

MANUALE DI REGOLAZIONE,
INTERVENTO E MANUTENZIONE DEL
CARBURATORE PHDG



DELLORTO

COME REGOLARE AL MEGLIO IL PHDG:

Il carburatore **PHDG** viene fornito con una regolazione standard che è un buon compromesso e che consente di poter avviare il motore, ma che necessiterà di un affinamento della carburazione personalizzato per la specifica configurazione del tuo motore, il tutto è garantito dalla innumerevole gamma di particolari di taratura disponibili.

Di seguito elencheremo i vari circuiti e i componenti di taratura e la loro peculiarità di funzionamento, in modo di mettervi nelle condizioni di regolare e ottimizzare la carburazione del vostro veicolo.

Le caratteristiche tecniche del carburatore PHDG garantiscono massime prestazioni di potenza, unitamente ad eccezionali doti di accelerazione, grazie alla completa gestione di ogni condizione di funzionamento del motore a tutti i regimi di rotazione. La completa dotazione componentistica consente di poter gestire indipendentemente le varie fasi di utilizzazione: l'avviamento, il minimo, la progressione, lo stadio stabilizzato, l'apertura rapida totale e parziale dell'acceleratore e il pieno gas.

Di seguito sono inoltre riportate: la tabella di taratura standard di base, nella quale sono elencati tutti i componenti della regolazione e la tabella con le caratteristiche dimensionali dello spillo conico nelle sue diverse varianti dimensionali.

È probabile che a causa delle variazioni climatiche e/o geografiche (quota), o per le diverse caratteristiche motoristiche del vostro veicolo (termica, scarico, accensione), si renda necessario agire sui componenti di taratura per ottenere il giusto compromesso di funzionalità, prestazioni, guidabilità.

La regola fondamentale per una corretta messa a punto della carburazione è quella di evitare grosse variazioni rispetto al setting di partenza e comunque, è importante agire su un componente alla volta, per poterne valutare l'effettiva influenza ed eventualmente riportarsi alle condizioni iniziali prima di testare un altro particolare.

L'influenza della quota, della temperatura ambiente e dell'umidità relativa, si evidenzia principalmente a pieno gas ed al minimo, pertanto è necessario agire inizialmente sulla vite miscela minimo ed in seguito sul getto massimo. A tal proposito, è utile ricordare che più si sale di quota, più la carburazione si arricchisce e più sale la temperatura ambiente più si ingrassa il titolo della miscela aria/benzina; un alto tasso di umidità arricchisce la carburazione e che più la temperatura ambiente è bassa, maggiore sarà la richiesta di carburante.

Per ulteriori approfonditi chiarimenti sul funzionamento del carburatore e la sua messa a punto, è possibile consultare il manuale della carburazione disponibile sul sito ufficiale www.dellorto.it

Qui sotto una delle regolazioni del **PHDG 24**, alla fine del manuale si possono trovare tutte le regolazioni disponibili per i vari diffusori.

DELLORTO | STANDARD | PHDG 24 | REG. 09857

I particolari inamovibili (EI) e quelli tra parentesi non sono di ricambio. Per l'elenco dei particolari di ricambio riferirsi agli appositi cataloghi Dell'Orto SpA.

CORPO CARBURATORE

Diffusore	Diametro attacco motore	Diametro presa aria
Ø 18 Ø 19 Ø 21	Ø 25	Ø 46 e con adattatore Ø 60
Ø 24	Ø 31 e con adattatore Ø 36	Ø 46 e con adattatore Ø 60

ALIMENTAZIONE

Galleggiante	4g	9450.01.80
Sede spillo ingresso benzina*	Ø 225	19997.225.01 EI
Livello dal piano vaschetta	6 mm	-

AVVIAMENTO

Getto avviamento	60	9501.60.02
Aria avviamento	400 EI	-

MINIMO

Vite minimo aperta giri	2	-
Aria minimo	Ø 100	3740.100.01 EI
Foro minimo	100 EI	-
Getto minimo	55	1488.55.02

PROGRESSIONE

Foro di progressione	120 EI	-
----------------------	--------	---

MASSIMO

Polverizzatore	262 AN	9511.262.28
Ugello polverizzatore	PIANO	9562.00.28 EI
Getto massimo	122	1486.122.02
Spillo conico/tacca	W26/3^	9595.26.08
Valvola gas	40	20001.40.64
Aria massimo	100	11600.100.02

* La portata della sede ingresso benzina da Ø 225, con carburatore alimentato a caduta e con un battente di 40 cm è di 18 l/h

Il **peso complessivo** del carburatore PHDG completo di tutti gli elementi di taratura ed accessori è di **290 g**.

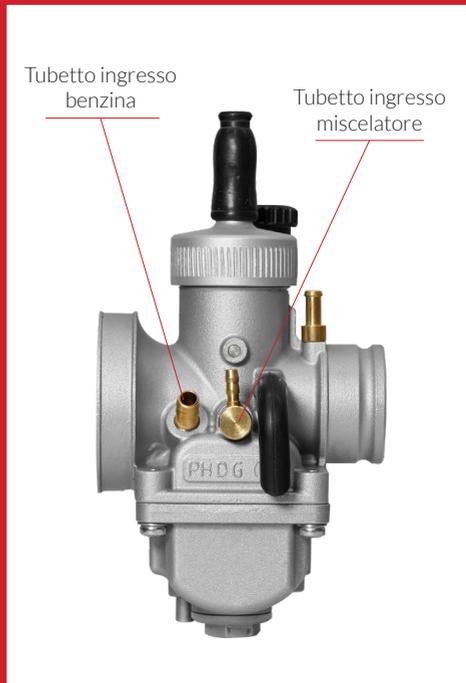
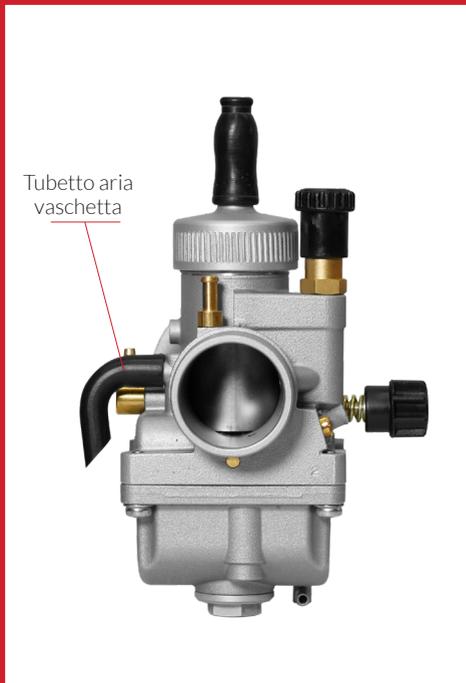
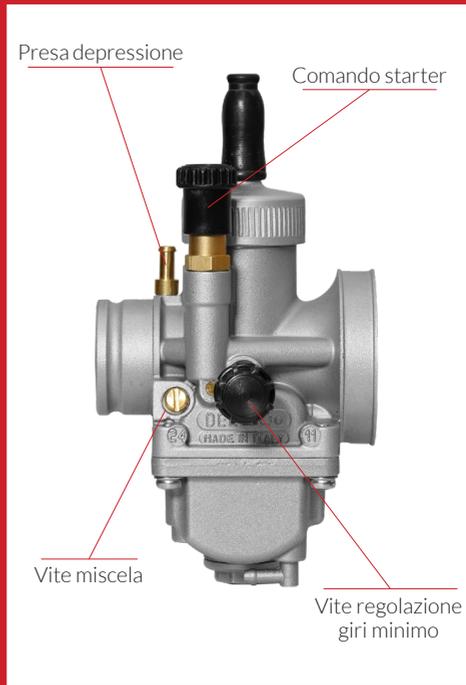
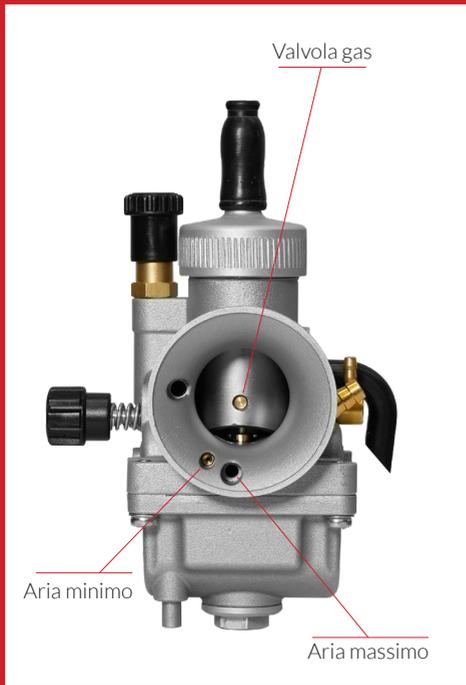
I particolari inamovibili (EI) **non** sono disponibili a ricambio; per l'elenco e relativi codici dei particolari di taratura, riferirsi alla tabella relativa all'esplosione alla fine del manuale o agli appositi cataloghi su www.dellorto.it

Comando starter

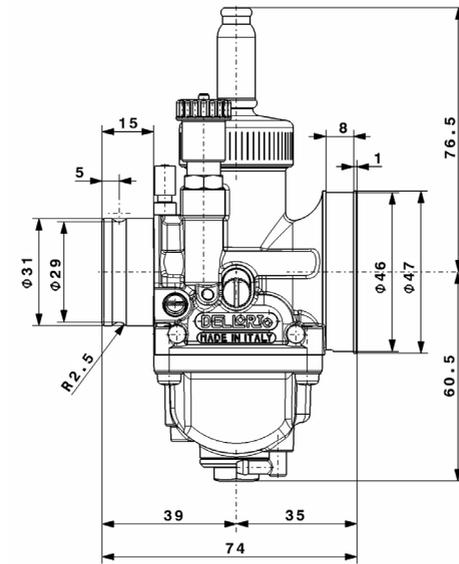


Coperchio valvola gas

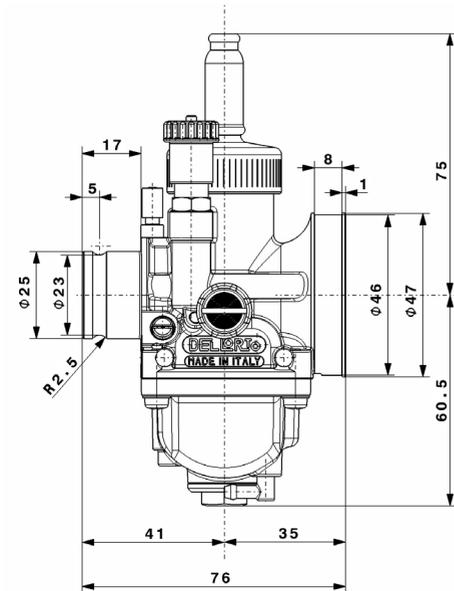
Tappo vaschetta



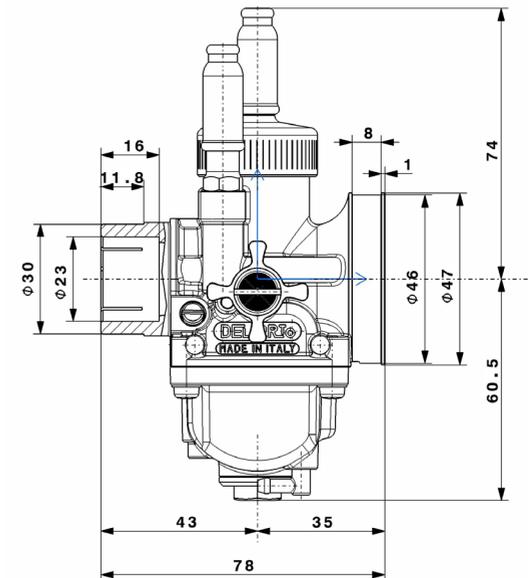
PHDG Ø 24 con attacco motore elastico



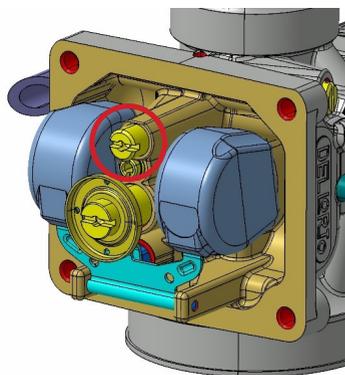
PHDG Ø 18-19-21 con attacco motore elastico



PHDG Ø 19 e Ø 21 con attacco motore rigido (VESPA)



1 - AVVIAMENTO

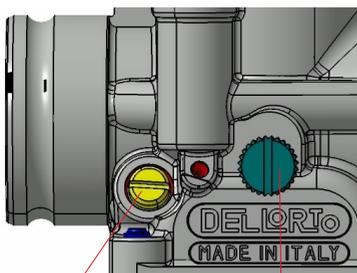


Prima di procedere all'avviamento del motore, assicurarsi che nella vaschetta del carburatore e nel circuito di alimentazione vi sia presenza di carburante e, nel caso di motore freddo, aprire il comando starter e procedere all'accensione.

Il particolare che influenza l'avviamento è il **getto starter**: maggiore sarà il valore di tale componente, più ricca, di conseguenza, sarà la fase di accensione a freddo con starter inserito.

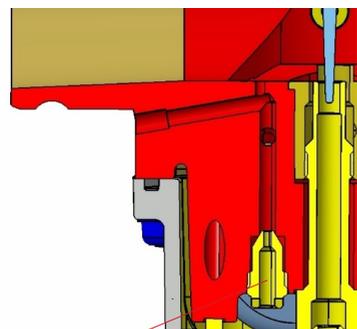
Questo arricchimento è attivo a starter inserito, pertanto influisce fintanto che tale particolare è azionato.

2 - MINIMO



Vite miscela minimo

Vite valvola gas



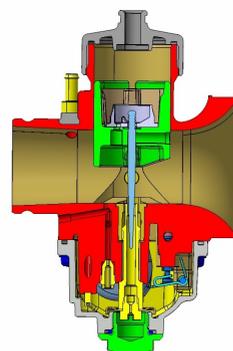
Getto minimo

L'impostazione del regime di minimo motore è ottenuta mediante la regolazione della **vite valvola gas** che sposta la posizione di "battuta" della valvola stessa.

Unitamente alla regolazione del regime motore si deve impostare il "titolo" ossia la quantità di aria/benzina al minimo. Occorre pertanto agire sulla **vite miscela minimo**, che dosa la quantità di benzina proveniente dal getto minimo verso il foro del minimo, pertanto aprendo la vite si ottiene un arricchimento e viceversa, chiudendola si produce uno smagrimento.

L'influsso di tale regolazione, oltre che sulla regolarità di minimo, è avvertibile sulle spalancate dal minimo totali e parziali rapide e sui ritorni al minimo: se nelle aperture rapide dal minimo si dovessero avvertire pause, mancamenti per magro, basta aprire la vite al fine di ottenere un arricchimento; la vite miscela ha un impatto significativo e bisogna agire progressivamente incrementando o riducendone la sua impostazione di $\frac{1}{4}$ di giro per volta. Se il difetto invece fosse imputabile ad un eccesso di benzina, eseguire la manovra inversa (chiudendo la vite miscela). È fondamentale avere un minimo motore corretto al fine di avere una ripresa e accelerazione ottimale e senza esitazioni o "buchi" e per evitare di incorrere in spegnimenti in rilascio e in ritorno al regime di minimo. Le regolazioni del regime e del titolo al minimo sono fondamentali anche per ottimizzare gli avviamenti a freddo (con starter inserito) e a caldo (starter escluso).

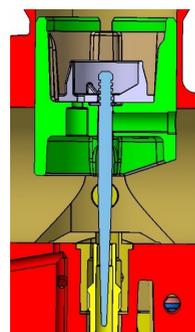
3 - PROGRESSIONE



Sulla progressione, ossia la manovra di apertura lenta o rapida compresa nel primo quarto di diffusore, interagiscono più componenti, tra cui la vite aria minimo, il getto minimo, la valvola gas.

Lo smusso della **valvola gas**, determina un'influenza maggiore o minore del circuito minimo e massimo in quanto ne varia la depressione e conseguentemente la velocità dell'aria, pertanto minore è la sua altezza, si otterrà un conseguente incremento di benzina sul parzializzato e sulle aperture rapide, viceversa si otterrà l'effetto opposto.

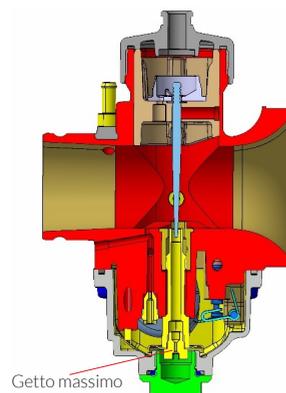
4 - STABILIZZATO



Anche per quanto riguarda la gestione del parzializzato interagiscono diversi componenti quali **valvola gas**, il polverizzatore e lo **spillo conico**.

Se dovesse necessitare di ingrassare o smagrire tutta la curva (ad eccezione del pieno gas) bisogna agire sul diametro dell'emulsionatore, invece, con lo spillo conico si riesce a cambiare, a seconda del profilo scelto, parte della curva e anche il pieno gas se si agisce sul diametro della punta (vedi tabella allegata con le caratteristiche geometrico-dimensionali degli spilli conici W). Agendo sulla posizione dello spillo si ingrassa (alzandolo) o si smagrisce (abbassandolo) tutta la curva, in questo caso viene influenzato in parte anche il pieno gas (funzione del diametro della punta spillo e posizione).

5 - PIENO GAS (W.O.T)

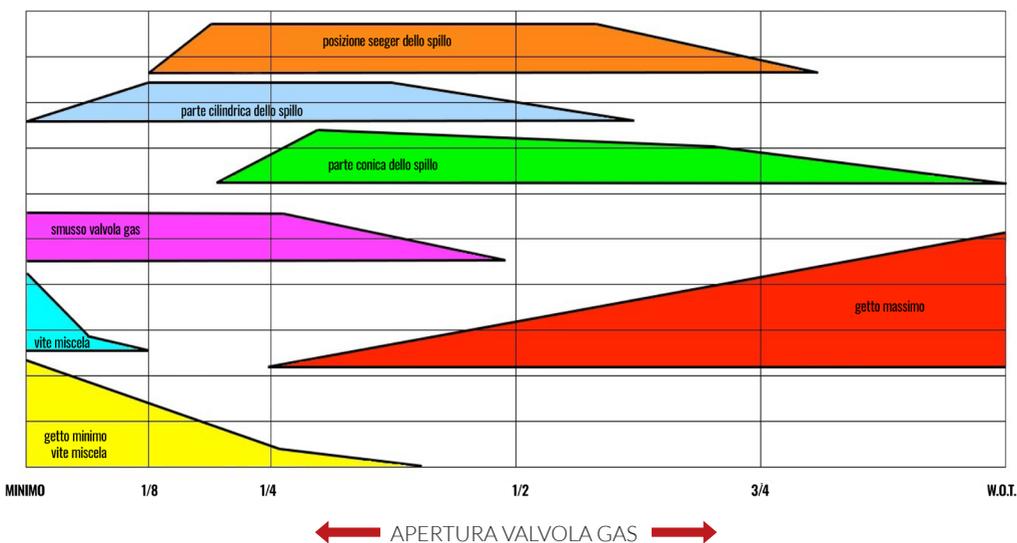


Getto massimo

Il componente che principalmente influenza la massima apertura è il **getto massimo**. Infatti la variazione di tale particolare incrementa o decresce la quantità di benzina alla massima apertura e per circa tutto l'ultimo quarto di diffusore. È consigliabile partire con un getto massimo grande e scendere progressivamente fino ad arrivare al limite compromesso tra prestazioni e temperature al fine di evitare grippaggi o detonazioni per magro.

Se in potenza, ossia con valvola gas completamente aperta e motore sotto carico, si dovesse avere la necessità di modificare quantità di benzina, è possibile agire anche sul diametro dell'aria del massimo (nel caso di emulsionatore con fori), oppure variando il diametro della punta dello spillo conico, o modificando il livello benzina nella vaschetta, sostituendo il galleggiante con uno di peso differente.

Le immagini di cui sotto, rappresentano schematicamente il diffusore, ed indicano l'influenza dei vari particolari relativamente all'apertura della valvola gas; è puramente indicativo ed è comunque funzione della combinazione dei vari componenti e delle caratteristiche geometriche dello spillo conico.



Nella figura sopra sono rappresentati in modo grafico gli elementi di taratura e la loro influenza in funzione dell'apertura della valvola gas; come potete osservare, spesso l'effetto di alcuni componenti si sovrappone e per ottenere la corretta carburazione può essere necessario dover agire su più particolari.

La tabella indica le variazioni dimensionali degli spilli conici **tipo W** disponibili a ricambio, il profilo dello spillo influenza la sezione di passaggio tra spillo ed emulsionatore consentendo così di poter arricchire o smagrire punti specifici di apertura della valvola gas.

SIGLA	CODICE	NUMERO TACCHE	ØA	ØB	C	DISEGNO SPILLO CONICO TIPO W
W001	9595.X.08	4	2.46	0.6	24	
W002	9595.X.08	4	2.46	0.6	22	
W003	9595.X.08	4	2.48	1.4	20	
W004	9595.X.08	4	2.48	1.4	18	
W005	9595.X.08	4	2.46	1.4	18	
W006	9595.X.08	4	2.50	1.0	24	
W007	9595.X.08	4	2.50	1.4	18	
W008	9595.X.08	4	2.50	1.4	16	
W009	9595.X.08	4	2.50	1.4	20	
W010	9595.X.08	4	2.50	1.8	16	
W011	9595.X.08	4	2.50	1.8	18	
W012	9595.X.08	4	2.50	1.8	20	
W013	9595.X.08	4	2.50	0.6	22	
W014	9595.X.08	4	2.50	0.6	24	
W015	9595.X.08	4	2.50	0.6	26	
W016	9595.X.08	4	2.50	1.0	22	
W017	9595.X.08	4	2.50	1.0	26	
W018	9595.X.08	4	2.48	0.6	24	
W019	9595.X.08	4	2.50	1.8	20	
W020	9595.X.08	4	2.50	1.6	24	
W021	9595.X.08	5	2.50	1.6	24	
W023	9595.X.08	4	2.50	0.6	26	
W024	9595.X.08	5	2.50	1.8	24	
W025	9595.X.08	4	2.50	1.8	22	
W026	9595.X.08	5	2.50	0.98	24	

DOMANDE FREQUENTI

COME POSSO REGOLARE IL MINIMO IN MODO CORRETTO?

La corretta regolazione del minimo è da effettuare con il motore in temperatura, impostando la vite dei giri fino ad ottenere il regime desiderato, si procede poi ad aprire di mezzo giro in mezzo giro la vite miscela minimo fino ad ottenere un calo, un appesantimento evidente del regime di minimo. A questo punto, riportare la vite al mezzo giro precedente e verificare che il motore torni al regime impostato inizialmente.

Questo è il cosiddetto "minimo a motore"; se durante questa manovra il regime dovesse incrementare, bisogna ripristinare il regime corretto agendo sulla vite dei giri, e ripetere la stessa operazione con la vite miscela minimo. La vite miscela minimo di norma non deve essere aperta più di 3 giri, altrimenti le vibrazioni potrebbero allentarla e farla svitare e sarebbe comunque indice del getto minimo troppo piccolo.

PERCHÈ IL MOTORE FATICA A TORNARE AL MINIMO E RIMANE ACCELERATO?

Le cause potrebbero essere più di una: innanzitutto verificare che ci sia gioco sul cavo bowden del comando gas, anche provando a girare il manubrio in entrambi i limiti del fondo corsa, altrimenti procedere con la regolazione del registro tendifilo sul coperchio valvola gas e sul comando gas in modo da avere almeno 2 mm di gioco. Il minimo motore è magro: effettuare la corretta procedura di regolazione del minimo come da spiegazione precedente. Il getto minimo è troppo piccolo: sostituirlo con uno più grande e ripetere la procedura di regolazione del minimo.

Lo smusso della valvola gas è troppo alto e genera poca depressione sul circuito del minimo con conseguente "magro" nei ritorni, pertanto sostituire la suddetta valvola con una con smusso minore (es. da 40 a 30).

L'accoppiamento tra emulsionatore e parte cilindrica dello spillo conico è troppo ridotto, al punto che la sezione circolare limita l'uscita di carburante dal circuito del massimo: aumentare il diametro dell'emulsionatore o ridurre la parte cilindrica dello spillo conico.

PERCHÈ IL MOTORE SI SPEGNE NEI RITORNI AL MINIMO?

Verificare che la vite dei giri minimo sia correttamente impostata e che il regime con motore "caldo" sia corretto, eventualmente impostare un regime minimo leggermente più elevato. Controllare lo stato di sporco del getto del minimo ed eventualmente pulirlo. Controllare la posizione corretta della vite di miscelazione del minimo.

PERCHÈ NELLE MANOVRE DI APERTURA RAPIDA DEL COMANDO GAS IL MOTORE SI SPEGNE O "BUCA"?

Di solito, quando durante una spalancata rapida si avverte una pausa, un "buco" di erogazione, il difetto potrebbe essere imputato alla carburazione magra del minimo/progressione e si deve procedere provando dapprima ad alzare lo spillo conico e, se non fosse sufficiente, riducendo lo smusso della valvola gas in modo da generare più depressione alle piccole aperture, facilitando così l'arricchimento del primo quarto di apertura.

COME FACCIAMO A SCEGLIERE IL CORRETTO GETTO MASSIMO?

Per la scelta del getto massimo, la regola fondamentale da seguire, soprattutto se il nostro motore è due tempi, è di iniziare i nostri test con un getto grande, e ridurlo gradatamente fino a che non si avverte un miglioramento prestazionale, a questo punto incrementare di un paio di punti il getto massimo e si è in sicurezza. In mancanza di strumentazione che possa indicarci il titolo della carburazione, bisogna comunque verificare il colore della candela che deve essere di colore scuro (indice di "ricchezza" di benzina) ed eventualmente ottimizzare il getto. Ricordiamoci sempre che se la carburazione è ricca si può cambiare il getto, se fosse magra, si cambia il cilindro. Un'ulteriore verifica che è possibile fare su strada è quella di percorrere un tratto di rettilineo a gas completamente aperto con il rubinetto dell'alimentazione della benzina chiuso, se durante lo "svuotamento" della vaschetta il motore migliora le prestazioni, vuol dire che il getto montato è troppo grande, pertanto si può ridurre, sempre con cautela.

PERCHÈ ESCE BENZINA DAL TUBETTO TROPPO PIENO A MOTO SPENTA E/O SUL CAVALLETTO?

Nel caso di fuori uscita di benzina dal tubetto del troppo pieno con moto spento potrebbe essere indice di sede "ingresso benzina/spillo ingresso benzina" sporchi o danneggiati, per tanto che non riescono a garantire la tenuta: procedere a smontare il carburatore e soffiare tutti i componenti, se il problema persiste, sostituire lo spillo ingresso benzina con uno nuovo. È buona norma, una volta spento il veicolo, chiudere il rubinetto di alimentazione del carburante dal serbatoio, in modo da evitare qualsiasi rischio di fuoriuscita accidentale di carburante.

COME POSSO ADATTARE AL MEGLIO IL MIO PHDG AL COLLETTORE E ALLA CASSA FILTRO?

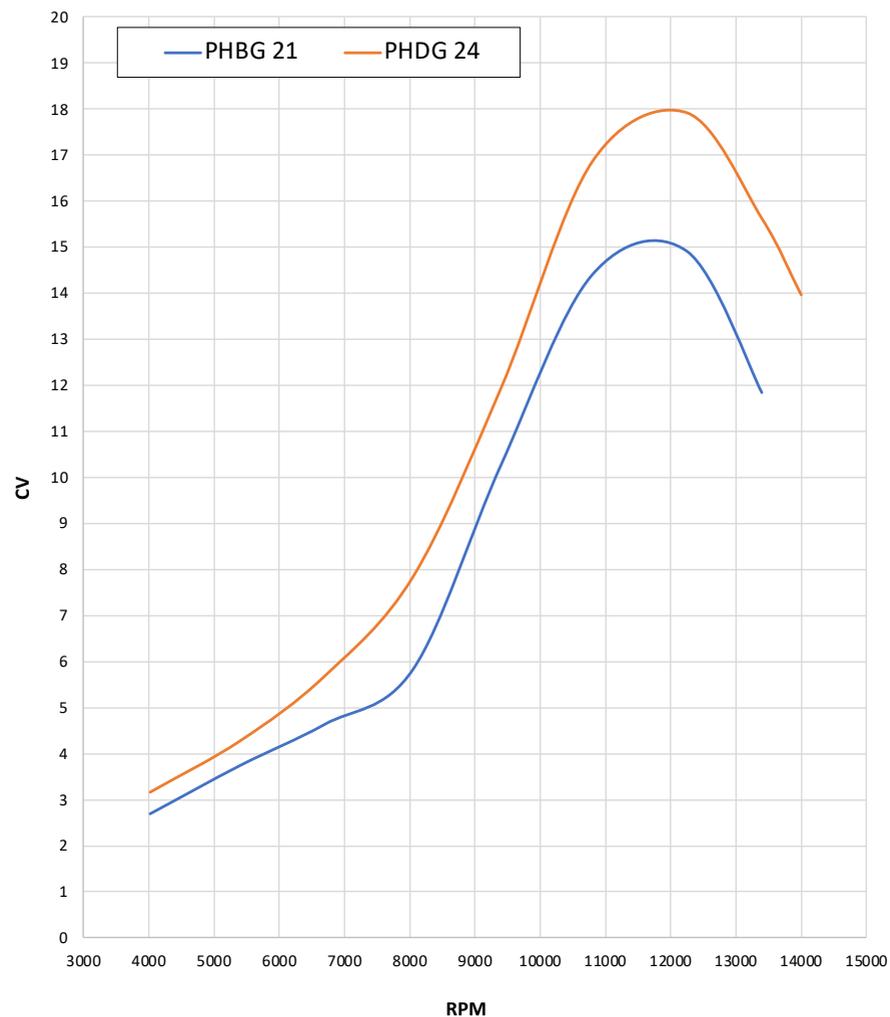
Il carburatore PHDG dispone di un anello adattatore **presa aria** che consente di poter passare dal diametro **46 mm** a diametro **60 mm**: tale particolare si fissa per interferenza forzata sulla presa aria applicando una pressione sulla ghiera. Per le versioni con attacco motore elastico con diametro **31 mm**, è disponibile l'adattatore in gomma che ne aumenta il diametro a **36 mm** in modo da consentirne il montaggio su ogni tipologia di manicotti aftermarket.



IL CONSIGLIO UTILE

Nei periodi prolungati di inutilizzo del veicolo è sempre consigliabile chiudere l'alimentazione del serbatoio e svuotare la vaschetta in modo da evitare sedimenti che possano chiudere passaggi e getti.

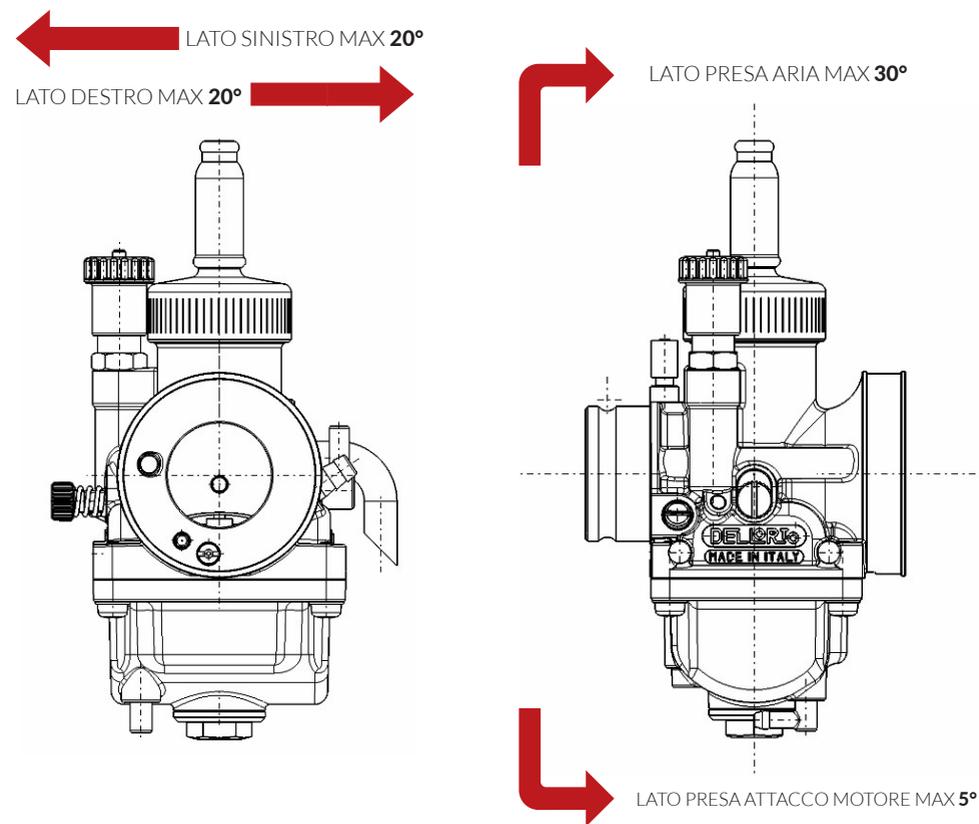
Riportiamo qui sotto un esempio di curva di potenza effettuata su un veicolo equipaggiato con motore AM6 e kit 80 cc; il confronto è tra il **PHBG 21** e il nuovo **PHDG 24**.



La maggior portata aria e il miglior coefficiente di efflusso garantiti dal nuovo **PHDG 24**, consentono il raggiungimento di considerevoli potenze unitamente ad una erogazione pronta e "corposa" ai medi e alti giri garantendo un miglior allungo. L'incremento di potenza e la curva di erogazione è funzione della configurazione del motore, gruppo termico, scarico ed accensione del veicolo in prova.

INDICAZIONI LAYOUT DI MONTAGGIO

Per garantire la miglior efficienza e funzionalità del carburatore, **NON** si devono superare limiti di inclinazione riportati nel disegno sotto, sia in condizione statica che dinamica (es. cavalletto laterale e/o impieghi estremi).

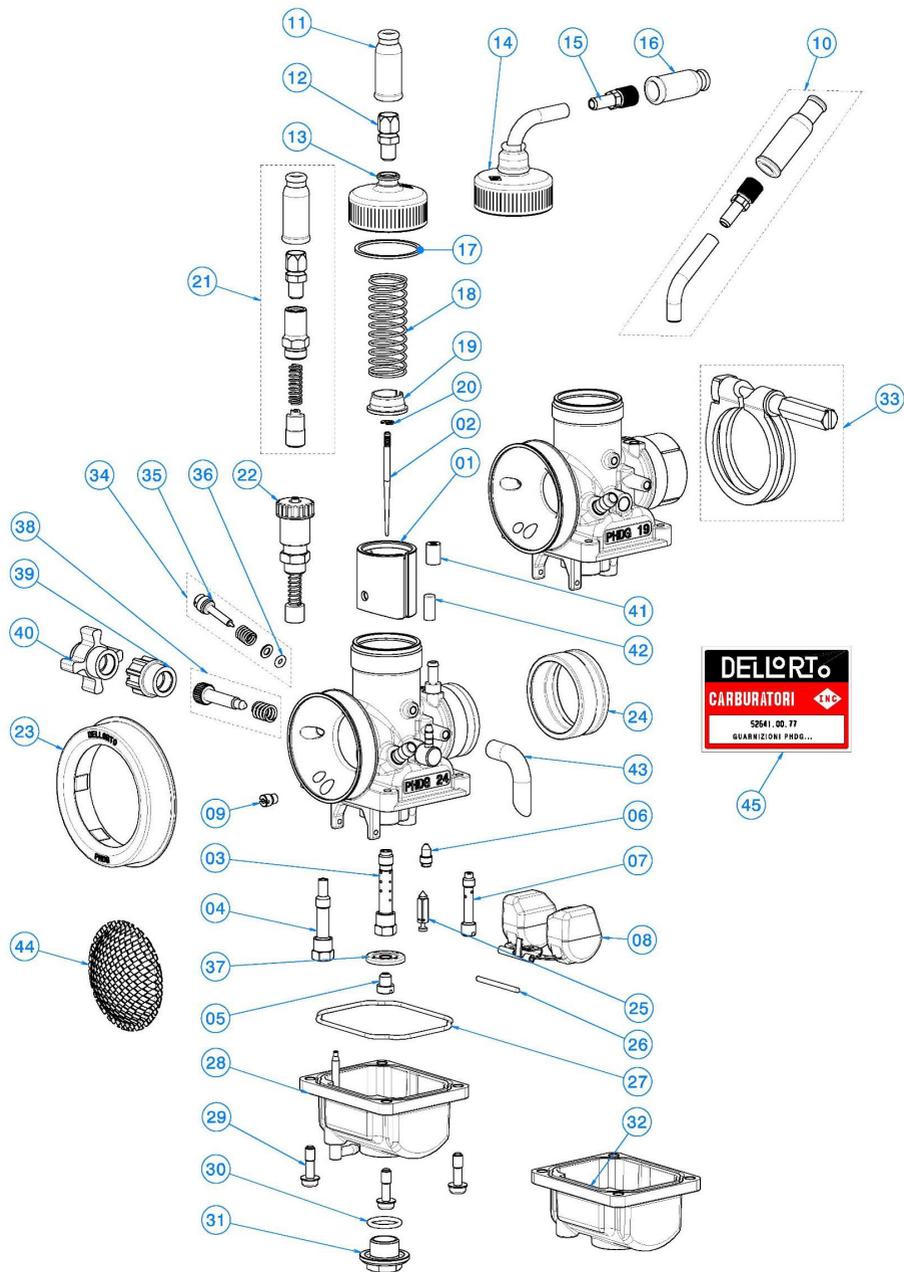


Il **tubetto troppo pieno** ha lo scopo di eliminare l'eccesso accidentale di benzina in vaschetta dovuto a condizioni di impiego estreme (fondo sconnesso, inclinazioni di percorrenza, frequenza di vibrazioni particolari, etc.) e ha la funzione di mantenere sempre il livello carburante ad un limite di accettabilità ed escludere che l'eccesso di benzina possa danneggiare il motore.

TARATURE E CONFIGURAZIONI STANDARD

	PHDG 18 - 24	SCHEMA 2T (SENZA FORI)				SCHEMA 4T (CON FORI)					
	APPLICAZIONE	KART	PLURIMARCIA / SCOOTER			VESPA - ATTACCO RIGIDO		KART	PLURIMARCIA / SCOOTER		
CORPO CARBURATORE	REGOLAZIONE No.	9854	9853	9852	9851	9855	9856	9860	9859	9858	9857
	DIFFUSORE	18	19	21	24	19	21	18	19	21	24
	Ø ATTACCO MOTORE	25	25	25	31	rigido	rigido	25	25	25	31
	ADATTATORE ATTACCO MOTORE Ø 36 (20011.00.82)	NO	NO	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	SI
	Ø ATTACCO PRESA ARIA	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
	ADATTATORE PRESA ARIA Ø 60 (20010.00.82)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
	RACCORDO PRESA DEPRESSIONE (14666.00.38)	NO	SI	SI	SI	NO	NO	NO	SI	SI	SI
	RACCORDO INGRESSO OLIO (15286.00.33)	NO	SI	SI	SI	NO	NO	NO	SI	SI	SI
	TUBETTO ARIA VASCHETTA PRE-FORMATO 90°	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
	TUBETTO TROPPO PIENO	NO	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI
TAPPO VASCHETTA	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
POMOLO VITE VALVOLA GAS	12144.00.31 (nero)	12144.00.31 (nero)	12144.00.31 (nero)	12144.00.31 (nero)	60523.00.31 (giallo)	60523.00.31 (giallo)	12144.00.31 (nero)	12144.00.31 (nero)	12144.00.31 (nero)	12144.00.31 (nero)	
TUBETTO DEVIATORE COPERCHIO VALVOLA GAS	90° (53036.00.78)	TENDIFILO DIRITTO (08932.00.37)	TENDIFILO DIRITTO (08932.00.37)	TENDIFILO DIRITTO (08932.00.37)	90° (53036.00.78)	90° (53036.00.78)	90° (53036.00.78)	TENDIFILO DIRITTO (08932.00.37)	TENDIFILO DIRITTO (08932.00.37)	TENDIFILO DIRITTO (08932.00.37)	
CIRCUITO di ALIMENTAZIONE	GALLEGGIANTE	4 g (9450.01.80)	4 g (9450.01.80)	4 g (9450.01.80)	4 g (9450.01.80)	4 g (9450.01.80)	4 g (9450.01.80)	4 g (9450.01.80)	4 g (9450.01.80)	4 g (9450.01.80)	4 g (9450.01.80)
	Ø SEDE INGRESSO BENZINA	150	170	200	225	170	170	150	170	200	225
	PORTATA SEDE con spillo (battente 40 cm)	10,8	12,9	15,9	18,3	12,9	12,9	10,8	12,9	15,9	18,3
	PORTATA SEDE senza spillo	12,3	15,0	18,9	21,9	15,0	15,0	12,3	15,0	18,9	21,9
	TENUTA SEDE al FUGOSCOPIO *	0,6 bar	0,4 bar	0,3 bar	0,3 bar	0,4 bar	0,4 bar	0,6 bar	0,4 bar	0,3 bar	0,3 bar
	LIVELLO DAL PIANO VASCHETTA	6 mm	6 mm	6 mm	6 mm	6 mm	6 mm	6 mm	6 mm	6 mm	6 mm
CIRCUITO AVVIAMENTO	GETTO AVVIAMENTO	60 (9501.60.02)	60 (9501.60.02)	60 (9501.60.02)	60 (9501.60.02)	60 (9501.60.02)	60 (9501.60.02)	60 (9501.60.02)	60 (9501.60.02)	60 (9501.60.02)	60 (9501.60.02)
	ARIA AVVIAMENTO	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
	DISPOSITIVO COMANDO STARTER	POMOLO (09538.00.64)	POMOLO (09538.00.64)	POMOLO (09538.00.64)	POMOLO (09538.00.64)	REMOTATO A FILO (53002.00.78)	REMOTATO A FILO (53002.00.78)	POMOLO (09538.00.64)	POMOLO (09538.00.64)	POMOLO (09538.00.64)	POMOLO (09538.00.64)
CIRCUITO del MINIMO	VITE MISCELA MINIMO APERTA GIRI	1 e ½	2	2	2	2	2	1 e ½	2	2	2
	ARIA MINIMO	100 (3740.100.01)	100 (3740.100.01)	100 (3740.100.01)	100 (3740.100.01)	100 (3740.100.01)	100 (3740.100.01)	100 (3740.100.01)	100 (3740.100.01)	100 (3740.100.01)	100 (3740.100.01)
	GETTO MINIMO	70 (1488.70.02)	55 (1488.55.02)	55 (1488.55.02)	55 (1488.55.02)	55 (1488.55.02)	55 (1488.55.02)	70 (1488.70.02)	55 (1488.55.02)	55 (1488.55.02)	55 (1488.55.02)
	FORO MINIMO	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
CIRCUITO PROGRESSIONE	FORO di PROGRESSIONE	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120
CIRCUITO del MASSIMO	EMULSIONATORE	262 AU (9654.262.28)	262 AU (9654.262.28)	262 AU (9654.262.28)	262 AU (9654.262.28)	262 AN (9511.262.28)	262 AN (9511.262.28)	262 AN (9511.262.28)	262 AN (9511.262.28)	262 AN (9511.262.28)	262 AN (9511.262.28)
	UGELLO POLVERIZZATORE	2 mm (9655.00.28)	2 mm (9655.00.28)	2 mm (9655.00.28)	2 mm (9655.00.28)	piano (9562.00.28)	piano (9562.00.28)	piano (9562.00.28)	piano (9562.00.28)	piano (9562.00.28)	piano (9562.00.28)
	GETTO MASSIMO	70 (1486.70.02)	108 (1486.108.02)	110 (1486.110.02)	112 (1486.112.02)	100 (1486.100.02)	105 (1486.105.02)	78 (1486.78.02)	118 (1486.118.02)	120 (1486.120.02)	122 (1486.122.02)
	FONDELLO ANTI SCIAQUIO (09779.00.52)	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
	SPILLO CONICO/TACCA	W7/3^ (9595.07.08)	W7/3^ (9595.07.08)	W7/3^ (9595.07.08)	W7/3^ (9595.07.08)	W26/3^ (9595.26.08)	W26/3^ (9595.26.08)	W26/3^ (9595.26.08)	W26/3^ (9595.26.08)	W26/3^ (9595.26.08)	W26/3^ (9595.26.08)
	VALVOLA GAS	40 (20001.40.64)	40 (20001.40.64)	40 (20001.40.64)	40 (20001.40.64)	40 (20001.40.64)	40 (20001.40.64)	40 (20001.40.64)	40 (20001.40.64)	40 (20001.40.64)	40 (20001.40.64)
	ARIA MASSIMO	libera	libera	libera	libera	150 (11600.150.02)	150 (11600.150.02)	100 (11600.100.02)	100 (11600.100.02)	100 (11600.100.02)	100 (11600.100.02)

(* con sede asciutta e galleggiante 4 g come da test a capitolato)



RIFERIMENTO	DESCRIZIONE	CODICE
1	Valvola gas (30 - 40 - 50)	20001.X.64
2	Spillo conico tipo W	09595.X.08
3	Emulsionatore CON fori tipo AN	09511.X.28
4	Emulsionatore SENZA fori tipo AU	09654.X.28
5	Getto massimo	01486.X.02
6	Getto minimo	01488.X.02
7	Getto avviamento (starter)	09501.X.02
8	Galleggiante 4 g	09450.01.80
9	Aria massimo (40-50-60-75-80-90-100-110-120-130-140-150)	11600.X.02
10	Kit tubetto deviatore 90°	53036.00.78
	Kit tubetto deviatore 70°	53037.00.78
	Kit tubetto deviatore 50°	53038.00.78
	Kit tubetto deviatore 40°	53039.00.78
11	Cappuccio cavo	01476.00.06
12	Vite tendifilo	08931.00.37
13	Coperchio camera miscela	20003.00.53
14	Gruppo coperchio camera miscela con tubetto deviatore 90°	19993.00.53
15	Vite tendifilo	08932.00.37
16	Cappuccio cavo	11377.00.06
17	Guarnizione coperchio camera miscela	20002.00.30
18	Molla valvola gas	09597.00.61
19	Bussola molla valvola gas ferma spillo	14958.00.21
20	Anello elastico seeger spillo conico	09596.00.21
21	Kit dispositivo avviamento a filo	53002.00.78
22	Kit dispositivo avviamento a pomolo	09538.00.64
23	Anello adattatore presa aria Ø 60 mm	20010.00.82
24	Anello adattatore attacco motore/manicotto in gomma Ø 36 mm	20011.00.82
25	Spillo ingresso benzina molleggiato	08080.00.05
26	Astina perno galleggiante	09506.00.22
27	Guarnizione OR vaschetta	06264.00.30
28	Vaschetta CON tubetto troppo pieno e raccordo di scarico	19999.00.96
29	Vite fissaggio vaschetta	15638.00.36
30	Guarnizione OR tappo vaschetta	07834.00.30
31	Tappo vaschetta	20005.00.34
32	Vaschetta SENZA tubetto troppo pieno	19990.00.96
33	Kit anello serraggio manicotto attacco motore per applicazione Vespa	53021.00.78
34	Kit vite regolazione miscela minimo	53024.00.78
35	Vite regolazione miscela minimo (punta cono Ø 0,9 mm)	09517.00.37
36	Guarnizione OR vite regolazione miscela	08678.00.30
37	Fondello anti-sciacquio (profondità bordo interno 0,6 mm)	09779.00.52
38	Kit vite regolazione valvola gas	53027.00.78
39	Pomolo vite valvola gas (nero)	12144.00.31
40	Pomolo vite valvola gas (giallo)	60523.00.31
41	Tappo in gomma per raccordo presa depressione	10288.00.03
42	Tappo in gomma per raccordo presa olio	11403.00.03
43	Tubetto aria vaschetta preformato 90°	20004.00.35
44	Filtro a rete	20047.00.66
45	Kit guarnizioni PHDG	52641.00.77



DELLORTO

via Kennedy, 7 - 22060 Cabiato (CO) - Italia
dellorto.it