

Il corretto funzionamento del tappo carburatore ZENITH è assicurato solo quando non viene in alcun modo manomesso; i getti non devono essere alesati o martellati e le indicazioni fornite in questo libretto devono essere rigorosamente rispettate. Un carburatore ZENITH, correttamente montato, può essere messo a punto in poche ore, ma se montato male la messa a punto diventa impossibile.

Il numero stampigliato sotto il getto principale e compensatore corrisponde di regola al foro dei getti in centesimi di m/m., cioè il getto principale contrassegnato con 125 ha un orifizio con un diametro teorico di 1,25 mm., e uno contrassegnato con 85 dovrebbe misurare 0,85 m/m. Tutti i getti sono tarati su un flussimetro B. & B. Mark II, ma a volte i clienti richiedono appositamente che sui getti venga stampigliato il numero corrispondente al loro flusso in centimetri cubi di benzina al minuto, sul flussometro Mark II. In questo caso, però, i getti sono appositamente contrassegnati con c/c dopo il numero, e saremo lieti di inviare una lista di equivalenti ad un cliente interessato.

Tutti i getti sono calibrati molto accuratamente per far passare una certa quantità di carburante in un tempo stabilito, e quindi due getti con lo stesso numero passano esattamente la stessa quantità. È quindi essenziale che non vengano modificati in nessuna circostanza. I contrassegni standard sui nostri getti sono a cinque, in modo che un getto di dimensioni maggiori di 80 sia 85 e uno di dimensioni inferiori a 75 e così via. Più alto è il numero, più grande è il getto.

Per i nomi delle diverse parti del Carburatore, fare riferimento ai disegni in sezione alle pagine 14 e 15.

## NATURA DEL COMBUSTIBILE UTILIZZATO

Il Carburatore ZENITH viene fornito già tarato per l'utilizzo con benzine di densità comprese tra 700° e 750°. I carburatori così regolati possono quindi essere usati con il benzolo senza alterare la taratura. Il livello, invece, sarà più basso nel Carburatore a causa dell'aumento di densità, ma questo dislivello è necessario e preclude, di norma, qualsiasi modifica dei getti. Non appesantire mai il galleggiante o apportare modifiche al livello quando si utilizzano alcolici pesanti, ma spesso è possibile utilizzare getti di una taglia più piccoli a vantaggio.

È della massima importanza quando si utilizza spirito relativamente ad alta densità, come il benzolo, installare un apparato di riscaldamento molto efficiente per vaporizzare adeguatamente il combustibile più pesante. La paraffina può essere impiegata anche con il carburatore zenit a condizione che tra il carburatore e i cilindri sia montato un vaporizzatore efficiente e si prendano disposizioni per far funzionare il motore fino a quando è caldo a benzina, quando può essere convertito in paraffina. Il segreto del successo con la paraffina è vaporizzare adeguatamente il carburante, ea questo proposito si può dire che un vero vaporizzatore è quello in cui il tubo di aspirazione passa virtualmente all'interno del tubo di scarico.

## MONTAGGIO DEL CARBURATORE

**POSIZIONE:** Il Carburatore Zenith di tipo verticale deve essere posizionato in una posizione accessibile per poter estrarre velocemente i getti e svitare il raccordo benzina. Va quindi lasciato uno spazio di qualche centimetro al di sotto del carburatore, che però va posizionato sufficientemente in basso in modo da garantire un abbondante rifornimento di benzina, anche quando l'auto si trova in forte pendenza. Di norma, il fondo del serbatoio della benzina dovrebbe essere almeno \* pollici sopra la parte superiore della vaschetta del galleggiante.

Per le auto sulle quali il serbatoio è posizionato sotto la sella è ovviamente necessario posizionare il carburatore abbastanza in basso. È sempre preferibile posizionare la vaschetta verso la parte anteriore della vettura in modo che in discesa la benzina non fuoriesca dai getti. Queste precauzioni ovviamente non sono

necessarie per il tipo orizzontale dei carburatori, in quanto questi possono essere montati solo in una posizione, e cioè contro la bocca di aspirazione sul cilindro. La loro accessibilità è quindi assicurata, ma d'altro canto possono essere montati solo su vetture dove la benzina è alimentata in pressione o da serbatoio sottovuoto o dove il tank è sufficientemente alto sul cruscotto. Questi carburatori orizzontali sono adatti solo per motori monoblocco con una bocca di aspirazione, con le valvole sul lato opposto. Se si utilizza un tubo di aspirazione, il carburatore verticale è più adatto e deve essere adottato solo questo tipo. Fare anche attenzione che il carburatore sia montato abbastanza orizzontalmente, in modo che quando l'auto è in piano anche il carburatore sia abbastanza livellato e non scenda in una direzione o nell'altra.

**CONTROLLO:** Il comando, essendo azionato dal pedale dell'acceleratore o da una leva al volante, deve essere il più diretto e rigido possibile. Dovrebbe essere disposto in modo tale che il movimento completo dell'acceleratore o della leva manuale corrisponda al movimento completo della leva dell'acceleratore sul carburatore. Si consiglia inoltre di disporre i comandi in modo tale che ad un piccolo movimento del pedale o della leva corrisponda ad un piccolo movimento della leva dell'acceleratore sul carburatore. Questo dà una maggiore flessibilità di controllo.

È necessario evitare la rigidità, in modo che quando l'accelerazione viene effettuata dal pedale e questo viene quindi rilasciato, l'acceleratore nel carburatore tornerà nella sua posizione precedente. Oltre alla molla del pedale dell'acceleratore, è opportuno montare un'altra piccola molla sulla stessa leva dell'acceleratore per recuperare eventuali allentamenti o giochi negli attacchi. Gli ultimi tipi di carburatori Zenith sono dotati di leve dell'acceleratore regolabili che ne consentono l'impostazione in qualsiasi posizione.

#### MONTAGGIO DEL CARBURATORE

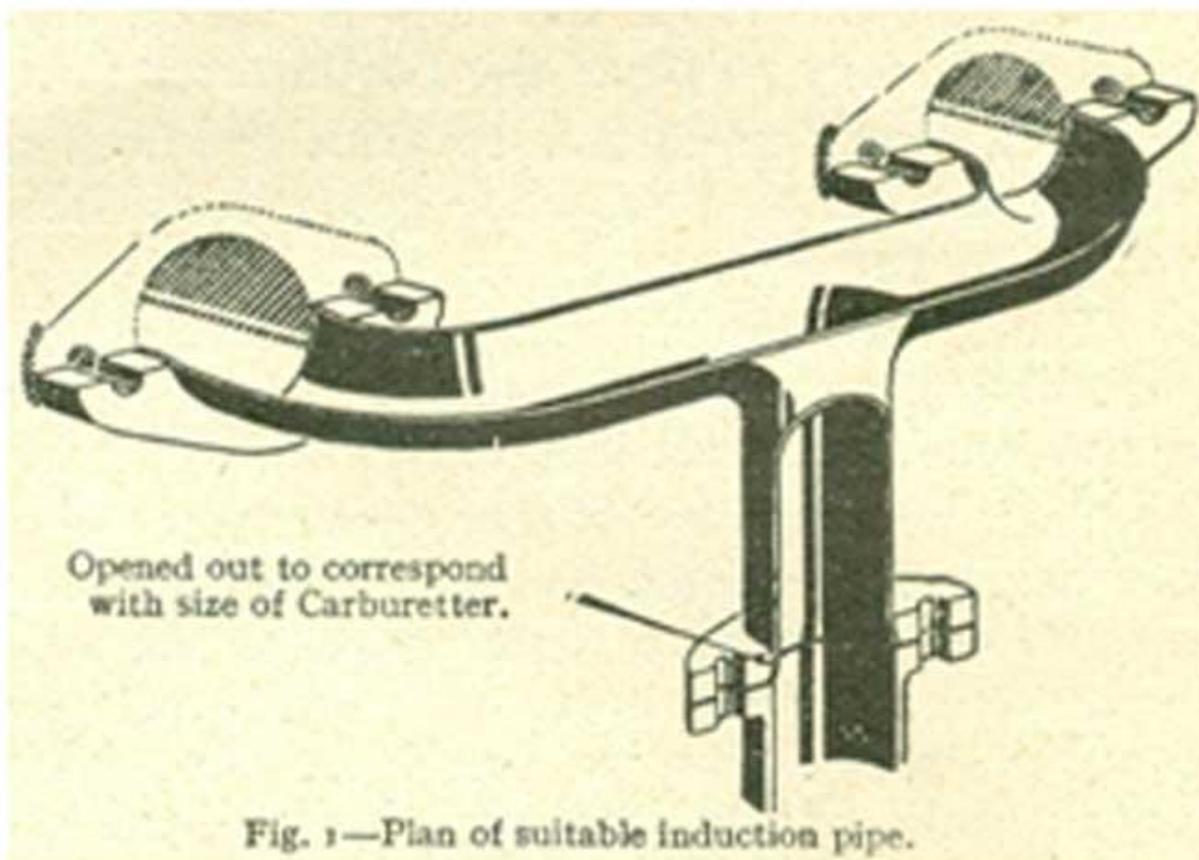
**POSIZIONE:** Il Carburatore Zenith di tipo verticale deve essere posizionato in una posizione accessibile per poter estrarre velocemente i getti e svitare il raccordo benzina. Va quindi lasciato uno spazio di qualche centimetro al di sotto del carburatore, che però va posizionato sufficientemente in basso in modo da garantire un rifornimento di benzina, anche quando l'auto si trova in forte pendenza. Di norma, pollici del fondo del serbatoio della benzina essere almeno \* sopra parte superiore della vaschetta del dovrebbe.

Per le auto sulle quali il serbatoio è posizionato sotto la sella è obbligatorio posizionare il carburatore abbastanza in basso. È sempre preferibile posizionare la vaschetta verso la parte anteriore della vettura in modo che in discesa la benzina non fuoriesca dai getti. Queste precauzioni ovviamente non sono necessarie per il tipo orizzontale dei carburatori, in quanto questi possono essere installati solo in una posizione, e cioè contro la bocca di aspirazione sul cilindro. La loro accessibilità è quindi assicurata, ma d'altro canto possono essere montati solo su vetture dove la benzina è alimentata in pressione o da serbatoio sottovuoto o dove il tank è abbastanza alto sul cruscotto. Questi carburatori orizzontali sono adatti solo per motori monoblocco con una bocca di aspirazione, con le valvole sul lato opposto. Se si utilizza un tubo di aspirazione, il carburatore è più adatto e deve essere solo questo tipo. Fare anche attenzione che il carburatore sia montato abbastanza orizzontalmente, in modo che quando l'auto è in piano anche il carburatore sia abbastanza livellato e non scenda in una direzione o nell'altra.

**CONTROLLO:** Il comando, essendo azionato dal pedale dell'acceleratore o da una leva al volante, deve essere il più diretto e rigido possibile. Dovrebbe essere disposto in modo tale che il movimento completo

dell'acceleratore o della leva manuale corrisponda al movimento completo della leva dell'acceleratore sul carburatore. Si consiglia inoltre di i comandi in modo tale che un piccolo movimento del pedale o della leva corrisponda ad un piccolo movimento della leva dell'acceleratore sul carburatore. Questo dà una maggiore flessibilità di controllo.

È necessario evitare la condizione, in modo che quando l'accelerazione viene rilasciato dal pedale e questo viene quindi, l'acceleratore nel carburatore tornerà nella sua posizione precedente. Oltre alla molla del pedale dell'acceleratore, è opportuno montare un'altra molla sulla stessa leva dell'acceleratore per recuperare eventuali allentamenti o giochi negli attacchi. Gli ultimi tipi di carburatori Zenith sono dotati di leve dell'acceleratore regolabili che ne consentono l'impostazione in qualsiasi posizione.

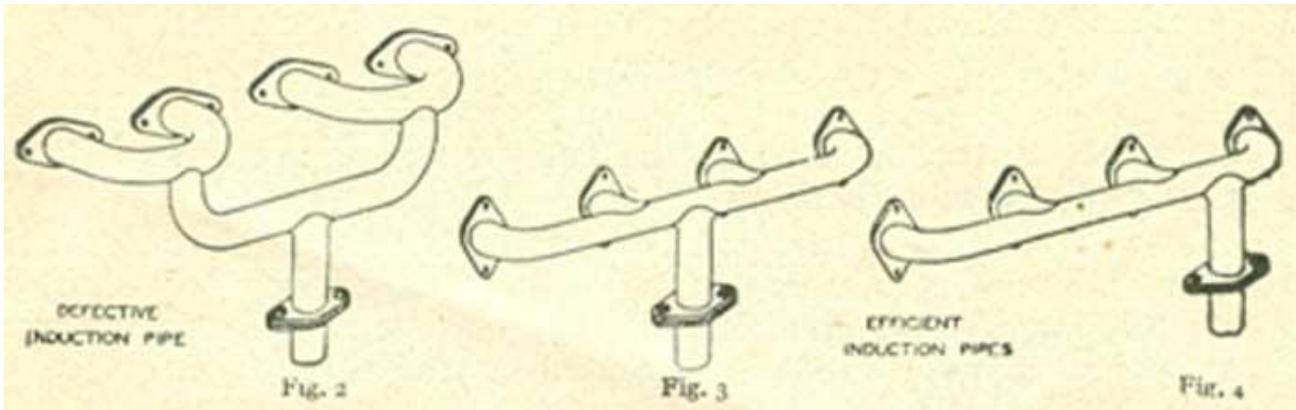


| No. 22 Carburetter | ... | ... | ... | ... | Internal diameter of piping 18 to 20 m/m |    |    |    |    |    |    |
|--------------------|-----|-----|-----|-----|------------------------------------------|----|----|----|----|----|----|
| 26                 | 22  | ... | ... | ... | 22                                       | 22 | 22 | 22 | 22 | 24 | 22 |
| 30                 | 22  | ... | ... | ... | 22                                       | 22 | 22 | 22 | 22 | 28 | 22 |
| 36                 | 22  | ... | ... | ... | 22                                       | 22 | 22 | 22 | 22 | 33 | 22 |
| 42                 | 22  | ... | ... | ... | 22                                       | 22 | 22 | 22 | 22 | 38 | 22 |
| 48                 | 22  | ... | ... | ... | 22                                       | 22 | 22 | 22 | 22 | 44 | 22 |
| 55                 | 22  | ... | ... | ... | 22                                       | 22 | 22 | 22 | 22 | 50 | 22 |
| 65                 | 22  | ... | ... | ... | 22                                       | 22 | 22 | 22 | 22 | 60 | 22 |

La Fig 1 mostra uno schizzo di un tubo di ingresso ben progettato. Abbiamo trovato le seguenti misure di tubazioni (dimensioni interne) le più adatte ai vari Carburatori di nostra marca. Improvviso. le variazioni di velocità del gas provocano una notevole perdita di carica, ed è quindi necessario che le variazioni interne di

grandezza siano progressive. In passato si riteneva necessario disporre di tubi di uguale lunghezza per andare dal carburatore alle diverse luci dei cilindri.

L'esperienza ha però dimostrato che tubi di diversa lunghezza influivano pochissimo sul riempimento dei cilindri, ma che le curve erano causa di una notevole perdita di carica. Diamo di seguito (Figg. 3 e 4) due esempi di tubazioni ben progettate e la Fig. 2 mostra un tubo che, pur servendo allo stesso scopo, dà risultati inferiori.



Evitare anche avvallamenti e sacche in cui possono condensare i vapori di benzina (Fig. 5)

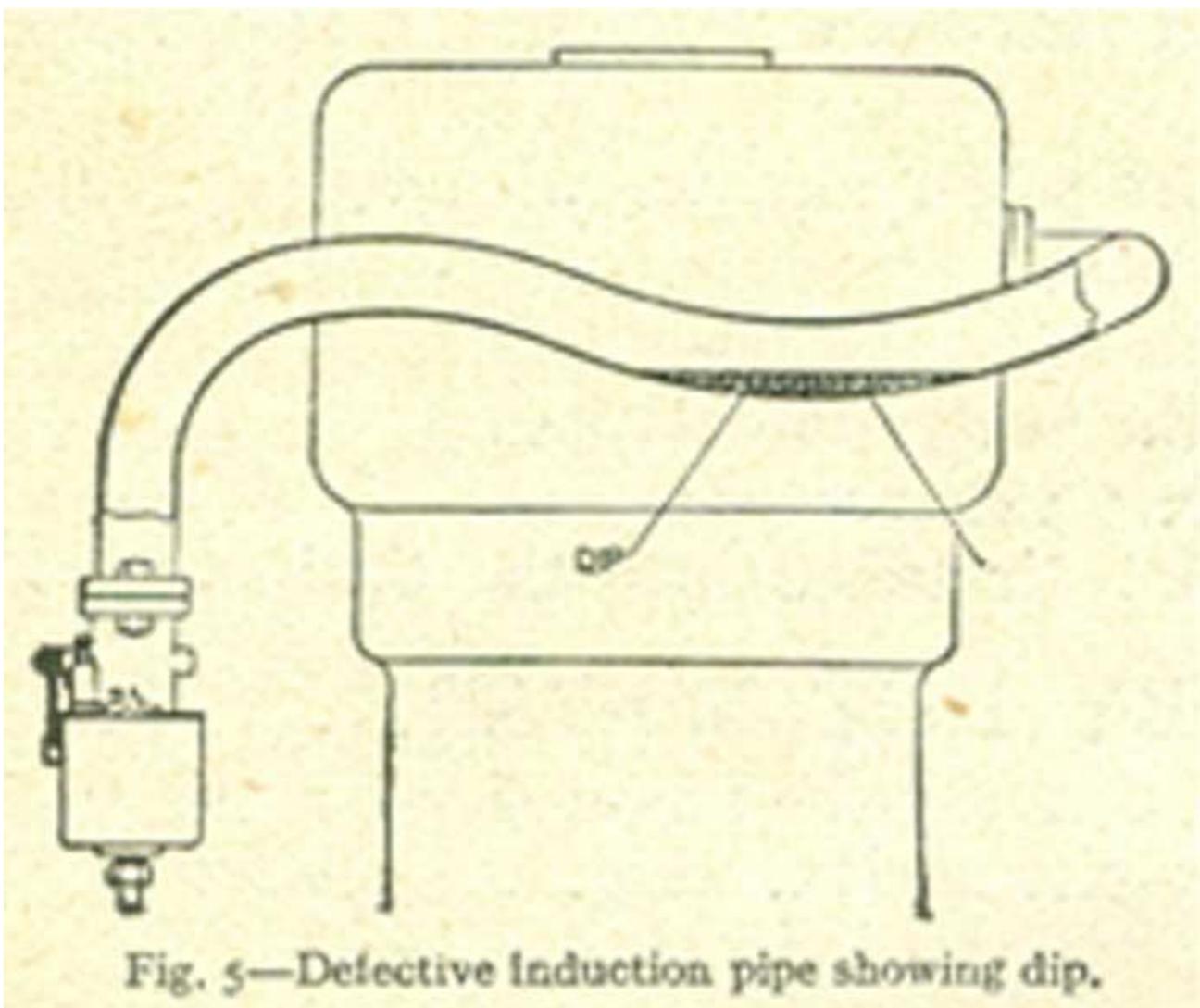


Fig. 5—Defective induction pipe showing dip.

Se la tubazione deve diramarsi per distribuire la miscela a più cilindri, questa diramazione deve avvenire a non meno di 3 o 4 pollici dal Carburatore, i tubi di ingresso in rame trafilato sono molto meglio di quelli fusi, in quanto con questi ultimi i tubi interni superficie è ruvida, il che limita in una certa misura il libero flusso del gas. Queste considerazioni valgono generalmente anche per i passaggi di aspirazione all'interno del blocco cilindri, quando si utilizza un carburatore orizzontale. La disposizione generale del tubo di aspirazione o dei passaggi dal Carburatore alle valvole deve sempre corrispondere il più possibile alle condizioni previste.

Per facilitare il compito di realizzare tubi ad induzione, abbiamo introdotto una serie di flange, curve, raccordi a T, ecc., che renderanno abbastanza facile il montaggio dei Carburatori di tipo verticale. I particolari verranno inviati su richiesta, mentre il nostro reparto ramai è sempre in grado di realizzare tubi completi o raccordi speciali.

Disponiamo inoltre sempre in stock di un gran numero di tubi di aspirazione speciali, adattatori, ecc., per consentire al carburatore Zenith di essere montato in modo efficiente su molte note marche di auto.

#### IL RISCALDAMENTO

Il tipo orizzontale di carburatore elimina con la necessità di un dispositivo di riscaldamento, in quanto può essere montato solo dove c'è un certo tratto di tubo di induzione all'interno del getto del cilindro, che viene riscaldato dalla circolazione dell'acqua. Per garantire il perfetto funzionamento dei Carburatori verticali, l'aria entrando nel Carburatore, o meglio ancora la miscela stessa, deve essere riscaldata.

Non è possibile mettere a punto correttamente un Carburatore verticale che non possieda l'uno o l'altro di questi sistemi di riscaldamento, e la maggior parte delle difficoltà incontrate dai nostri clienti nella messa a punto dei propri motori sono dovute all'assenza o all'inadeguatezza di il dispositivo di riscaldamento.

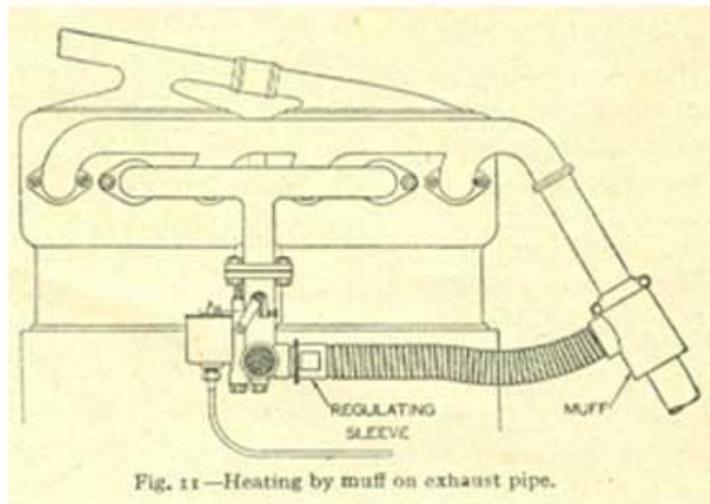
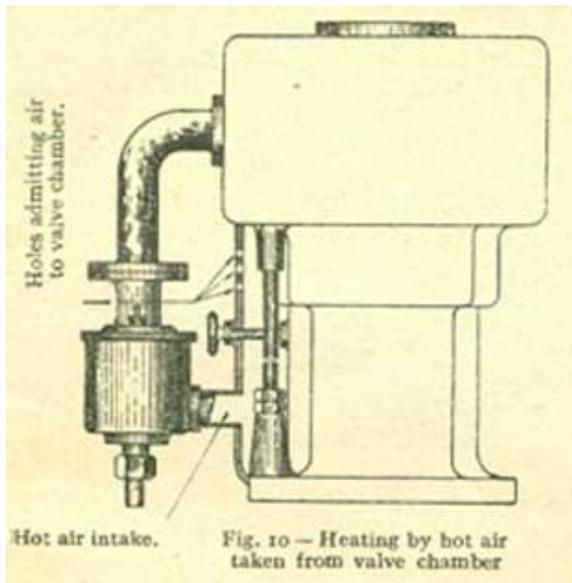
Queste difficoltà sono causate dalla condensazione dei vapori di benzina nel tubo di aspirazione, ed è indispensabile che tale condensa venga evitata per poter regolare la marcia lenta, assicurare una pronta ripresa, ed ottenere un funzionamento uniforme del motore. Questo è un punto molto importante e desideriamo portarlo particolarmente all'attenzione dei nostri clienti.

Esistono tre metodi di riscaldamento:

1. Mediante la circolazione dell'acqua.
2. Tramite i gas di scarico.
3. Tramite l'aria calda immessa nel carburatore

#### RISCALDAMENTO AD ARIA CALDA IN INGRESSO AL CARBURATORE

Questo sistema, da utilizzare solo quando la circolazione dell'acqua è a termosifone, consiste nell'introdurre nel Carburatore aria riscaldata per contatto con il tubo di scarico. Ciò viene effettuato posizionando un manicotto attorno al tubo di scarico, dal quale viene preso un manicotto per l'apertura dell'aria sul carburatore. In certi casi l'aria calda può essere prelevata dallo spazio chiuso attorno alle valvole come mostrato in Fig. IO, ma questo metodo non è molto efficiente e dovrebbe essere adottato solo quando è impossibile impiegare qualsiasi altro sistema.



La Fig. 10 mostra il miglior metodo di riscaldamento mediante aria calda e possiamo fornire tutte le parti necessarie per questo raccordo.

Evitate di usare un tubo troppo lungo, e fate in modo che l'aria non scenda per arrivare al Carburatore. Per regolare la quantità di aria calda viene posizionato un manicotto girevole sul tubo appena prima che raggiunga il Carburatore. Tale manicotto presenta al suo interno delle asole che corrispondono alle asole praticate nel tubo, consentendo così l'ingresso di aria fredda a piacimento.

#### FISSAGGIO CARBURATORE E FLANGE

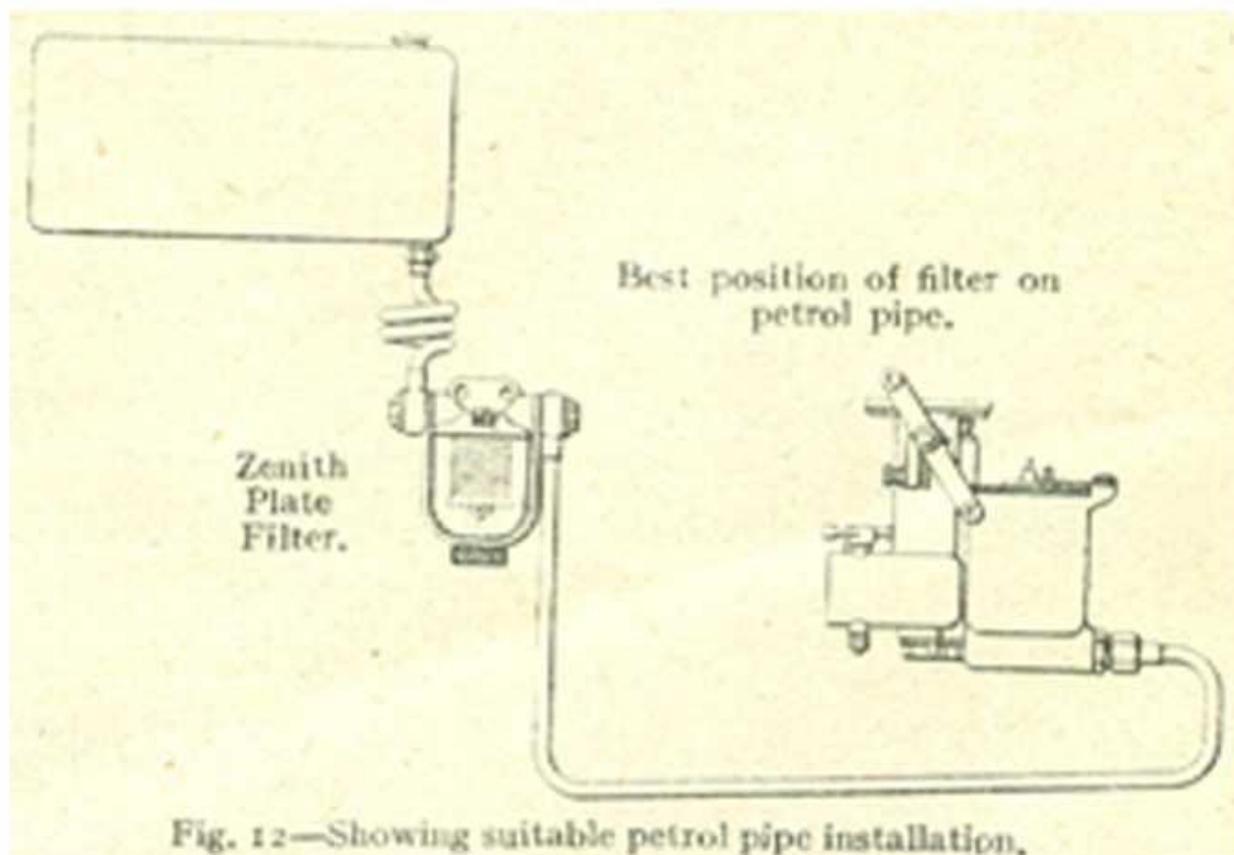
Se la tubazione di ingresso è molto rigida, il Carburatore può essere sospeso ad essa tramite due bulloni. Tuttavia, se il tubo di aspirazione non è né molto corto né molto rigido, e il Carburatore si ha una tendenza a tremare, non importa quanto poco, allora deve essere sostenuta in qualche modo. Questo supporto potrebbe essere fissato ad un'estremità da uno dei bulloni passanti attraverso la flangia, e all'altra estremità da uno dei bulloni sul motore o sul telaio.

La rondella della flangia, in fibra, amianto, ecc., dovrebbe essere di spessore uniforme in modo che le flange combacino perfettamente e non permettano il passaggio dell'aria tra di esse. La stessa osservazione si applica a tutti i giunti nelle tubazioni.

#### IL TUBO E IL FILTRO DELLA BENZINA

Il tubo della benzina: E' assolutamente necessario avere un filtro da qualche parte sul tubo della benzina tra il serbatoio principale e il Carburatore per evitare che i getti si ostruiscano con le impurità che possono passare con la benzina.

A tal fine i nostri ultimi Carburatori sono dotati di un filtro in garza sotto la vaschetta del carburatore, e sebbene questo filtro sia di grande utilità, a causa delle sue dimensioni e dell'impiego di garza non può essere perfettamente efficiente



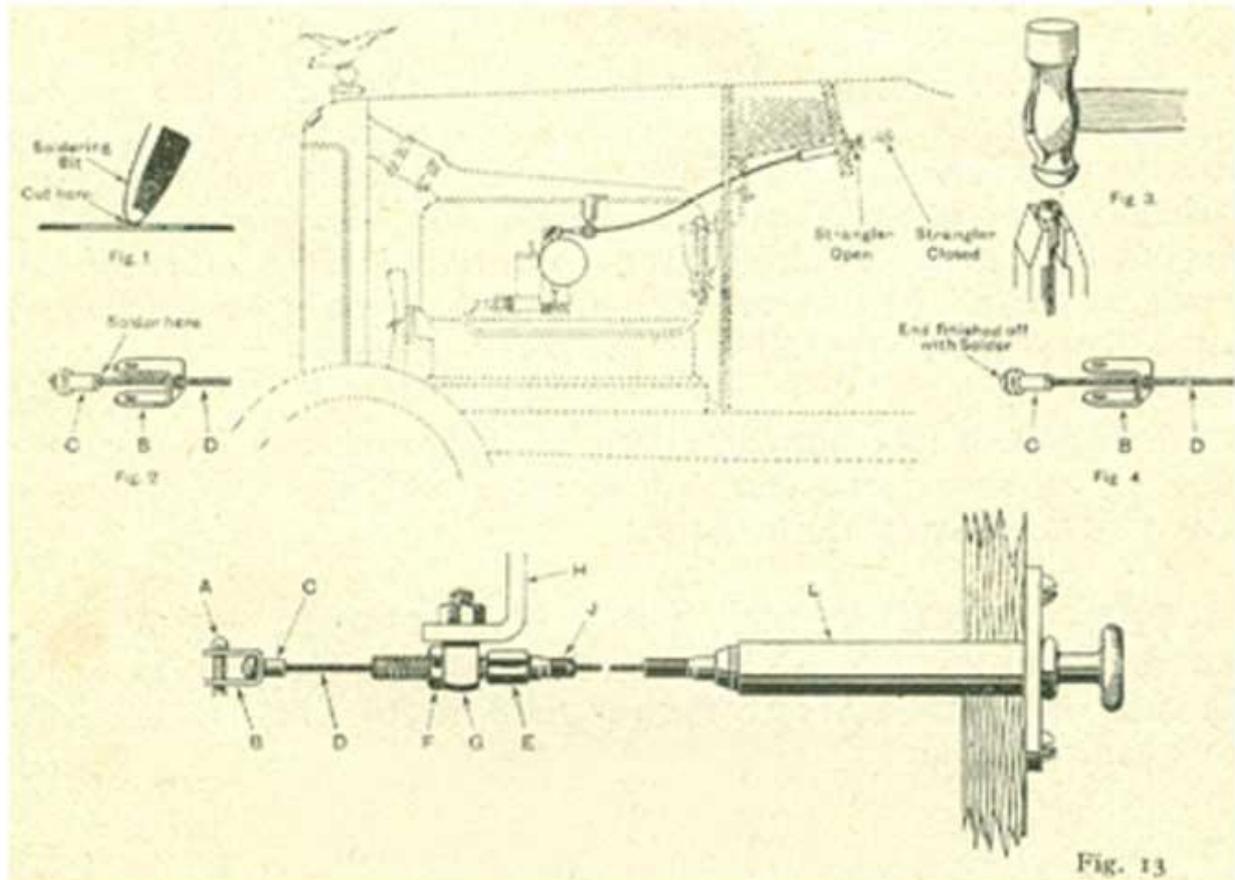
Ecco perché abbiamo immesso sul mercato il nostro nuovo tipo di filtro a piastre, che si inserisce tra il carburatore e il serbatoio. Questo rimuoverà assolutamente tutte le impurità dalla benzina, impedendo definitivamente che i getti si intasino in nessun caso. I dettagli di questo filtro saranno inviati volentieri su richiesta. Quando la benzina viene alimentata per caduta dal serbatoio principale o da un serbatoio sottovuoto dal Carburatore, occorre fare attenzione che il tubo benzina sia in leggera pendenza dal serbatoio al Carburatore. Non ci dovrebbero essere saliscendi, curve strette o sacche in cui l'aria potrebbe accumularsi e causare un blocco d'aria. Il tubo della benzina non deve toccare nulla di caldo, come il tubo di scarico o il silenziatore, in quanto ciò farebbe evaporare la benzina e provocherebbe un blocco del gas nel tubo della benzina. Anche il tubo della benzina non deve toccare nessuna parte del telaio, solo dove è necessario, poiché lo sfregamento costante contro qualcosa di duro può provocare un foro nel tubo. In genere è consigliabile inserire una torsione nel tubo, in modo da consentire la vibrazione tra il Carburatore e il serbatoio. Un sistema benzina ben strutturato con filtro è mostrato in Fig. 12.

Per pulire il filtro in garza sotto la vaschetta del galleggiante si scollega prima il tubo benzina e poi si svita l'esagono in ottone dal Carburatore con una normale chiave inglese. Quando questo adattatore esagonale sarà stato completamente svitato ed estratto dal carburatore porterà con sé il tubo del filtro, che dovrà essere accuratamente pulito mediante lavaggio a benzina, avendo cura di non danneggiare la garza. Viene sostituito nel carburatore in modo simile.

## LO STRANGOLO D'ARIA

Gli ultimi modelli di Zenith Carburatori sono dotati di uno strizzatore d'aria, il cui scopo è facilitare l'avviamento a motore freddo. Questo strangolatore va collegato al cruscotto tramite un'asta o un filo, ma molto spesso viene impiegato un filo Bowden.

Tuttavia, è necessario prestare molta attenzione nella sua installazione per garantire che quando il comando sul cruscotto viene rilasciato, lo strangolatore sul carburatore si aprirà completamente fino alla posizione completamente aperta. La rigidità nel controllo farà rimanere uno strangolatore d'aria in una posizione parzialmente chiusa, il che sconvolgerà il funzionamento generale dell'auto e aumenterà il consumo. Lo strangolatore è utile solo per l'avviamento a motore freddo e non deve essere utilizzato come regolazione dell'aria quando l'auto è in marcia su strada. L'uso corretto dello strangolatore è descritto un po' più avanti alla voce "Inizio". Diamo di seguito il metodo per collegare il comando a filo Bowden allo strangolatore, utilizzando il comando del cruscotto che forniamo.



#### ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO DEL COMANDO STRANGLER

1. Realizzare la staffa H. e fissarla a qualsiasi bullone o prigioniero conveniente in modo rigido.
2. Fissare l'arresto canna "T" G alla staffa, in linea con il foro nella leva dello strangolatore.
3. Montare il comando a cruscotto L, con manopola in posizione "aperto": ingrassare bene il filo D. far scorrere sul carter J, e tirare il filo attraverso il fermo G fino a recuperare tutto il gioco assiale del carter. (Se necessario, tagliare l'involucro alla lunghezza richiesta.)
4. Contrassegnare la lunghezza del cavo D necessaria. Saldare il filo per l' su ciascun lato di questo punto (Fig. 1) per evitare che il filo si srotoli quando viene tagliato. Tagliare il filo al centro della parte saldata con uno scalpello o una lima fine.
5. Infilare il grillo B sul filo, quindi saldare leggermente il nipplo C (Fig.2)
6. Provare a tirare e, se corretto, spruzzare l'estremità del filo sul nipplo (fig 3) Terminare con una goccia di saldatura (Fig 4)

7. Montare il grillo nel foro della leva dello strangolatore con la coppiglia. Allentare il controdado F. E recuperare l'eventuale gioco assiale nel carter J svitando il fermo E Serrare il controdado F

Evitare curve brusche nell'involucro. È meglio sbagliare sul lato lungo quando si misura il filo o l'involucro.

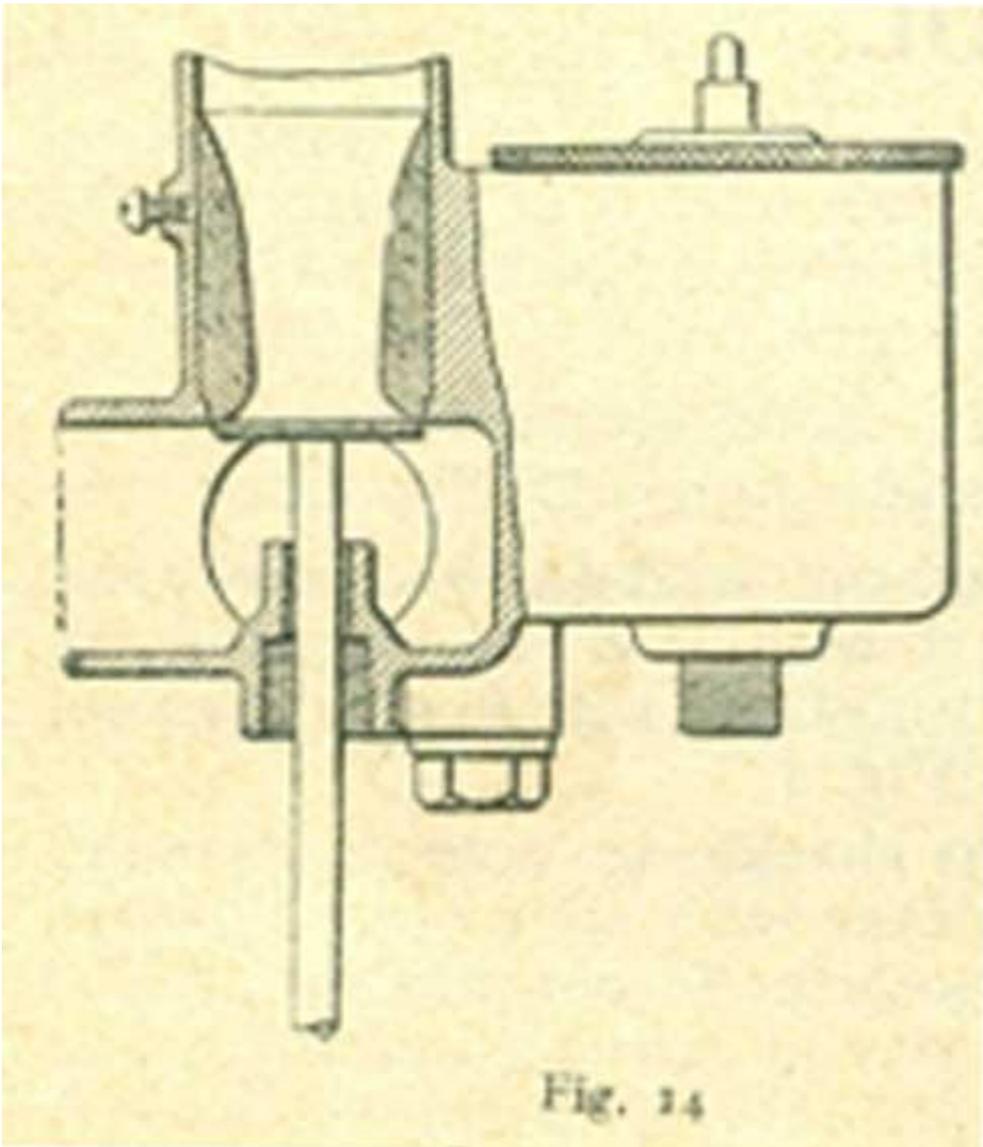
#### ABBASSARE IL CARBURATORE ZENITH

LA CAMERA DEL GALLEGGIANTE. nei Carburatori di tipo verticale tirare indietro il bottone a molla che tiene fermo il coperchio, e sollevare con cautela quest'ultimo insieme allo spillo e ai contrappesi. Il bordo del coperchio è fresato per ottenere una buona presa, ma bisogna fare attenzione a non piegare l'ago. Dopo aver rimosso il coperchio, è facile estrarre il galleggiante per mezzo dell'ago, o di un pezzo di filo uncinato, che viene posizionato nel foro centrale.

Molto spesso si riscontra un piccolo pezzo limato fuori dal bordo del coperchio vaschetta e questo deve coincidere o con la vite che tiene la molla oppure con il corpo del Carburatore. Quando si sostituisce il coperchio della camera del galleggiante, prestare attenzione che questa parte tagliata sia nella posizione corretta. Dopo aver inserito l'ago nel galleggiante, si riscontrerebbe che se il coperchio viene girato, generalmente cade nella posizione corretta.

In alcuni tipi di carburatori orizzontali il pomello centrale si svita di un giro, girando un po' il coperchio si stacca abbastanza facilmente.

LO CHOKE.- E' un pezzo di metallo cilindrico posto nel corpo del Carburatore, intorno ai getti, per provocare il flusso d'aria necessario per formare una buona miscela e per regolare la quantità d'aria che entra nel Carburatore.



Nel tipo verticale di carburatori l'acceleratore e l'alberino devono essere rimossi prima di poter rimuovere lo strozzatore. Per fare ciò rimuovere la vite di regolazione che fissa l'acceleratore sull'albero, prendere l'acceleratore tra il pollice e l'indice ed estrarre l'albero. Dopo questo allentare le viti di pressione che tengono in posizione lo strozzatore, e poi lo farà. generalmente escono abbastanza facilmente capovolgendo il carburatore.

In caso contrario a causa di un colpo allo strozzatore o al carburatore, è possibile rimuoverlo come mostrato in Fig. 14. Svitare prima il getto principale e il coperchio del getto principale, quindi posizionare una rondella metallica, un mezzo penny, ad esempio, contro lo strozzatore, e spingerlo fuori con un'asta sottile che passa attraverso il foro del getto principale come mostrato. Fare attenzione a non danneggiare la filettatura del getto principale e del coperchio.

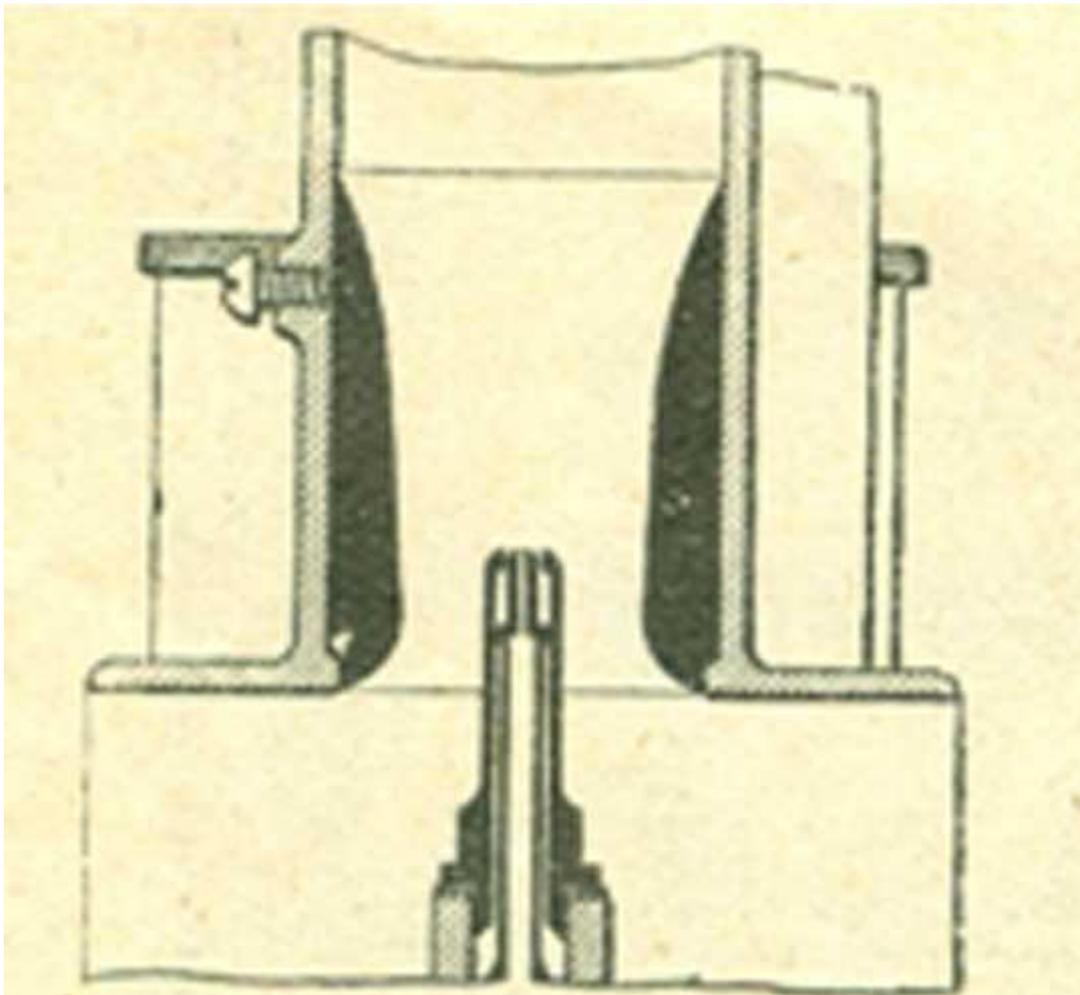


Fig. 15—Section showing position of choke tube in vertical Carbureters.

Quando si sostituisce lo strozzatore prestare molta attenzione ad assicurarsi che la parte interna più stretta sia rivolta verso il basso, e che la scanalatura attorno ad esso poggi sulla battuta ricavata a tale scopo nel corpo del Carburatore (Fig. 15). Stringere le viti di pressione per tenere in posizione lo strozzatore, quindi rimettere l'alberino e l'acceleratore. È importante che quest'ultimo venga rimontato correttamente, e quando viene rimontato correttamente il bordo inferiore quando è completamente chiuso dovrebbe coprire solo l'uscita dal tubo di marcia lenta e il numero stampigliato sull'acceleratore dovrebbe essere più in alto.

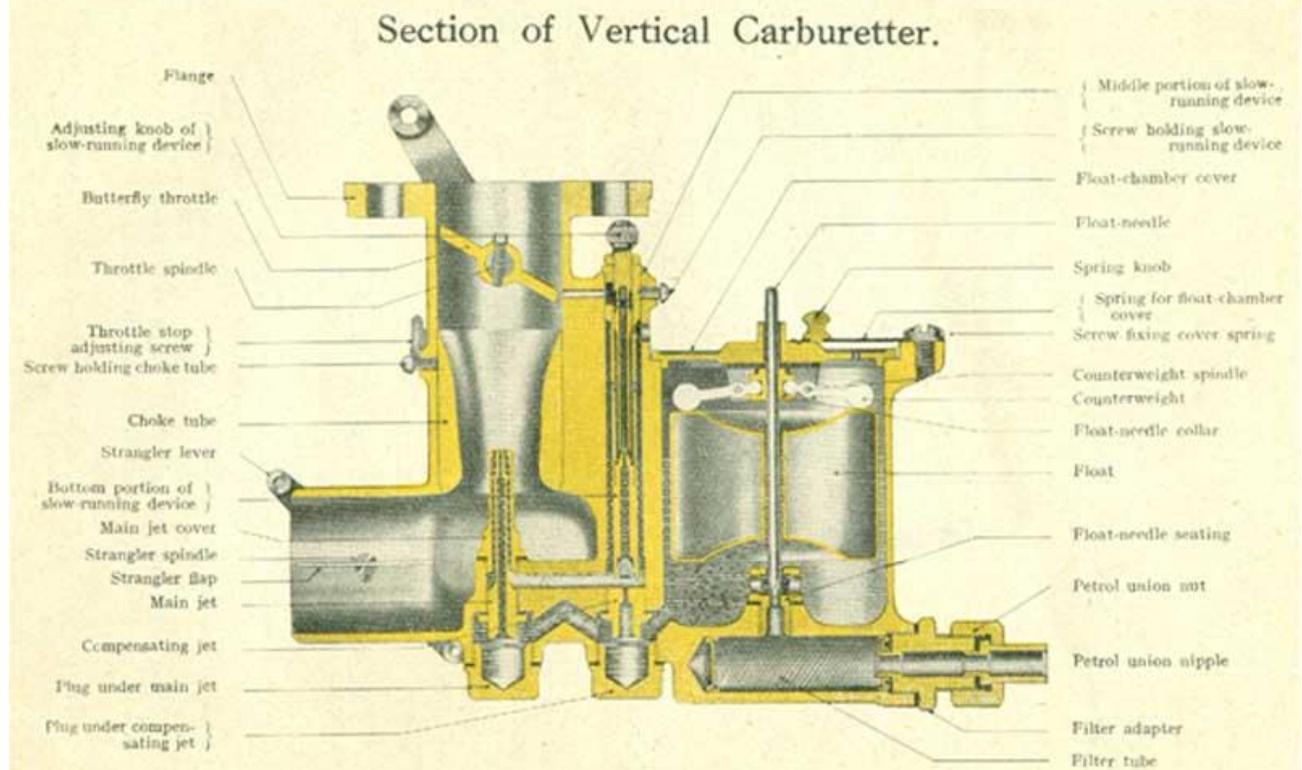
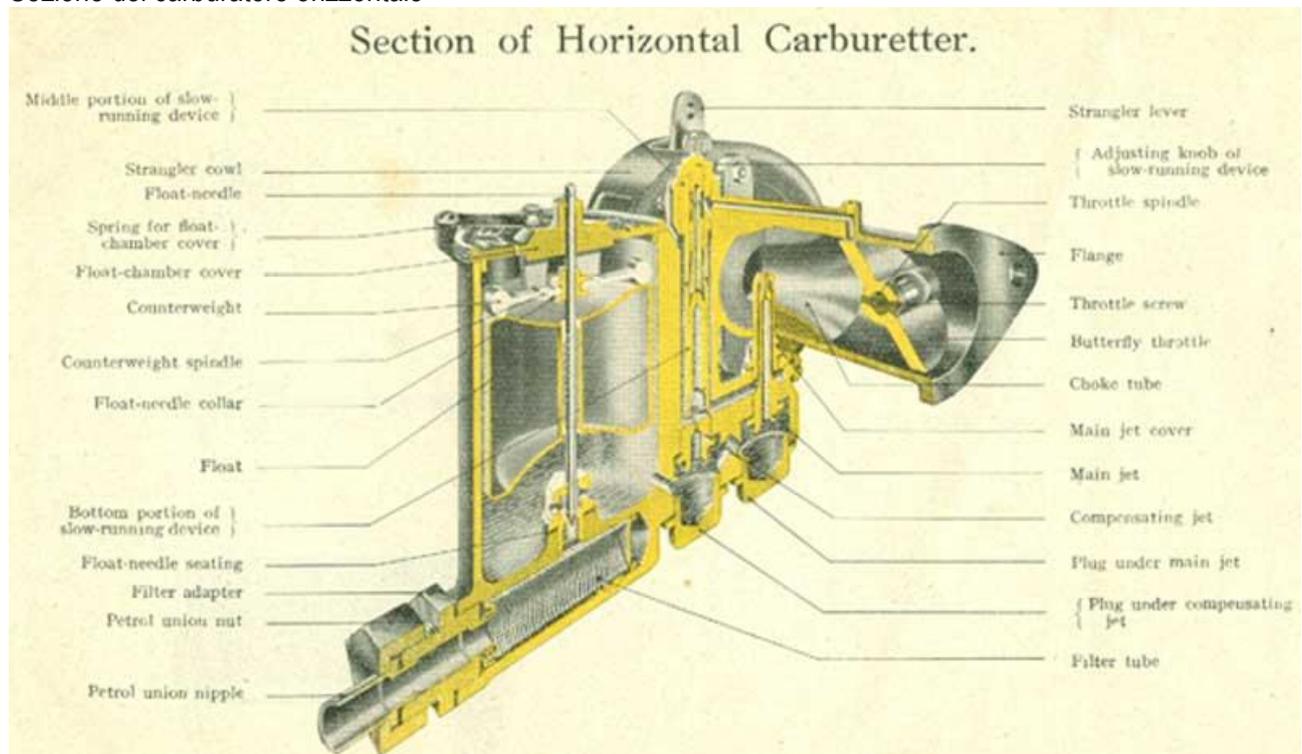
Nel tipo orizzontale di Carburatore è molto più facile estrarre lo strozzatore. Svitare prima di tutto la presa d'aria a cupola o strangolatore d'aria sul retro del Carburatore, poi estrarre il getto principale sottostante, e successivamente svitare il coperchio getto principale, quando si rileverà che ruotando questo da un lato lo strozzatore si estrarrà dal carburatore con il coperchio del getto principale. Lo strozzatore viene inserito contemporaneamente al coperchio del getto.

#### ELIMINARE I GETTI

Una chiave a getto viene inviata con ciascun carburatore allo scopo di estrarre i getti. I dadi esagonali sotto i getti devono essere preventivamente rimossi mediante una comune chiave inglese, quando i getti possono essere svitati mediante l'apposita chiave getti. Quando si sostituiscono i getti, assicurarsi che abbiano una

rondella su di essi e che sia ben posizionata sulla spalla. Possiamo fornire una chiave a tubo speciale per rimuovere il tappo sotto i getti. Prezzo 2/2 post gratuito.

Sezione del carburatore orizzontale



**MESSA A PUNTO DEL CARBURATORE**

Ogni carburatore inviato è dotato di un getto principale, un getto compensatore, uno strozzatore e una copertura del getto principale più adatti a quel particolare motore secondo la nostra esperienza con lo stesso, e la combinazione di queste quattro parti costituisce ciò che chiamiamo un'impostazione. Essendo il

Carburatore Zenith automatico in linea di principio, è necessario per ottenere tutti i vantaggi che offre in termini di flessibilità, potenza ed economia che il Carburatore debba essere regolato per adattarsi al particolare motore su cui deve lavorare. Vorremmo anche ricordare che il carburatore deve essere regolato correttamente solo una volta per tutte, poiché non può variare o alterarsi da solo.

Se riceviamo i dati corretti del motore quando viene ordinato un Carburatore, l'impostazione che mettiamo nel Carburatore di norma è quella corretta, perché questa è stata accuratamente testata in passato su vetture simili, e quindi generalmente un Carburatore con questo l'impostazione non deve essere modificata. Se un tale carburatore non dà un buon funzionamento, è molto probabile che i difetti non siano affatto dovuti alla carburazione, ma a qualche altra parte del motore fuori regolazione. Poiché però i singoli motori variano leggermente, riteniamo opportuno fare alcune osservazioni sulla regolazione generale del Carburatore.

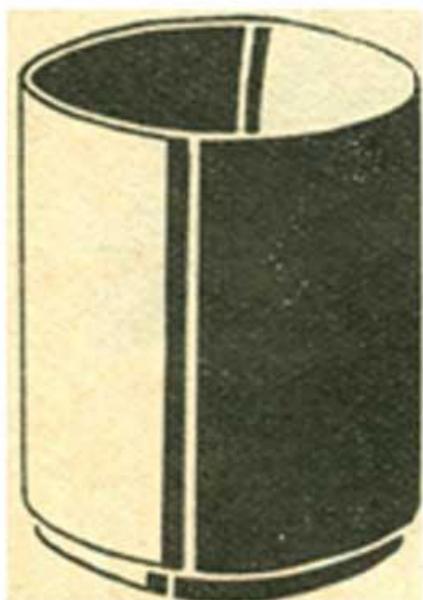


Fig 16.



Fig 17.

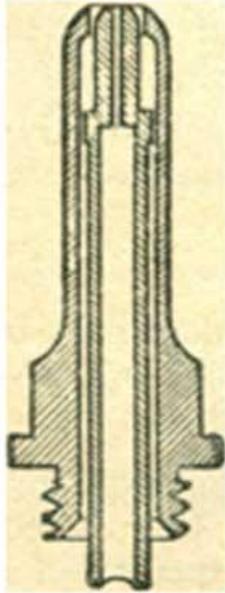


Fig 18.

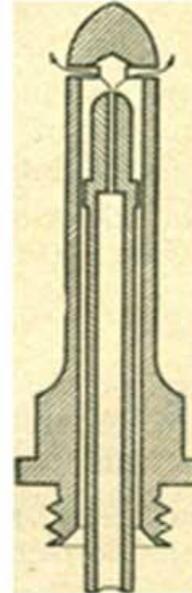
La regolazione dello Zenith si effettua determinando le corrette dimensioni dello strozzatore (Fig. 16), getto massimo (Fig. 17), getto compensatore (Fig. 18), e mediante la regolazione del tubo di rallentamento (Figg. da 21 a 23).

Normalmente lo scopo dello strozzatore è quello di misurare la corretta quantità di aria in ingresso al Carburatore e di regolarne la velocità. Il getto principale esercita la maggior influenza ad alta velocità, mentre il compensatore corregge le irregolarità del getto principale a bassa velocità, e quindi ha una grande influenza a bassa velocità di traino come in salita, raccolta, ecc.

La maggior parte dei Carburatori da noi forniti sono dotati di coperchio del getto principale aperto (Fig. 19), ma a volte nel caso di vecchi motori bicilindrici, dove la corsa di aspirazione avviene ad intervalli irregolari, montiamo un tappo a cupola come Fig. 20.



**Fig 19 Section Of  
Open Cap.**



**Fig 20 Section Of  
Dome Cap.**

Il coperchio del getto principale aperto standard viene fornito con un diametro interno di 3,3 m/m., ma a volte si ottiene un miglioramento su piccoli motori in accelerazione montando un coperchio del getto principale con un orifizio leggermente più piccolo, diciamo 3,2 m/m. o anche 3.1 m/m. La dimensione effettiva del coperchio del getto principale si trova stampata su un lato dell'esagono alla base dello stesso. Una descrizione più completa del principio dello Zenith sarà inviata volentieri su richiesta. Se il Carburatore è stato montato correttamente secondo le istruzioni fornite in precedenza, e contiene l'impostazione che consigliamo per il motore su cui deve essere utilizzato, possiamo ora procedere all'avviamento del motore.

#### COMINCIANDO

A motore freddo, il metodo migliore è il seguente: chiudere l'Air Strangler. Aprire leggermente l'acceleratore fino a quando si sente una sorta di rumore di risucchio quando si avvia il motore. Questo indica che la benzina viene aspirata attraverso il tubo a bassa velocità e se l'accensione e le valvole sono in ordine il motore dovrebbe avviarsi immediatamente.

Non appena il motore si è avviato, lo strangolatore dovrebbe essere aperto leggermente, e dopo che il motore ha funzionato per alcuni minuti e si è leggermente riscaldato, è probabile che lo strangolatore possa essere aperto completamente.

Se il motore si avvia prontamente, ma si ferma da solo poco dopo, generalmente mostra che l'acceleratore non è stato aperto a sufficienza. Se l'acceleratore viene aperto troppo, causerà sempre difficoltà all'avviamento. (Ulteriori suggerimenti sull'avvio si trovano a pagina 22.)

#### CORSA LENTA

Diversi sistemi di regolazione della marcia lenta sono stati applicati allo Zenith Carburetter sin dal suo inizio, ma di seguito riportiamo gli ultimi metodi in uso dal 1914. La regolazione della marcia lenta dipende dall'impostazione dell'acceleratore nella posizione corretta per ottenere la giusta quantità di miscela, per poi ottenere la giusta qualità di miscela mediante la regolazione del tubo di rallentamento. Sulla leva

dell'acceleratore è prevista una vite di arresto, che deve essere regolata in modo tale che il motore a caldo giri alla velocità minima senza fermarsi in caso di decelerazione improvvisa.

Questo regolerà la velocità alla quale funzionerà il motore, ma potrebbe non funzionare in modo abbastanza uniforme. È allora che il tubo di scorrimento lento deve essere regolato secondo le istruzioni fornite di seguito. È importante notare che la corsa lenta, apparentemente una questione di soddisfazione personale, ha un effetto considerevole sull'accelerazione. È quindi necessario regolare il più attentamente possibile il funzionamento lento di un motore.

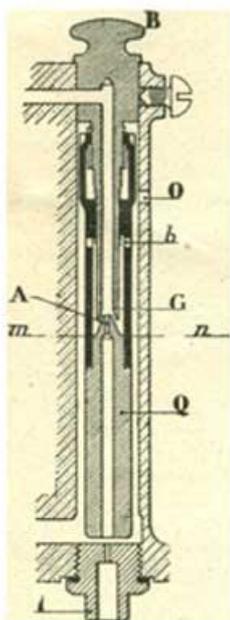


Fig 21 Slow-running device  
(Vertical Carburetters ABC - DEF)

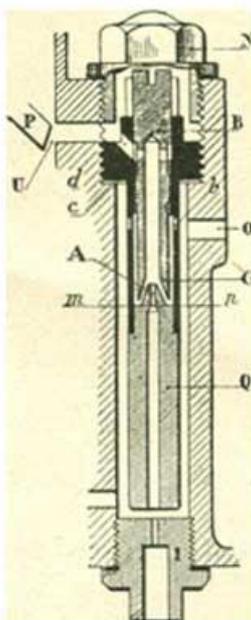


Fig 22 Slow-running device  
(Horizontal Carburetters H - HA)

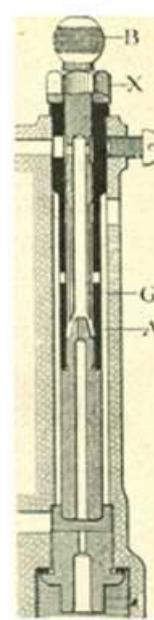


Fig 23 Slow-running device  
(Horizontal and Vertical, Latest Type)

I tubi a scorrimento lento, Figg. 21 e 23, vengono solo spinti nel carburatore e tenuti per mezzo di una vite. Di conseguenza, per rimuoverlo, è sufficiente allentare la vite ed estrarre il tubo. Se è fissato piuttosto saldamente il tubo può essere fatto leva per mezzo di un cacciavite, la cui punta si inserisce sotto la manopola "B" o sotto il dado "X" quando questo è allentato ed utilizzando qualche comoda parte del Carburatore, come il mozzo dell'acceleratore, come fulcro.

Nel tipo Fig. 22 il tubo è avvitato al Carburatore e deve essere rimosso mediante l'apposita chiave esagonale che viene fornita con il Carburatore. Il metodo per regolare la forza della miscela con il tubo a scorrimento lento consiste nell'alterare la posizione relativa dei coni maschio e femmina "A" e "G".

Il cono maschio "A" assume la forma di un getto conico. Si comprenderà facilmente se il cono femmina "G" viene accostato a questo getto, l'aspirazione sullo stesso sarà maggiore e di conseguenza una miscela più ricca sarà data dal tubo lento. Se invece si svita la porzione di regolazione "G" si aumenta la distanza tra "A" e "G" e l'aspirazione sulla prima diminuirà, e naturalmente la miscela sarà più debole.

La dimensione del getto conico maschio "A" è stampigliata sul fondo del tubo, e se si riscontra che con "A" e "G" avvitati vicini la miscela non è ancora abbastanza ricca, allora un orifizio "A" più grande è necessario, e questo può essere fornito. Allo stesso modo, se con la regolazione svitata di due o tre giri completi la miscela è ancora troppo ricca, allora è necessario un getto più piccolo.

Nel tipo di Fig. 21 è necessario rimuovere il tubo completo dal Carburatore, quando la parte "Q" può essere svitata o riavvitata. Tenendo la parte "B" con la mano sinistra e avvitando la parte "Q" con la mano destra in

sensu orario si rende la miscela più ricca, e in sensu antiorario più debole. Con il tipo Fig. 22, che viene impiegato solo con Carburatori orizzontali, sarà necessario prima togliere il tappo "N", e poi girare la vite "B" a sinistra o a destra per mezzo di un cacciavite.

Si applica la stessa direzione, cioè in sensu orario più ricco e in sensu antiorario più debole. Nell'ultimo tipo, come da Fig. 23, la regolazione può essere effettuata a motore acceso tramite la manopola "B". Dopo aver allentato il dado "X" si avvitano la manopola in sensu orario per rendere la miscela più ricca e viceversa, poi, quando è stata trovata la posizione corretta, può essere bloccata in posizione tramite il dado "X".

Non esiste una posizione standard per la regolazione del tubo di marcia lenta poiché questo varia su ciascun motore, ma di norma è da qualche parte tra la posizione completamente chiusa, che è quando il cono femmina tocca il cono maschio, il che, ovviamente, è la posizione più ricca e due giri completi svitati. Dopo aver regolato il tubo del rallentatore, potrebbe essere necessario eseguire un'altra piccola regolazione alla vite di arresto sulla leva dell'acceleratore.

## CORSA GENERALE

Nelle pagine seguenti ci occuperemo nello specifico di alcuni difetti di funzionamento, e dei loro rimedi, ma saranno senza dubbio utili le seguenti osservazioni generali sulla messa a punto.

Strozzatore troppo grande: l'effetto di ciò, di regola, è che l'accelerazione è generalmente cattiva in tutte le condizioni.

Strozzatore troppo piccolo: In questo caso il motore generalmente riprenderà molto bene, ma non è possibile ottenere la velocità massima a causa dello strozzatore che limita la quantità di aria che entra nel carburatore.

Getto principale troppo grande: Questo, di norma, fa sì che il consumo di benzina sia elevato, il funzionamento lano e irregolare alle medie e alte velocità. A volte si trova che la stessa velocità si ottiene con due getti di dimensioni diverse, e il più piccolo va sempre scelto sul punteggio di economia.

Getto principale troppo piccolo: questo causerà una perdita di potenza e un ritorno all'indietro durante l'accelerazione. Il motore funzionerà anche in modo duro e forse un po' caldo.

Getto di compensazione troppo grande: causerà un'accelerazione lenta e un funzionamento lano a bassa velocità.

Getto di compensazione troppo piccolo: causerà mancanze in accelerazione e possibili colpi quando si tira forte a bassa velocità.

## COME SCRIVERE PER PARTICOLARI RE: TUNING UP

E' assolutamente indispensabile fornire le seguenti indicazioni:

1. Marca H.P e anno dell'auto.
2. Numero di cilindri.
3. Alesaggio e corsa dello stesso.
4. Numero di carburatore utilizzato (indicare tutte le lettere e le cifre stampigliate sul LATO della vaschetta)
5. L'impostazione attuale (numero sul getto principale, compensatore e strozzatore).
6. Se è installato un dispositivo di riscaldamento, in caso affermativo, di quale tipo.

Si prega inoltre di indicare eventuali altri dettagli che potrebbero aiutarci nella risposta, ad esempio eventuali problemi esistenti.

#### GUASTI COMUNI DI FUNZIONAMENTO E LORO RIMEDI.

##### AVVIAMENTO DIFFICILE A FREDDO.

Principalmente causato dall'acceleratore non regolato nella posizione corretta.

Un motore si avvia più facilmente da freddo nel modo seguente: chiudere lo strizzatore d'aria, chiudere l'acceleratore fino alla vite di arresto, ovvero la posizione in cui il motore gira lentamente senza marcia quando è caldo, quindi con l'accensione inserita spento, avviare il motore più di una mezza dozzina di volte o a mano o con l'autostarter. Quindi apri l'acceleratore tra un 1/16 e un 1/8 di pollice e, sempre tenendo lo strangolatore chiuso, accendi l'accensione. Si troverà quindi generalmente che il motore si avvierà abbastanza prontamente. Lo scopo di avviare il motore con l'accensione disinserita è duplice, in primo luogo libera il motore, e in secondo luogo lo adessa con una miscela adatta per l'avviamento.

La posizione migliore è generalmente con l'acceleratore aperto leggermente in più rispetto alla migliore posizione di marcia lenta a caldo. Alcune prove mostreranno generalmente la migliore posizione dell'acceleratore per un facile avviamento e dovrebbe essere fatto un segno sulla pulsantiera in modo che l'acceleratore possa sempre essere messo in questa posizione. In climi molto freddi l'avviamento a volte è facilitato da un leggero allagamento del Carburatore.

Nessun strangolatore ad aria installato o uno esistente che non si chiude correttamente: possiamo fornire uno strangolatore sciolto per il montaggio su tipi precedenti di carburatori.

Tubo a scorrimento lento ostruito: pulire accuratamente il getto "A" come mostrato a pagina 19.

Tubo a scorrimento lento regolato troppo debole: ruotare la manopola di regolazione in senso orario per ottenere una miscela più ricca.

Perdita d'aria tra carburatore e cilindri: passare con cautela su tutti i giunti dei tubi di aspirazione, i cappucci delle valvole, le candele, ecc. Le guide delle valvole di aspirazione potrebbero essere usurate e consentire perdite d'aria tra gli steli e le guide

Magneto Ritardato troppo, o Inefficiente a bassi giri: Questo deve essere controllato attentamente.

Punti della candela troppo distanti: Molto spesso avvicinandoli leggermente si migliora notevolmente l'avviamento.

#### AVVIAMENTO DIFFICILE A CALDO

Tubo a scorrimento lento regolato troppo bene: regolare la manopola in senso antiorario.

Il carburatore è stato allagato o lo strizzatore d'aria è stato chiuso: un eccesso di benzina causerà difficoltà nell'avviamento quando il motore è caldo

Acceleratore non sufficientemente aperto: regolare la vite di arresto per aprire un po' di più l'acceleratore

#### CATTIVA CORSA LENTA

Si presume che il tubo della marcia lenta e la vite di arresto siano state regolate con cura in conformità con le osservazioni a pagina 18, ma la marcia lenta è ancora cattiva.

Perdita d'aria tra carburatori e cilindri: Ripassare i punti sopra menzionati. Se sono montati il serbatoio del vuoto, il servofreno o i tergicristalli, passare con attenzione sui collegamenti dell'aria.

Il magnete è inefficiente a basse velocità o troppo avanzato: farlo esaminare adeguatamente.

Punti di collegamento troppo distanti: provali con uno spazio leggermente più piccolo. Punterie della valvola di ingresso regolate male o in modo non uniforme. Impostarle con molta attenzione.

Compressione irregolare nei cilindri: mettere a terra le valvole, ecc.

Tubo di aspirazione o passaggi non sufficientemente riscaldati: Quando il motore gira lentamente, i vapori di benzina si condenseranno all'interno dei passaggi non riscaldati, causando un rallentamento irregolare. Migliora il riscaldamento installando un tubo dell'aria calda o pulendo la camicia, se presente.

Mandrino dell'acceleratore o acceleratore usurato: dopo un certo numero di anni di utilizzo, il perno dell'acceleratore e l'acceleratore si usurano, il che può compromettere il funzionamento lento. In questo caso è sempre bene rispedire il Carburatore da revisionare a fondo e farlo tornare come nuovo, per il quale disponiamo di un pronto ed efficiente reparto riparazioni.

Il motore si ferma da solo dopo aver funzionato lentamente per un certo tempo: quando si utilizza un serbatoio a vuoto, a volte si riscontra che ogni volta che il serbatoio a vuoto funziona, il motore si ferma.

Ciò è dovuto ad una carica di gas ricco che viene aspirata dal serbatoio dell'autovac attraverso il tubo di aspirazione, sconvolgendo così la miscela fornita dal carburatore. Inoltre, quando viene impiegato un meccanismo di servofreno, si scoprirà spesso che il motore potrebbe arrestarsi quando il freno funziona.

Ovviamente non c'è cura per

una di queste due cose dalla regolazione del carburatore.

#### IL MOTORE SI ARRESTA IN DECELERAZIONE

Tubo a scorrimento lento ostruito: estrarre e pulire.

Tubo a scorrimento lento regolato troppo debolmente: impostarlo per ottenere una miscela più ricca. •

Punterie della valvola di ingresso non regolate in modo uniforme: devono essere impostate con molta attenzione.

Acceleratore, allentato sul suo mandrino: Abbassare il carburatore e serrare la vite di bloccaggio che tiene l'acceleratore al mandrino.

Vite di arresto sulla leva dell'acceleratore regolata in modo errato: impostare questa vite in modo che l'acceleratore ritorni sempre nella migliore posizione di marcia lenta.

L'ACCELERAZIONE È CATTIVA O C'È ESITAZIONE NELL'AUMENTARE LA VELOCITÀ.

Tubo o condotti di aspirazione non sufficientemente riscaldati, per cui quando il motore gira lentamente al suo interno si condensano vapori di benzina, e quando si apre il gas per accelerare questa benzina liquida viene aspirata nei cilindri, facendo sì che la miscela sia troppo ricca, ed esitazioni si verifica. Predisporre un riscaldamento più efficiente del tubo o dei passaggi di ingresso.

Getto di compensazione troppo grande o troppo piccolo: provare diverse dimensioni di getti di compensazione.

Strozzatore troppo grande: Provare uno strozzatore di una misura più piccola senza alterare i getti.

Tubo a corsa lenta non regolato correttamente: impostarlo con molta attenzione come descritto alle pagine 18 e 19 per ottenere la miscela migliore anche per una corsa lenta. A volte è preferibile impostare il motore in modo che funzioni all'ombra più veloce di quanto sia assolutamente necessario senza la marcia, poiché a volte questo darà un pick-up più pulito.

Distribuzione non uniforme della miscela: A causa della forma del tubo di ingresso o dei passaggi non corretta o troppo grande. Se si sospetta questo, la cosa migliore è inviarti uno schizzo del sistema di induzione per le nostre critiche e consigli.

Magneto ritardato troppo o inefficiente a bassa velocità: farlo attentamente.

Punti di collegamento troppo distanti: regolali più da vicino.

Compressione irregolare: mettere a terra le valvole.

MANCANZA DI VELOCITÀ

Getto principale troppo piccolo: prova una taglia più grande.

Strozzatore troppo piccolo: prova una taglia più grande, con anche una taglia getto principale più grande.

Accensione troppo ritardata: si tratta di un evento molto comune. Abbia questo tempo attentamente.

Alimentazione insufficiente di benzina al galleggiante:  
sporco nel tubo della benzina, o ad uno dei filtri intasato. Pulisci accuratamente l'impianto benzina, controlla che ci sia un buon flusso attraverso il tubo quando il raccordo all'estremità del carburatore è scollegato.

Il serbatoio del vuoto non funziona correttamente ad alta velocità, causando una carenza di benzina: farlo controllare attentamente.

Alzata insufficiente della Valvola a Spillo nel Carburatore, causando mancanza di benzina ad alta velocità: Dissaldare il collare sullo spillo del galleggiante e avvicinarlo di un grado alla punta, ma non sufficiente a provocare allagamenti costanti.

Perdita di compressione nei cilindri: far esaminare attentamente le valvole.

Preaccensione causata da candele difettose o motore sporco: se il motore bussa dopo una certa velocità è probabile che sia così.

Air Strangler on Carburettor stick in una posizione parzialmente chiusa: ciò limiterebbe la quantità di miscela che entra nei cilindri e causerebbe una perdita di velocità.

LO SCOPPIO SI VERIFICA NEL CARBURATORE A VELOCITÀ O QUANDO SI SALE IN COLLINE.

Mancanza di benzina per i motivi citati nel paragrafo precedente: esaminateli con attenzione.

Getti troppo piccoli: montare un getto principale di una taglia più grande per fermare lo scoppio alle alte velocità, o un compensatore di una taglia più grande se si verifica quando si sale in salita.

Candele difettose, che causano la preaccensione: provare un diverso tipo di candela, preferibilmente con una portata più corta o un elettrodo più pesante.

Valvole che non si chiudono correttamente: Assicurarsi che le punterie siano impostate correttamente con un gioco sufficiente e che le valvole non si attacchino o si blocchino nelle loro guide quando il motore è caldo.

Il coperchio della camera del galleggiante sul carburatore è allentato: ciò può causare l'incollaggio dell'ago del galleggiante quando la vibrazione è forte e impedisce un'adeguata fornitura di benzina al 25

camera galleggiante. Verificare che la molla che tiene il coperchio della camera del galleggiante sia in posizione.

CONSUMO ECCESSIVO DI BENZINA.

La miscela è troppo ricca, e in questo caso prova un getto principale più piccolo e poi un compensatore più piccolo. Se la carburazione è difettosa, quando si montano getti più piccoli nel carburatore non solo si riduce il consumo, ma si migliora anche il funzionamento. Se si riscontra che non è possibile montare né un getto principale di una taglia più piccola né un compensatore di una taglia più piccola senza perdere immediatamente potenza, si vede che la miscela è tanto debole quanto è possibile ottenerla, e di conseguenza il consumo eccessivo non può essere dovuto alla carburazione. Di conseguenza dovrebbero essere esaminati i seguenti elementi: -

Perdita di efficienza del motore: controllare la compressione e assicurarsi che l'accensione sia correttamente anticipata, poiché l'accensione ritardata è una causa molto comune di un consumo eccessivo di benzina.

Aggancio dei freni: verifica che sia possibile spingere facilmente l'auto con i freni disinseriti.

Il motore è nuovo e rigido: non aspettarti mai che un'auto dia un consumo ragionevole finché non ha percorso da 1.000 a 1.500 miglia per essere rodato correttamente e tutti i cuscinetti sono abbastanza liberi.

Perdita di benzina: assicurarsi che il carburatore non si allaghi. In caso affermativo, correggere questo come per le osservazioni nel paragrafo seguente. Assicurati che la benzina non perda da nessuna parte tra il carburatore e il serbatoio.

Assicurati che il consumo sia davvero eccessivo. Non indovinare il chilometraggio per gallone della tua auto, ma controllalo attentamente percorrendo strade di almeno 50 miglia.

## IL CARBURATORE SI INONDA O PERDE CONTINUAMENTE

La benzina scorre dalla presa d'aria del carburatore fino alla chiusura del rubinetto della benzina. Il livello nella vaschetta del galleggiante è troppo alto. Dissaldare il collare sull'ago galleggiante e spostarlo un po' più lontano dalla punta.

L'ago è piegato e quindi si blocca nella sua guida prima di posizionarsi correttamente: in questo caso, la cosa migliore sarebbe inserire un nuovo ago.

Galleggiante forato e contenente benzina: La cosa più rapida è procurarci un galleggiante nuovo, ma una riparazione temporanea può essere pregiudicata dall'immersione del galleggiante in acqua calda, che vaporizzerà la benzina e la farà uscire attraverso la foratura. Questo dovrebbe essere contrassegnato e riempito con un punto di saldatura non appena tutta la benzina è completamente evaporata.

Lo sporco si è depositato sulla sede dell'ago: pulire accuratamente la sede e la camera del galleggiante da tutta la sporcizia e la sabbia. Macina leggermente l'ago sulla sua sede con un po' di lucidante per metallo, ma niente di più grossolano.

In nessun caso la valvola a spillo deve essere macinata con smeriglio o altra pasta grossolana. Né l'ago deve essere forzato nella sua sede con un cacciavite, ma leggermente macinato ruotando con le dita.

L'ago del galleggiante o la sede sono usurati: se c'è una cresta sulla faccia dell'ago o la sede mostra uno smusso sul bordo dello stesso, allora queste parti devono essere sostituite. Il collare del nuovo spillo galleggiante deve essere regolato con molta attenzione e questo può essere fatto solo sul carburatore. Il livello corretto per la benzina nella vaschetta del galleggiante corrisponde a 3 m/m sotto la parte superiore del coperchio del getto principale. Sul Carburatore orizzontale questo può essere visto sul motore svitando la cupola dell'aria sul retro, estraendo il getto principale e sostituendo il tappo.

La benzina si vede poi nel coperchio getto principale: Sul tipo verticale è necessario smontare il Carburatore dal motore e montarlo su un banco con un serbatoio di scorta. Il getto principale viene quindi estratto e il tappo riposto sotto, quando è possibile vedere il livello nel coperchio del getto principale scrutando la parte superiore del carburatore.

Sia nel caso di Carburatore verticale che orizzontale la corretta regolazione del livello si ottiene spostando il collare sullo spillo del galleggiante. Se questo viene avvicinato al punto il livello diventa più alto e viceversa.

Il collare è un fit fit op. l'ago, ed è saldato nella sua posizione finale. Un collare saldato può essere facilmente rimosso riscaldando l'ago e il collare in una fiamma a gas, quando il collare può essere picchiettato verso l'alto o verso il basso.

La benzina continua a fuoriuscire dal carburatore anche se il livello è corretto: questo è probabilmente dovuto al fatto che uno dei tappi o delle viti non è ben serrato. Passare con attenzione sui tappi sotto i getti, il coperchio del getto principale e le varie viti all'esterno del carburatore e serrarli tutti correttamente e assicurarsi che abbiano rondelle insonorizzate.

La benzina gocciola dal carburatore per un breve periodo dopo aver spento il motore e poi si asciuga spontaneamente: questa benzina è semplicemente quel vapore che si è condensato all'interno del tubo di aspirazione e dei passaggi quando il motore è stato acceso. Non appena il motore viene spento, l'aspirazione viene rilasciata e questa benzina liquida torna indietro attraverso il carburatore, dando l'impressione di perdite o allagamenti. In genere è causato dal fatto che i condotti di aspirazione non sono sufficientemente riscaldati, o che la miscela per marcia lenta è piuttosto troppo ricca. Di regola, non è necessario tenerne conto. Osservazioni generali su allagamenti e perdite

Ogni volta che un carburatore perde e può essere risparmiato per tre giorni, è più veloce e migliore rispedito per la rettifica. Abbiamo un Reparto Riparazioni molto rapido ed efficiente.

Ancora una volta, non macinare mai un ago con smeriglio o altra pasta, rovinerà sia l'ago che la sede e non sarai mai in grado di ottenere un giunto stretto.

#### IL MOTORE SI SURRISCALDA DOPO BREVE TEMPO E L'ACQUA BOLLI

Questo è molto raramente dovuto alla carburazione, ma a volte se la miscela è troppo debole farà surriscaldare il motore. Prova un getto principale più grande. e se questo non dà alcun miglioramento e c'è un buon rifornimento di benzina alla vaschetta si può essere certi che il surriscaldamento non è dovuto alla carburazione. Dovrebbero quindi guardare al sistema di raffreddamento, alla cinghia della ventola e soprattutto alla fasatura del magnete e delle valvole, poiché una regolazione errata di queste è la causa più comune di surriscaldamento.

bussare

Il motore inizia a rosa o bussa non appena è chiamato a fare un duro lavoro.

Motore sporco: farlo decarbonizzare.

Accensione troppo avanzata: ritardare leggermente.

Preaccensione, a causa di candele difettose: Provare un nuovo set di candele, preferibilmente con elettrodi più pesanti o di portata inferiore.

Miscela troppo debole: Montare il getto principale più grande e assicurarsi che l'alimentazione di benzina alla vaschetta sia in ordine.

#### SI VERIFICA LO SCOPPIO NEL CARBURATORE PER DECELERAZIONE IMPROVVISA

Tubo a bassa velocità parzialmente ostruito: pulirlo accuratamente.

Tubo a funzionamento lento regolato troppo debolmente: regolarlo per ottenere una miscela leggermente più ricca.

Perdita d'aria dalla giunzione tra silenziatore e tubo di scarico: correggere.