

2° WORKSHOP DAY

Revisione carburatori

Dai ricambisti si ottengono tre tipi di kit di revisione (vedi tavola 1)

- 1)  kit guarnizioni
- 2)  kit revisione: getti e aghi galleggiante
- 3)  kit revisione: aste farfalle

Togliere i carburatori dal motore.

Prima di ordinare uno dei kit di revisione esaminare attentamente i carburatori. Per prima cosa si controlla se le aste dei carburatori hanno gioco nella loro sede. Se sì, smontare accuratamente le due viti (N. 63 tavola 1) che tengono le farfalle (N. 8 tav. 1). Estrarre le farfalle dal taglio dell'asta ed estrarre l'asta (N. 7) dal corpo del carburatore. Esaminare se l'asta è usurata, o se è usurato il corpo del carburatore (N. 65) dove ruota l'asta.

Nella maggior parte dei casi si consuma prima l'asta del corpo. Se così fosse ordinare il kit N. 3.

Ad ogni modo nel kit N. 3 ci sono pure le boccole (N. 64) per il corpo del carburatore. Nel caso in cui bisogna inserire la boccola nel corpo del carburatore, è necessario avere un alesatore adeguato. L'operazione di alesaggio non è semplice e bisogna avere una certa esperienza. Per i diametri degli utensili vedi nota sempre nella Tavola 1.

Questa è l'operazione più delicata dell'intera revisione.

Inoltre, se i carburatori sono veramente usurati bisogna ordinare sia il kit N. 1 che il kit N. 2. L'ago (N. in verde 1) non viene fornito con il kit di revisione N. 2 poiché va scelto con cura dal catalogo della Burlen Fuel a dipendenza del modello dell'auto.

Possiamo procedere ora a scomporre il carburatore facendo attenzione alla sequenza di come i vari componenti sono montati. (vedi tavola 1 N. 14: a, b, c,.... ecc.)

Le due guarnizioni C e H devono essere immerse nell'olio motore prima del loro montaggio.

Particolare attenzione la meritano il pistone e la campana (N. 22).

Il pistone deve scorrere liberamente nella campana senza alcun sfregamento!!

Assemblate tutte le parti del N. 14, montare la campana sul corpo ed eseguire la centratura dell'ago come da spiegazione del "Workshop" precedente scaricabile dal sito: Workshop Day 22.10.2011.

Dal kit N. 2 avremo pure i nuovi aghi dei galleggianti (N. 5) che sostituiremo nei coperchi delle vaschette.

Dopodiché andranno controllate le altezze delle forcelle (N. 35) come da lezione sulla regolazione dei carburatori sopraccitata.

N.B. Gli aghi sui pistoni vanno montati in modo che la fine del loro ingrossamento sia a livello con il fondo del pistone.

Disturbi della pompa della benzina e revisione

Quasi tutti abbiamo già avuto esperienze negative con le pompe della benzina S.U. Queste hanno all'interno del coperchio in bakelite (che si toglie svitando il dado dov'è fissato il cavo che dà corrente alla pompa) dei contatti simili alle puntine dello spinterogeno fissate su un bilanciere. Con l'usura e lo sfiammamento continuo queste si ossidano. A volte basta ripassarle con un pezzetto di carta smeriglio, senza toccare altro. Quando la pompa SU funziona bene, inserendo l'accensione si avverte un ticchettio che dopo qualche attimo si ferma. E' la prova che le vaschette dei carburatori sono piene di benzina, e la pompa si ferma o fa dei ticchettii molto più lenti.

Montando un'altra pompa non dello stesso tipo ma ad esempio rotativa, questa non si ferma mai mettendo a dura prova le guarnizioni dei carburatori e gli aghi delle vaschette. A lungo andare si verificheranno dei malfunzionamenti e perdite di benzina continue dai carburatori.

L'esperienza fatta su varie problematiche avute mi convince a consigliarvi di montare sempre la pompa prescritta dal fabbricante dell'auto.

Le pompe S.U. si possono revisionare ma ci vuole una certa pratica. Normalmente si ottengono buoni risultati, ma bisogna fare parecchie prove di registrazione tra membrana e bilanciere delle puntine. Le parti da sostituire sono: il bilanciere con le puntine e la membrana, più qualche guarnizione che viene fornita nel kit di revisione.

Per sostituire la membrana bisogna allentare e togliere tutte le viti attorno al corpo della pompa. Quindi ruotare su se stessa la membrana contando i giri fino a quando l'asta centrale si svita dal bilanciere.

Quindi sostituire il bilanciere e fissare le nuove puntine e riavvitare la membrana.

Riavvitare la nuova membrana con gli stessi giri dello svitamento.

Premere col pollice al centro della membrana (vedi fig. 4 dell'allegato 2).

Il bilanciere delle puntine deve lavorare liberamente e come descritto in inglese deve "giusto scattare oltre il suo punto morto".

Quindi girare all'indietro la membrana fino al prossimo buco delle viti e poi ancora indietro di 4 buchi.

Questa operazione non è evidente poiché bisogna conoscere esattamente come lavora il bilanciere.

Si consiglia prima di smontare il bilanciere di controllare la corsa dello stesso con in posizione la vecchia membrana.

Ora è possibile risistemare sotto la membrana la piastra di guida, sollevando con le dita la membrana stessa (vedi figura 5 all. 2).

Riavvitare le 6 viti e la revisione è fatta.

Esistono ora in commercio delle pompe S.U. elettroniche (senza puntine).

Sono uguali alle originali ma non hanno il problema di fermarsi a causa dell'ossidazione delle puntine.

L'unica cosa è di sapere con certezza se il positivo o negativo è a massa nell'auto.

Se il positivo (+) della batteria è a massa, bisognerà indicarlo al momento dell'ordine altrimenti la pompa si guasta subito.