che possa uscire in quanto una volta richiusa la camera del galleggiante esso non puo' uscire lateralmente perche' incontra subito le pareti del carburatore.

Ricordatevi di sostituire la guarnizione O prima di rimettere il galleggiante nel suo posto altrimenti dovrete rismontarlo.

Controllate bene il galleggiante che non abbia infiltrazioni di benzina subito dopo che lo smontate scuotendolo vicino all'orecchio non si deve sentire nessun rumore di liquidi al suo interno e guardatelo mettendolo davanti ad una lampadina se vi e' benzina al suo interno.

Se fosse passato del tempo da momento del suo smontaggio al suo controllo la benzina al suo interno potrebbe essere evaporata vanificando il controllo, quindi immergetelo prima in una contenitore con della benzina e tenetolo sommerso per almeno un minuto, toglietelo asciugatelo velocemente all'esterno e ripetete i controlli di cui sopra.

Togliete la molla S dalla saracinesca Q e con la sola saracinesca in mano fatela scorrere nelle sua corsie T, la saracinesca deve scorrere liberamente senza intoppi se sentite punti in cui sforza controllate le corsie che siano pulite, se la saracinesca presenta degli scalini marcati nel punto in cui

scorre nelle corsie e quindi ha un'eccessivo gioco verticale o orrizzontale sostituirla con una nuova dello stesso tipo.

---

**ATTENZIONE QUELLA CHE SEGUE E' UNA MODIFICA NON NECESSARIA E DI CUI I CURATORI DEL PROGETTO OFFICINA DI VESPAONLINE NON SI PRENDONO RESPONSABILITA' IN CASO DI DANNEGGIAMENTI DEL MEZZO.**

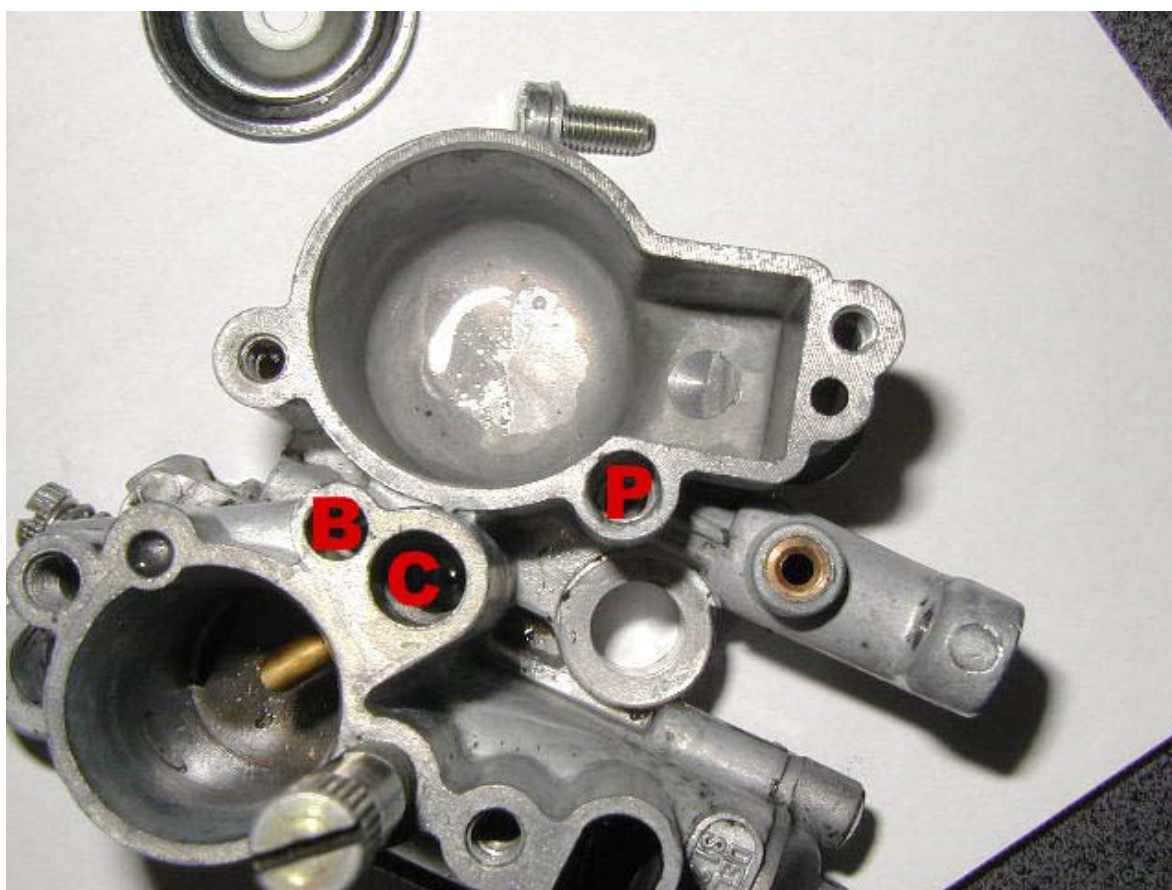
**Se volete aumentare la velocita' di ritorno del vostro acceleratore potete tirare con le mani la molla in modo di allungarla leggermente.**

---

Controllate che il gommino presente all'interno della punta dell'azionatore dello starter R non sia screpolato o rovinato, se lo fosse sostituitelo.

Soffiate i getti B,C, P con dell'aria compressa, e' consigliato smontare B nelle sue 3 componenti B1, B2, B3 per eseguire una pulizia piu' accurata.

Soffiate con l'aria compressa il corpo del carburatore prima di rimontarvi i getti stessi, soprattutto nella sede dei getti stessi B,C, P.



Soffiate anche nel foro R del dispositivo di starter e pulite accuratamente la camera di decantazione della benzina situata sotto al filtro M.

Rimontate il carburatore sostituendo le guarnizioni, fate attenzione che la guarnizione N non si sposti dalla sua sede mentre appoggiate il coperchio della camera di decantazione della benzina, e ricordatevi di mettere prima il filtro M.

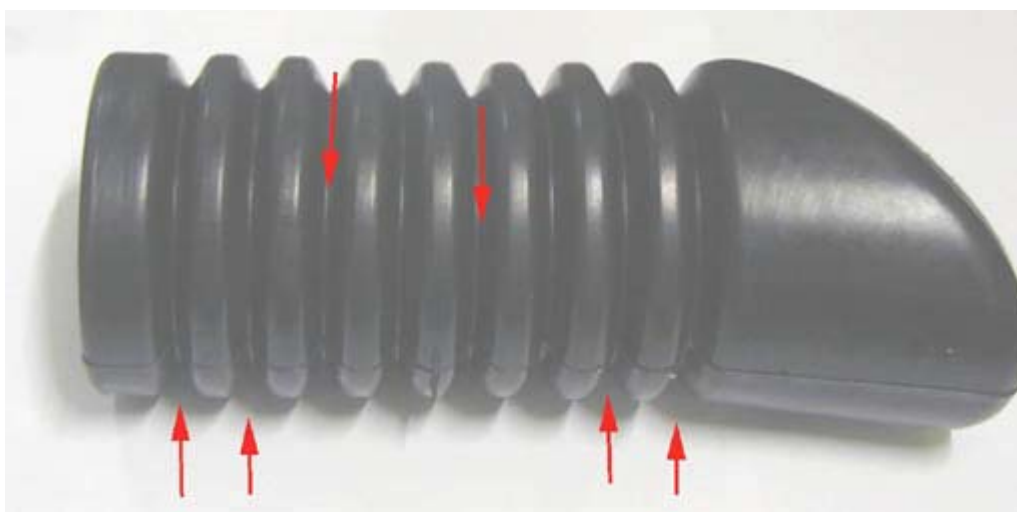
Non stringete troppo forte le viti in quanto le viti sono in acciaio inossidabile e il corpo del carburatore in lega di alluminio che è meno resistente delle viti e quindi stringendo con troppa forza si rischia di rovinare la filettatura sul corpo carburatore, consiglio di usare solo il cacciavite e non le chiavi per stringere.

Se avete avuto problemi di regolazione del minimo, ovvero una piccola rotazione della vite corrispondeva a volte in una grossa variazione del regime di rotazione del motore controllate la punta della vite di regolazione del minimo evidenziata nella foto seguente da una freccia rossa:



Potrebbe avere il cono rovinato, la punta deve essere un cono regolare, se non lo è sostituirla e la regolazione tornerà a posto.

Un'altra cosa da controllare è il tubo di gomma che raccorda la scatola del carburatore al telaio:



Controllate bene nelle pieghe (evidanziate dalle frecce rosse nella foto) che non ci siano crepe, dei trafileggi di aria attraverso il tubo portano molto sporco al filtro dell'aria che si intasa molto presto.



Per il rimontaggio del carburatore abbiate cura di lavorare in un ambiente pulito e con le mani ben lavate, e' inutile pulire perfettamente tutto per poi avere un granello di polvere che vi tappa uno dei getti appena rimontate il tutto.

Nei carburatori della serie con miscelatore automatico soffiare bene anche il foro di immissione dell'olio che si trova sotto al carburatore vicino alla vite di regolazione aria/benzina G, una otturazione anche parziale di questo condotto puo' avere conseguenze gravissime sul vostro motore (grippatura).

Una volta rimontato il tutto avitate a fondo la vite G e svitatela di 2 giri e mezzo se avete un PX e di un giro e mezzo se avete una T5.

Riporto qui' sotto una tabella con indicati i vari getti per i carburatori del PX, queste serie sono valide per i PX Elettronici venduti dal 1982 al 1998, comunque eventuali variazioni sono minime per altri modelli.

<b>Modello Vespa</b>	<b>PX125E</b>	<b>PX150E</b>	<b>PX200E</b>
Diffusore.	mm 20	mm 20	mm 24
Getto MAX.	96	102	118
Getto MAX con MIX Auto.	96	100	116
Getto minimo	45	48	55
Calibratore	140/100	160/100	160/100
Valvola GAS	6823.09	6823.01	8492.04
Emulsionatore	BE5	BE3	BE3
Polverizzatore	280/100	280/100	300/100
Getto starter	60/100	60/100	60/100