

La carburazione dei nostri "boxer" è pratica e semplice e breve. Un po' di esperienza, minima concezione e senza essere degli Archimede si riesce nell'intento. Pena, si rifà !

Una volta fatta la revisione di cui ho già parlato e a motore in temperatura, si inizia il bilanciamento con l'ausilio di un vacuometro. Esistono strumenti professionali in vendita , a orologio, a colonnetta ... se si è fortunati a mercurio !!! Meno preciso ma di fascino inestimabile. Ho avuto la fortuna che l'amico Aldo mi ha omaggiato di un cimelio a mercurio che custodisco come una reliquia.

Nella pratica quotidiana sfrutto quello autocostruito dell'amico Fabrizio che, dimensioni a parte , è il migliore. Trattasi di uno scatolato per fili elettrici dove all'interno è stato fissato un tubo di 6 mm di diametro interno trasparente e all'interno dell'olio da miscela . Si può usare anche paraflù ma se viene "bevuto" erroneamente da un cilindro ... l'olio è più "digeribile" ...

Avevo accennato alla vite di regolazione aria che deve essere portata a fine corsa (avvitata) ma senza sforzo alcuno. E' una vite a punta sottile e se stretta forte si deforma e addio !!! Poi, la stessa, la si svita di 3/4 di giro max un giro.

Già così si dovrebbe aver raggiunto un buon livello. Da qui si ottimizza con motore in moto e ad "orecchio" ci si ferma quando il motore gira "tondo". Non surriscaldare il motore che soffre molto specie se la regolazione impegna molto tempo.

CARBURAZIONE

Scritto da amministratore

Mercoledì 08 Aprile 2015 15:52 - Ultimo aggiornamento Mercoledì 08 Aprile 2015 16:01

C'è chi si aiuta con un ventilatore davanti al motore per mantenerlo più "fresco" ; In ogni caso rimanere nei 6-10 min al massimo. Magari si spegne e si ritenta dopo un caffè... o un breve giretto che è sempre la cosa migliore .(ricordarsi le viti tappo) Regolare il minimo adesso è semplice anche senza contagiri ; regime normale sta tra gli 800-1000 giri e si procede nel seguente modo. Si porta a sfiorare la vite di regolazione al punto di contatto sul supporto del carburatore.

Le guaine devono essere buone e con i noddolini in sede. Un gioco di circa 1 mm per tutte evita pretensionamenti nella registrazione e deve esserci anche quando si sterza il manubrio .

Ultimo sforzo adesso; con il motore in moto si avvita a dx e sx fino al raggiungimento del minimo le due viti di regolazione. Si accelera con cautela e si porta il motore in prossimità di 3000 rpm . Adesso si registrano le tensioni dei cavi e si blocca con un dado sul supporto del carburatore . Ricordarsi che la lega dei carburatori è un pò debole ... quando si stringe o avvita... accontentarsi !!!

```
{AG thumbWidth="298" thumbHeight="198" thumbAutoSize="none" arrange="date"
backgroundColor="ffffff" foregroundColor="808080" highlightColor="fea804" frame_width="500"
frame_height="300" newImageTag="0" newImageTag_days="7" paginUse="1"
paginImagesPerGallery="10" albumUse="1" showSignature="0" plainTextCaptions="1"
template="classic" popupEngine="slimbox"}carb{/AG}
```