



UNDICI

MANUALE FLAMINGOCARB

- Inserire il cornetto nell'imbocco del carburatore, stringere i grani con cautela, uno alla volta, utilizzare del frena filetti forte.
- ****Verificare che la ghigliottina chiuda****, quando si rilascia l'acceleratore essa deve toccare il registro del minimo. Verificare quindi di avere un po' di gioco sul comando gas, adeguare i registri o la lunghezza della corda di conseguenza.
- Avviare il motore con il gas rigorosamente al minimo. Se la temperatura è particolarmente bassa azionare la leva starter.
- La procedura di avviamento è la seguente: prima marcia, portando indietro la moto fare girare il motore al contrario finché non si blocca (fase di compressione), tirare la leva frizione, procedere ancora mezzo metro indietro per assicurarsi che i dischi frizione si separino, spingere in avanti e una volta raggiunta una certa velocità rilasciare la frizione. Non accelerare finché il motore non è avviato.
- Non azionare il comando del gas a motore spento.
- La maggior parte dei malfunzionamenti possono essere evitati se si utilizza un filtro benzina. Si consiglia quindi di installarne uno tra serbatoio e carburatore.
- Regolazione vite aria: purtroppo non è possibile prevedere una taratura standard poichè questa parte della carburazione è troppo delicata e risente dei cambiamenti delle condizioni atmosferiche in modo importante. E' bene quindi prestare attenzione a questa procedura ed eseguirla spesso. Se si avverte una risposta del gas, nel primissimo tratto (cioè quando si è appena lasciato il freno e si comincia ad accelerare), sporca o non regolare, è proprio qui che bisogna agire. A motore caldo alzare leggermente il regime del minimo tramite il registro. Avvitare e svitare poi la vite aria finché non si raggiunge il regime massimo e si sente il motore girare regolare. Se fa molto freddo è possibile che la vite arrivi ad essere quasi del tutto chiusa. Una volta eseguita questa procedura riportare il minimo al regime normale tramite registro. Se risulterà una vite eccessivamente chiusa (meno di mezzo giro da tutto chiuso) aumentare il getto min di 5 punti, se è troppo aperta (piu' di 3 giri) diminuirlo. Ripetere poi l'operazione.
- Regolazione spillo: questo influenza le aperture del gas subito successive alla prima apertura. Se non è ben regolato si avverte il motore non regolare nei curvoni molto lunghi e che si percorrono a gas parzializzato. Una volta individuato questo problema la soluzione piu' semplice è andare a tentativi... che possono essere al massimo 2 e con il 50% di possibilità che ne basti uno. Procedere quindi prima ad alzare il seiger sullo spillo di una tacca e se la situazione non migliora (o peggiora) tornare quindi indietro e posizionarlo due tacche piu' in basso (quindi una tacca piu' basso rispetto al punto di partenza).
- Regolazione getto massimo: seppur sia la prima cosa che si pensa di dove modificare, in realtà, all'interno di un certo range, è impossibile notare differenze "a orecchio". Il getto del massimo che viene fornito è quello che si adatta meglio ad ogni condizione. In linea di massima è possibile smagrire di massimo 5 punti in situazioni di caldo e umido e con bassa pressione, oppure ingrassare se fa molto freddo, sempre di massimo 5 punti. All'interno di questo range comunque non si avverte nessun borbottio, nemmeno utilizzando il getto 5 punti maggiorato nella situazione di caldo e umido (la peggiore). Si interviene quindi su questo getto solo per massimizzare le prestazioni ma occorre avere o una sonda lambda oppure procedere a tentativi sul banco prova. Il range di utilizzo comunque varia al massimo di 5 punti in positivo e 5 in negativo.
- Eventuali altri malfunzionamenti sono da ricondurre a condotti intasati. Se con le procedure sopra elencate non si giungesse a una soluzione smontare il carburatore e soffiare con aria compressa tutti i passaggi. Smontare anche la vite della regolazione aria e una volta rimossa la molla e l'o-ring, soffiare dentro al foro per assicurarsi che sia libero.

IN GARA

- In tutti i campi di gara dove sono presente (CNV e 12Pollici) sono a completa disposizione per aiutarti nella messa a punto per adeguare la carburazione alle condizioni esatte di quell'evento o per rientrare nel modo ottimale nei parametri di regolamento. Inoltre possiamo analizzare la scelta dei rapporti e controllare che mantenga il motore nel suo range di funzionamento ideale.