

Quest'oggi affrontiamo un altro annoso problema di tutti i "boxeristi". I carburatori ; come pulirli , revisionarli e mantenerli.

La prima cosa da fare è lo smontaggio dei cavi sincerandosi della qualità degli stessi e dei registri .

Successivamente controllare la vite "dell'aria" in che posizione è , di norma da mezzo giro a un giro e un quarto di apertura partendo dalla vite serrata (no forza ).

Se si esclude il dispositivo dello starter che va ben memorizzato (fotografato) prima e durante lo smontaggio, tutto il resto è intuitivo e semplice. Si devono rispettare le solite attenzioni di quando si svitano viti ossidate e minuterie ferme da anni. L'attrezzatura non deve essere approssimativa e chiavi e cacciaviti rigorosamente "a misura" . No chiavi a registro e o a rullino , ne tantomeno cacciaviti sbeccati o storti.

Una sommaria pulizia al corpo esterno con benzina aiuta a rimuovere ogni traccia di colore persistente sull'alluminio. In questa fase si può osare anche con solventi più aggressivi, tenuto conto che tutti gli o-ring e guarnizioni verranno sostituite.

Si smontano repentinamente tutte le parti e si mettono a "bagno" in una vasca ad ultrasuoni per una pulizia più fine dei condotti interni. Controllare e capovolgere spesso i corpi pesanti nella vasca per evitare antiestetiche striature nere dovute al liquido che se scaldato oltre il consentito, tende ad intaccare il metallo. Le minuterie invece, tutte insieme chiuse in un barattolino in vetro contenente lo stesso liquido. Una "passata" a vapore/pressione a bagno ultimato per rimuovere ogni traccia di solvente e si asciuga con aria compressa ogni parte. Un lubrificante spray o semplice olio di vaselina in quantità su tutti i pezzi prima di iniziare

l'assemblaggio totale. BMW fornisce dei kit completi di tutte le guarnizioni e anelli di tenuta per ogni carburatore . In realtà sono simili, cambiano solo le membrane a depressione di diametri diversi. Ogni concessionario comunque è in grado di procurarli. Nel dubbio, recarsi con i numeri di telaio per annullare ogni margine di errore.

Un'altra cosa importante prima di rimontare i carburatori al motore, sono i manicotti di gomma di supporto ai cilindri e quelli di fissaggio alla scatola filtro aria. Meglio se nuovi dopo un intervento di revisione così rilevante. Se non si vuole sostituirli, verificarne l'ermeticità ... una crepettina nella gomma fa incazzare quando si passa alla fase successiva della messa a punto.

```
{AG thumbWidth="300" thumbHeight="240" thumbAutoSize="none" arrange="name"
backgroundColor="ffffff" foregroundColor="808080" highlightColor="fea804" frame_width="500"
frame_height="300" newImageTag="0" newImageTag_days="7" paginUse="0"
paginImagesPerGallery="10" albumUse="1" showSignature="1" plainTextCaptions="1"
template="classic" popupEngine="slimbox"}carburatori{/AG}
```