

MARAUDERCUSTOM

Diferencias entre los grifos de gasolina de la Marauder 125 y la 250

En numerosas ocasiones ha surgido la duda sobre la posición en que debe estar la llave de gasolina cuando la moto está parada. Con este artículo trataré de explicar la forma en que funciona la llave tanto en la GZ125 como en la GZ250.

Como podemos ver en la foto 1, existen diferencias en la llave dependiendo del modelo de moto. A pesar de ello, el anclaje es el mismo puesto que también el depósito es igual. En la foto, las llaves central e izquierda son de una GZ125, mientras que la de la derecha es de una GZ250.

El tubo inferior es el tubo de salida hacia el carburador. Como se ve en la foto, dicho tubo tiene una orientación diferente en los dos modelos de GZ125. En realidad, el codo se puede girar para orientarlo a la posición más adecuada, aunque en general estará orientado hacia abajo.



Foto 1. Diferentes llaves de gasolina



Foto 2. Los tubos de aspiración quedan dentro del depósito.

Como se ve en la foto 2, la llave tiene dos tubos de aspiración. El tubo largo es el tubo por el que pasa la gasolina en posición "normal", mientras que el corto es por el que pasa la gasolina en posición de "reserva". En todos los casos el tubo incorpora un filtro, por lo que no es necesario utilizar un filtro en el manguito del carburador, y además queda claro la imposibilidad de que el carburador reciba "impurezas" como algún mecánico arguye para justificar el funcionamiento errático de la moto.

El carburador tiene una cuba en la que se almacena la gasolina. Es importante que dicha cuba mantenga un nivel constante de combustible, y para ello se utiliza un sistema mecánico similar al empleado en las cisternas de los inodoros: un flotador cierra el paso de la gasolina cuando el nivel en la cuba es el adecuado. Cuando baja el nivel, cae el flotador y se vuelve a abrir el paso de gasolina.

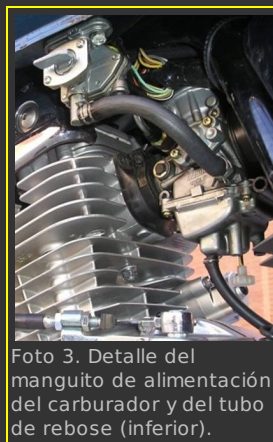


Foto 3. Detalle del manguito de alimentación del carburador y del tubo de rebose (inferior).

No obstante, la válvula de cerrado falla en ocasiones, especialmente cuando el sistema de aspiración no tiene un buen filtrado y las impurezas bloquean la válvula. En ese caso, si no se cerrase la llave de gasolina, la cuba rebosaría, y aunque el carburador tiene una toma de rebose para expulsar la gasolina en dicho caso, cabe la posibilidad de que entre gasolina más rápido de la que rebosa y el combustible entre hasta el filtro del aire y dentro del cilindro. Éste último caso es especialmente serio, pues si se llena el cilindro de combustible, cuando se intentase arrancar la moto el pistón intentaría comprimir el líquido, y al no ser posible, doblaría o partiría la biela. Incluso si no ocurriese así, parte de la gasolina pasaría a través de los segmentos hasta el cárter, mezclándose con el aceite

y haciéndolo más fluido, por lo que no se pegaría igual a las partes metálicas y habría que cambiarlo.

Pues bien, volviendo a nuestro grifo de gasolina, el de la GZ125 tiene tres posiciones (ver foto 1): ON, OFF y RES. Cuando vamos a arrancar la moto debemos poner la llave en posición ON. De esta forma la gasolina caerá al carburador hasta que la cuba se llene. Por las razones mencionadas, cuando aparcemos la moto por un tiempo considerable (> 15 min) debemos ponerla en OFF. Esto nos ahorrará un posible disgusto. Este ritual debe convertirse en una rutina cada vez que cogemos la moto, al igual que es una rutina echar el cerrojo de nuestra casa y no tenemos que pensar en hacerlo cada vez que salimos de casa.

En la posición ON la gasolina pasa a través del tubo largo. Cuando el nivel de gasolina descienda por debajo del extremo inferior del filtro, dejará de caer gasolina al carburador. ✦ste tomará la gasolina de la cuba hasta que el nivel descienda, y en ese momento la moto empezará a pegar tirones. Como el usuario ya sabrá cuántos kilómetros lleva recorridos desde que llenó el depósito, debe intuir cuando perciba los tirones que se trata simplemente de que hay que pasar a reserva. Entonces, soltando la mano izquierda se acciona la llave para pasarla a la posición de reserva (RES). Conviene practicar este gesto con la moto parada, y visualizar dónde está la posición RES para poder hacerlo de una forma rápida y segura.

Con la llave en la posición RES, la gasolina volverá a caer al carburador a través de la toma inferior. La cuba del carburador tarda unos instantes en llenarse, y hasta entonces la moto seguirá dando tirones. Hasta ese momento, conviene bajar un poco la velocidad para que el motor consuma menos, y de esta forma la cuba se llene antes. En cuanto la moto deje de dar tirones, seguimos nuestro camino con tranquilidad pero pensando en parar en la próxima gasolinera. ¿Cuántos kilómetros podemos hacer con la reserva? Lo veremos en un próximo artículo.

La llave de la GZ250 tiene una diferencia importante con la de la GZ125. Para mayor comodidad de los usuarios, ya hace años se inventaron este tipo de llaves "de membrana". Como se puede ver en la foto 4, la llave de la GZ250 tiene un pequeño tubo en su parte trasera, que no queda a la vista. Este tubo está conectado por un manguito al carburador. Cuando el pistón desciende y crea un vacío que aspira la mezcla, a través del tubo mencionado crea un vacío dentro de la llave. De esta forma, se atrae una membrana que deja pasar la gasolina. Evidentemente, al cesar el vacío deja de pasar gasolina, pero como el ciclo se repite varios miles de veces por minuto, el resultado es un flujo constante de gasolina por el tubo de salida.



Foto 4. Vista trasera de las llaves de gasolina.

El grifo de la GZ250 tiene tres posiciones: ON, RES y PRI. No tiene posición OFF. La posición "PRI" equivale a la posición "ON" en la llave de la GZ125. Es decir, en esa posición la gasolina cae directamente, sin influir el vacío ni la membrana. Se utiliza cuando la moto ha estado parada durante varias semanas. En ese caso, la gasolina de la cuba se habrá evaporado parcialmente, y es necesario cebar el carburador - poniendo la llave en PRI - para que se llene la cuba. También podríamos arrancar la moto con la llave en la posición ON, pero en ese caso la gasolina no caería hasta que no accionásemos el arranque y se actuase sobre la membrana, pero sería una pérdida de tiempo y de carga de batería ya que tardaría bastante tiempo en caer la gasolina suficiente para llenar la cuba.

Pues bien, dejando la posición PRI para casos como el mencionado, la llave debe estar en posición ON para condiciones normales -la gasolina pasará a través del tubo largo-, y se pasará a la posición RES en el mismo caso mencionado para la GZ125. También conviene recordar la posición de la llave y practicar el gesto con la moto parada. En la GZ250 no es necesario tocar la llave ni al arrancar ni al aparcar, ya que si el motor no está en marcha no cae gasolina ni en la posición ON ni en RES.

¿Por qué la diferencia? Ni idea. Es cierto que si el carburador no tiene la salida de vacío no se puede utilizar una llave de "membrana", así que tal vez sea porque los carburadores son diferentes - en muchos casos la toma de vacío está en el manguito que conecta el carburador y el motor-. Tal vez sea por una política de "reducción de precios", pero teniendo en cuenta que ambas motos cuestan casi igual, y en casos de promociones cuestan incluso lo mismo, no parece que sea esa la razón. ¿Tal vez sea que los usuarios de la GZ250 son más perezosos? Quien sabe....

Raúl (Maraudercustom)

Los contenidos se van actualizando y añadiendo progresivamente. Los procedimientos descritos son obra de sus autores, realizados en sus propios vehículos y bajo su propia responsabilidad, y compartidos con un interés meramente informativo. No se aceptará responsabilidad alguna por los

posibles daños sufridos, tanto por las personas como por los vehículos, que sean resultado de la ejecución de algún procedimiento descrito en esta página. Si te decides a realizar alguno de los procedimientos que se describen en www.maraudercustom.com, hazlo por tu cuenta y riesgo.