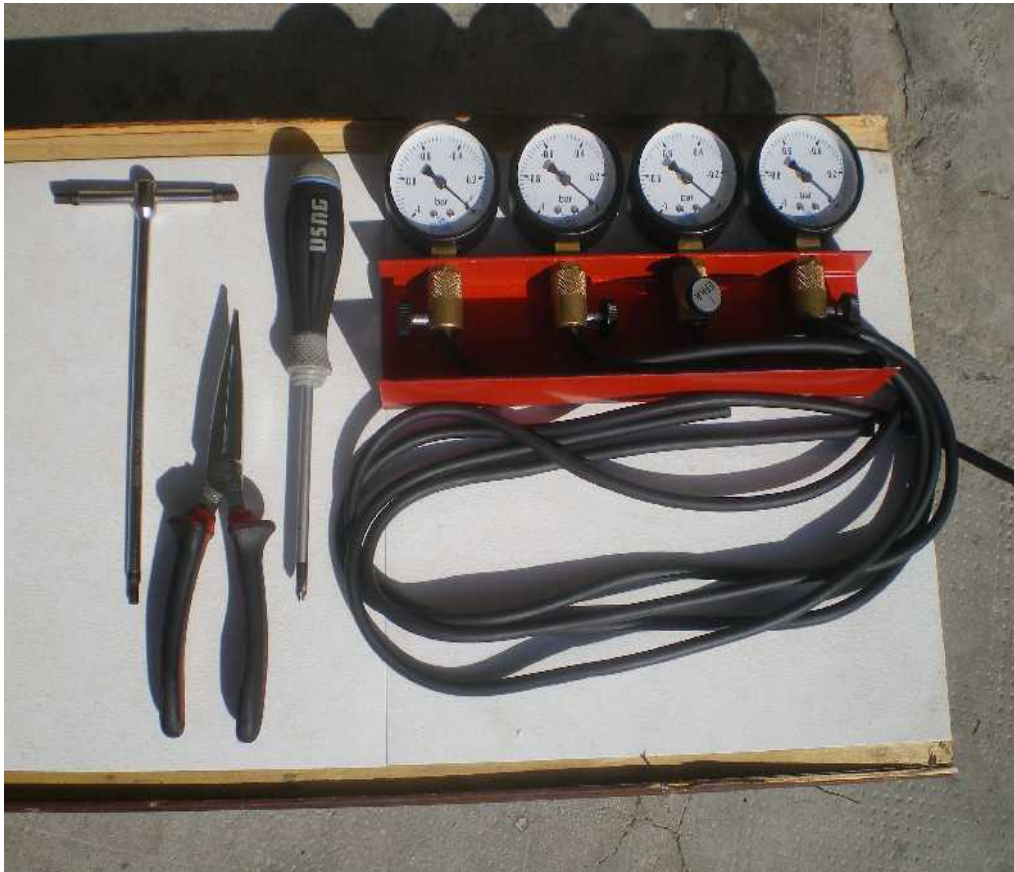


COME TI ALLINEO I CARBURATORI

**GUIDA PER I POSSESSORI DI BANDIT 1200
MODELLO FINO AL 2000 (MA FORSE
APPLICABILE ANCHE AGLI ALTRI MODELLI)**



Iniziamo con gli strumenti del mestiere

Come detto più volte, è fondamentale utilizzare attrezzi di buona qualità: adoperando utensili di pessima qualità si corre il rischio di spanare viti e bulloni con le conseguenze che ben possiamo immaginare.

Per fare questo lavoro ho utilizzato:

- Un cacciavite a croce
- Una pinza a becchi sottili (va bene anche una normale)
- 1 Chiave esagonale da 5
- 1 Vacuometro a quattro manometri

PREMESSA:



Come dico sempre il lavoro non tutto sommato non è difficile: come per tutte le cose basta solo lavorare con calma pensando sempre a quello che si sta facendo. Lavorare con metodo e riporre il materiale smontato con cura. Memorizzare la posizione di tutto quello che si toglie per essere certi di rimetterlo nella posizione corretta. Per fare il lavoro è fondamentale che la moto sia posizionata sul cavalletto centrale: se non lo avete procuratevi uno di quelli alza-moto, ne potete trovare di economici nelle grandi distribuzioni attorno ai 30-40€...

Il lavoro sostanzialmente è semplicissimo, ma purtroppo non è fattibile senza uno strumento per la misura della depressione sui carburatori.

Ho letto in giro di molti modi per autocostruirsi lo strumento di misura, ma ho preferito acquistarne uno già pronto. L'ho acquistato da Hein Geriche tramite un bandito (grazie ancora Tatarisch ;Op) e l'ho pagato poco meno di 100€. Online se ne trovano anche a meno, magari acquistandone uno a due manometri si può risparmiare un pochino ma la misurazione risulta più complicata dovendo effettuare tre misure differenti attaccando di volta in volta i tubi alle varie coppie di carburatori (più avanti questa affermazione vi sarà più chiara).

Vediamo un minimo di teoria dell'allineamento dei carburatori, ovvero perchè questo deve essere fatto.

In sostanza dobbiamo avere la garanzia che quando acceleriamo tutti i carburatori apportino la medesima quantità di miscela e soprattutto nello stesso momento. L'allineamento deve essere fatto a coppie di carburatori: contando i cilindri da sinistra a destra stando seduti sulla moto chiameremo 1 il carburatore del cilindro numero 1, 2 il carburatore del cilindro numero 2... e così via fino al 4° cilindro. Tramite una vite posta tra i carburatori 1 e 2 dovremo bilanciare prima la coppia di carburatori 1-2, poi tramite una vite posta tra i carburatori 3 e 4 andremo a bilanciare la coppia di carburatori 3-4. Infine dovremo bilanciare anche la due coppie di carburatori 1-2 e 3-4 tramite una vite posta al centro dei 4 carburatori; posso garantirvi che farlo è mooolto più semplice che spiegarlo. La cosa più difficile è riuscire a scovare le viti di regolazione che sono ben nascoste e spesso coperte di sporcizia.



Condizioni fondamentali per fare un buon allineamento sono:

1. Che sia stato fatto preventivamente il gioco valvole
2. Che le candele siano in buone condizioni
3. Che il filtro dell'aria sia pulito
4. Che il motore sia in temperatura di esercizio (caldo).

Quindi prima di cominciare facciamo un bel giretto con la moto in modo da scaldare per bene il motore, poi prima di rimuovere il serbatoio ricordiamoci di aumentare i giri al minimo a 1750giri/minuto (come indicato nel manuale di officina) agendo sulla vite del minimo (nella foto a lato).

Dovremo anche garantire l'afflusso della benzina anche a serbatoio tolto, anche se vi posso garantire che una volta acquisita un minimo di esperienza ce la si fa con la sola benzina presente nei carburatori.

Per fare ciò potete ingegnarvi come volete, io ci sono riuscito utilizzando il serbatoio stesso mettendolo su un tavolino sufficientemente alto.

Prima di cominciare, due raccomandazioni importanti: lavorate in un luogo areato e fate molta attenzione visto che state lavorando con il motore caldo, potreste scottarvi, soprattutto rimontando i tubi del serbatoio

Che dire di più..... rimbocchiamoci le maniche e cominciamo.



Dopo aver posizionato la moto sul cavalletto centrale, rimuoviamo la sella. Visto che non ho tolto il codone, onde evitare di rovinarlo per errore rimuovendo il serbatoio, ho messo del nastro da carrozzieri nei punti dove questo poteva andare a strisciare.



Ora passiamo alla rimozione del serbatoio: togliamo le due viti che lo fissano al telaio, e le due viti che bloccano il codone. Questo oltre che dalle viti, è bloccato da due "poppette" che vanno inserirsi su una flangia nella parte inferiore del serbatoio. Attenzione che non si rompano.... le mie lo sono già...:-)



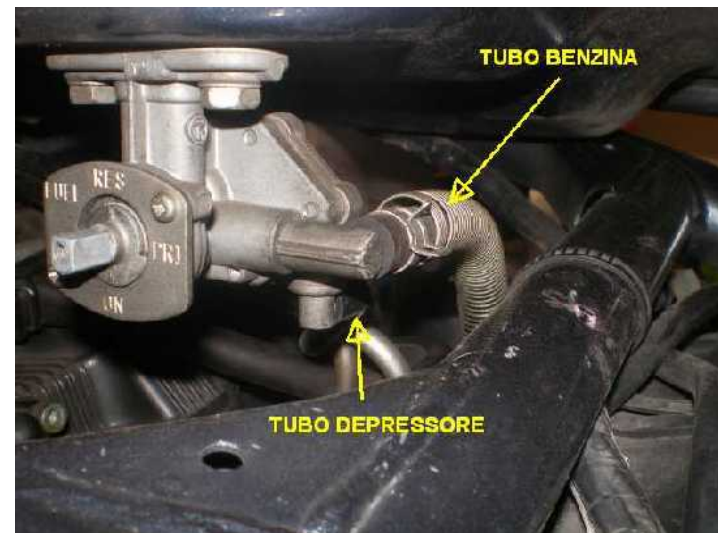
Allentiamo la vite (non occorre toglierla) se solleviamo il lembo. Tiriamo poi con attenzione verso l'esterno per fare in modo che il codone si sganci dal serbatoio...fatelo con molta cautela.....



Ora che il serbatoio è libero, sollevatelo leggermente per rimuovere i due gommini antivibrazione che sono posti sotto alle due flange...attenzione a non perderli....



Con il cacciavite a stella rimuovere la vite che fissa la manopola in plastica sul rubinetto benzina. Rimuoviamo anche la manopola e mettiamola da parte con la relativa vite. Sfilate il serbatoio facendolo scivolare verso il lato della sella.



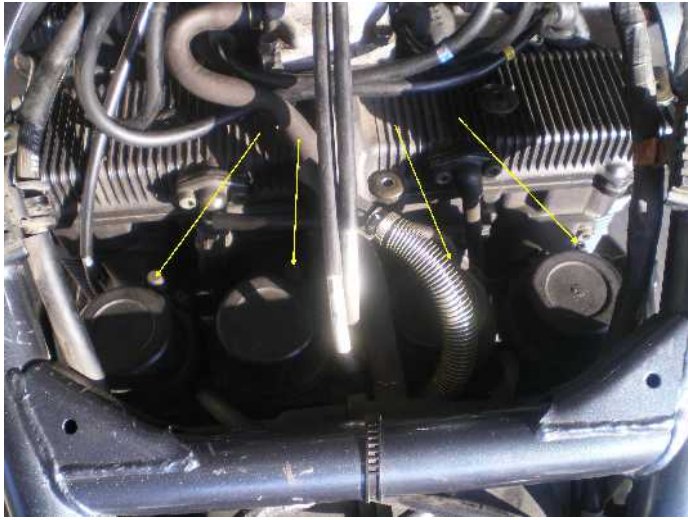
Passiamo ora alla rimozione dei tubi collegati al serbatoio. L'operazione può risultare scomoda visto il poco spazio disponibile. Il tubo della benzina è bloccato da una fascetta elastica: con un minimo di forza riuscirete a comprimerla con le dita. Spostatela in avanti e liberate il tubo.



Prima di rimuovere completamente il serbatoio, ricordatevi di staccare il connettore dell'indicatore livello benzina presente sul lato destro, sotto il codone. Rimuoviamo il serbatoio facendolo scivolare verso il lato della sella.



Posizionate il serbatoio in modo tale da poter agire comodamente per sfruttarlo per collegarlo ai carburatori. Come potete vedere io l'ho appoggiato su un banco da lavoro che ho posto vicino alla moto, che mi ha permesso di non interferire con il rubinetto benzina



Segnalati con le frecce potete vedere i beccucci dove andranno collegati i tubi del vacuometro.



Qui si vedono più da vicino i due attacchi dei carburatori 1 e 2 coperti da dei cappucci in gomma...



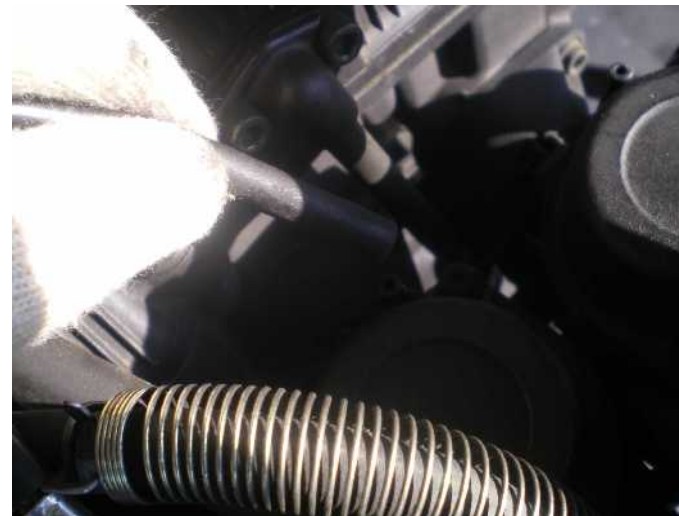
...qui quelli dei carburatori 3 e 4.
Potete notare che al carburatore numero 3 è attaccato il tubo che va al depressoire del serbatoio benzina.



Rimuoviamo i cappucci dei 3 carburatori ed il tubo del depressoire...



...ecco da vicino il cappuccio rimosso...attenzione a non perderli....



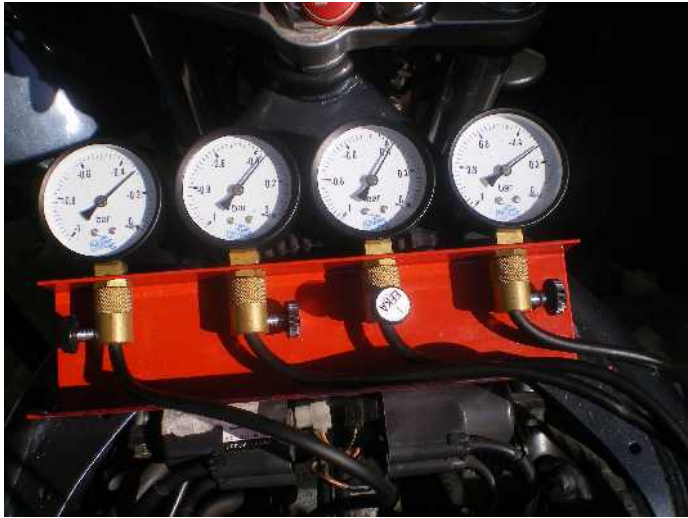
Ora colleghiamo i quattro tubi dei manometri del vacuometro ai rispettivi carburatori... per comodità facciamo in modo che il primo manometro faccia riferimento al primo cilindro, il secondo al secondo e così via...



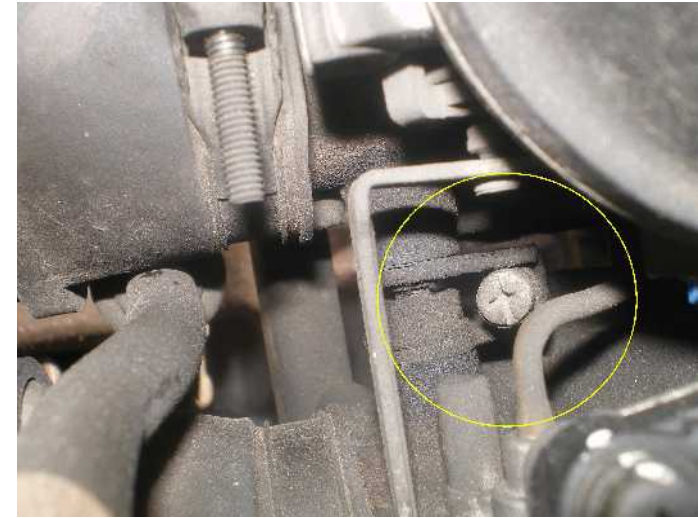
Con il tubo in dotazione con il vacuometro, colleghiamo il serbatoio al tubo della benzina.



Posizioniamo lo strumento in un luogo stabile e di facile lettura. Io l'ho appoggiato sulla culla del telaio



Accendete la moto e guardate gli indicatori: potete notare che i carburatori 1 e 2 sono praticamente a posto, mentre i carburatori 3 e 4 sono un pochino sfasati.



Localizzate la vite di regolazione ed inseritevi il cacciavite. Questo dovrà essere sufficientemente lungo per potervi permettere di lavorar senza intralci



Ora agire lentamente sulla vite in un senso o nell'altro e controllate lo strumento, agite sulla vite fino a che le due lancette indicano il medesimo valore. Ricordatevi di lavorare prima su una coppia di carburatori e poi sull'altra e solo alla fine agite sulla vite (centrale) che bilancia le due coppie precedenti.



Alla fine di ogni regolazione, date una leggera sgasata per verificare che il valore non cambi. Potrebbe essere che una volta che regolate una coppia di carburatori, l'altra si sfasi obbligandovi a ripetere le operazioni di allineamento anche dove prima non era necessario



Ed ecco il risultato finale.. come potete vedere sono stato molto fortunato... non aspettatevi sempre un risultato del genere... la maggior parte delle volte bisogna sapersi accontentare

Prima di rimontare il serbatoio diamo una occhiata generale e facciamo mente locale se per caso ci siamo dimenticati qualcosa.

Siete sicuri di non aver dimenticato nulla? Avete controllato se vi è avanzato qualcosa?tutto a posto? Bene! Allora rimontate il serbatoio seguendo in maniera inversa la procedura prima riportata.

Ah, mi raccomando...nel rimontare il serbatoio non dimenticatevi di attaccare il connettore della sonda livello benzina e di abbassare il minimo.

Bene...abbiamo fatto anche questo.

Come avete potuto vedere l'operazione è semplice ma deve essere fatta con pazienza.

Non esagerate con le prove... ricordatevi che la moto è ferma e non sufficientemente raffreddata. Io non l'ho fatto, ma potreste pensare di ovviare al problema posizionando un ventilatore acceso in prossimità del motore per aiutarlo a smaltire il calore.

CONSIDERAZIONI GENERALI

E' implicito che per fare determinati lavori bisogna avere un minimo di manualità e di dimestichezza con le attrezzature. Se mettete le mani sulla moto lo fate a Vostro rischio e pericolo: se non vi sentite in grado di fare i lavori rivolgetevi ad un amico esperto.

RINGRAZIAMENTI

Vorrei ringraziare:

- Il mitico Enrico aka Rawson per la sua pazienza ed i suoi preziosi consigli
- Alessio aka Fuso per il sostegno morale

Che dire di più... enjoy it!!

Andrea aka Suzibandit