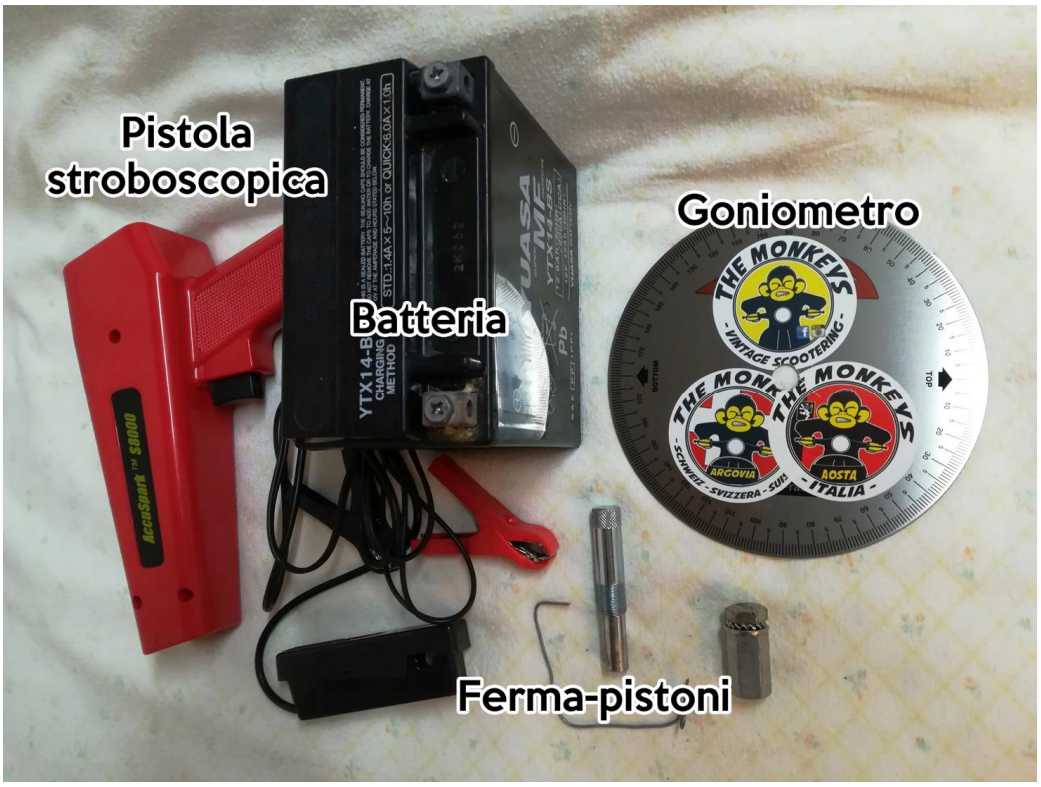
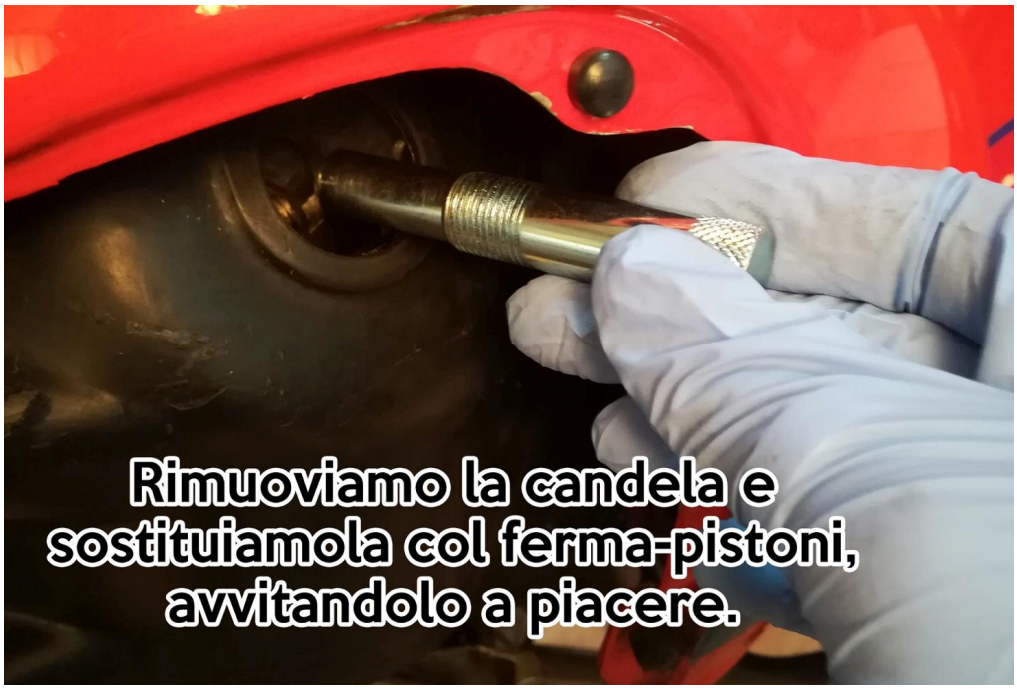
PUNTO MORTO SUPERIORE (PMS) E REGOLAZIONE DELL'ANTICIPO DELL'ACCENSIONE ELETTRONICA.

Qualche tempo fa ho acquistato un display digitale multifunzione della SIP, il famoso tachimetro contachilometri con sensore per la temperatura del gruppo termico e altre interessanti funzioni. Questo accessorio necessita di un impianto a 12volt e l'ho installato sul mio ET3 che, come tutti sappiamo ha un impianto normalmente chiuso e a 6volt. Il primo passo è stato quindi questa conversione, che inoltre ha migliorato notevolmente la quantità di illuminazione notturna erogata dai fari. Per conservare a lungo il buon funzionamento del display, benchè possa essere collegato direttamente al regolatore di tensione, è opinione comune che sia meglio aggiungere la batteria all'impianto elettrico e collegare il display ad essa. Ho quindi sostituito il piatto statori originale a 6volt con uno più moderno da PK/PX a 12volt. Dopo avere effettuato questa operazione, si è posto il problema di regolare e verificare l'anticipo di accensione, un aspetto molto importante per la salute del motore.

Se vi trovate in questa situazione, per prima cosa vi dovete procurare un goniometro, un dado allungato per fissarlo al volano, un ferma-pistoni, una pistola stroboscopica con una batteria a 12 volt per alimentarla, del filo in ferro e un pennarello.



Innanzitutto bisogna togliere la candela e sostituirla con il ferma-pistoni; questo accessorio (non importa quanto lo avvitate) serve a contrastare la corsa appoggiandosi al cielo del pistone.

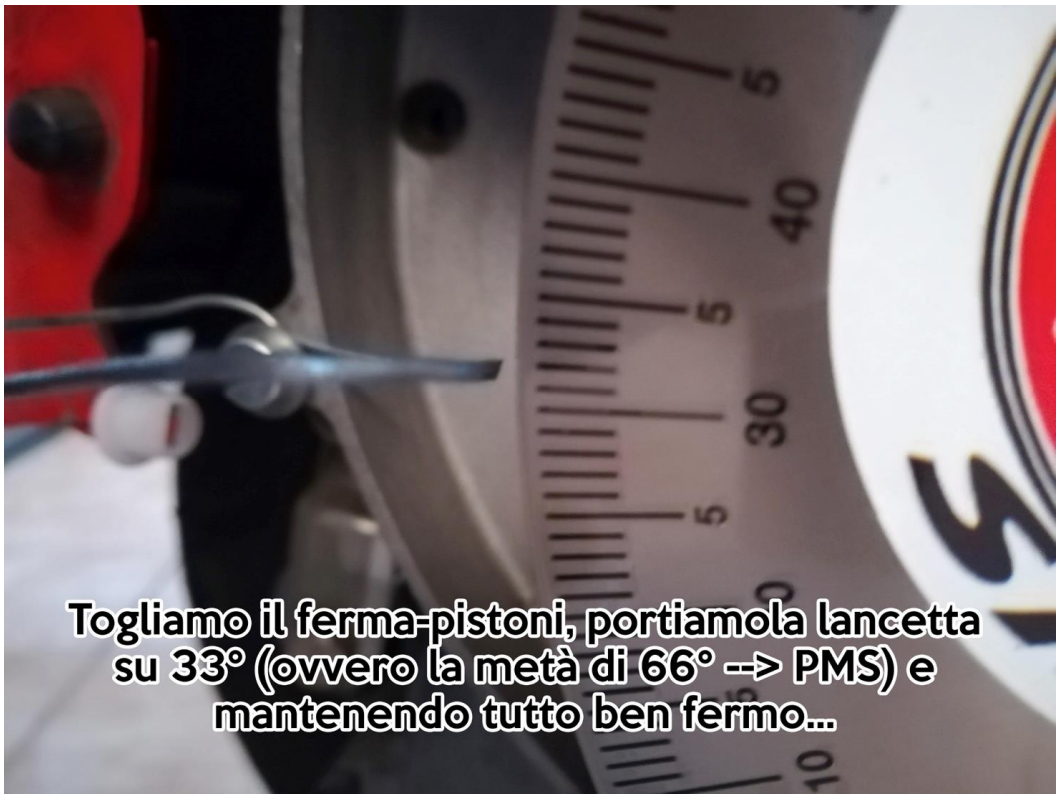

Rimuoviamo la candela e
sostituiamola col ferma-pistoni,
avvitandolo a piacere.

Goniometro con
dado allungato da avvitare
al volano

Ora montate il goniometro al centro del volano e agganciate il filo in ferro ad una delle viti che fermano il coprivolano, in modo da creare una lancetta indicatore.

Fate quindi ruotare il volano in senso orario finche non si bloccherà il pistone e, mantenendo ruotato e fermo il volano, girate il goniometro fino a far coincidere la nostra lancetta con lo zero. Fissate bene il goniometro e ruotate in senso antiorario finchè il pistone non si fermerà nuovamente, quindi leggete l'angolo, segnatelo, portate il goniometro a zero sulla lancetta e proseguiamo.

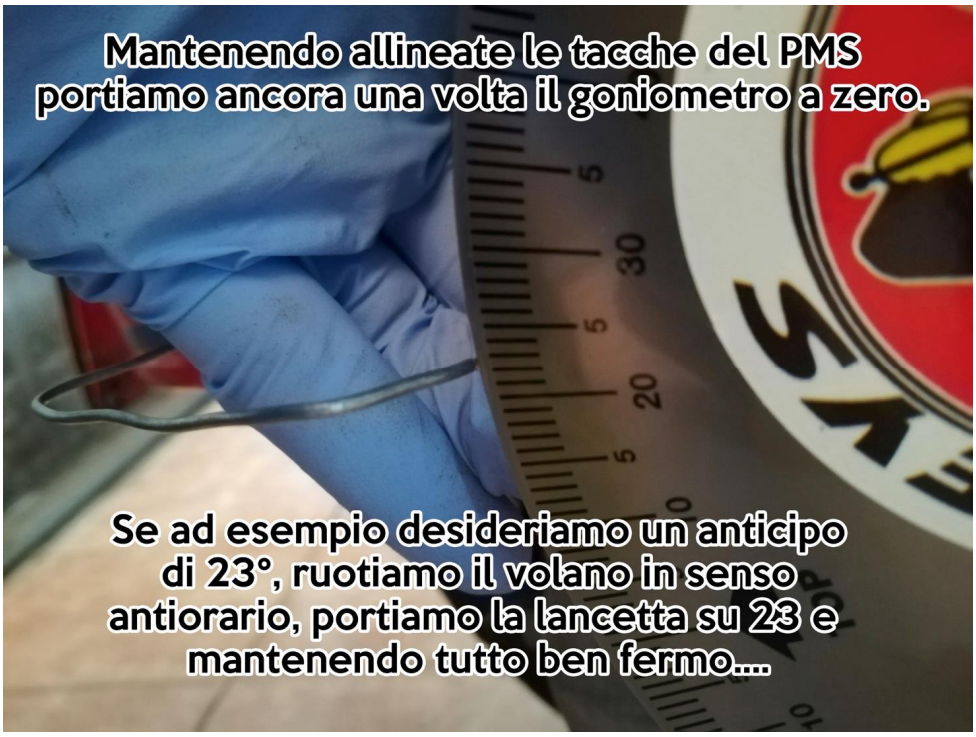
Supponiamo che la lancetta fosse ferma a 66° partendo dallo zero; la metà di questa distanza in gradi rappresenterà il nostro PMS; porteremo quindi nuovamente il goniometro a zero sulla lancetta, lo fisseremo bene, toglieremo il ferma-pistone e ruoteremo il volano in senso antiorario di 33°.



A questo punto, facendo bene attenzione a mantenere goniometro, volano e lancetta sui 33°, con un pennarello segneremo una tacca sul volano e una corrispondente sui carter: complimenti, avete il PMS!

Bene, abbiamo quasi finito. Supponete quindi di avere un motore come il mio, che ha un modulo aggiuntivo che trasforma l'accensione da fissa a variabile, e supponete che vi serva un

anticipo iniziale di 23° (se lo volete originale a 18/19° il principio è lo stesso); ruotate il volano in senso antiorario di 23° e col pennarello fate una seconda tacca sui carter in corrispondenza di quella sul volano.



Adesso non ci resta che verificare che quanto abbiamo segnato sui carter corrisponda alla reale posizione del piatto statori. Per fare questo colleghiamo la pistola stroboscopica ai poli della batteria 12volt e la pinza ruba-segnale al cavo della candela che nel frattempo abbiamo rimesso al suo posto.

Avviamo la Vespa, puntiamo la pistola in direzione delle tacche fatte col pennarello e premiamo il grilletto. La pistola comincerà ad emettere dei velocissimi flash che illumineranno le nostre tacche. Se la tacca sul carter che avete vergato in corrispondenza dei 23° sarà perfettamente allineata a quella del volano, avete finito.

Se così non fosse, si possono presentare due casi: 1) la tacca del volano si posiziona tra le due tacche sui carter, ovvero tra zero e 23°; in questa situazione dovrete estrarre il volano e ruotare leggermente il piatto statori in senso antiorario, rimontare e sparaflashare di nuovo, ripetendo questa operazione finchè non otterrete l'allineamento; 2) la tacca sul volano oltrepassa quella dei 23°; in questo caso dovrete ruotare leggermente il piatto statori in senso orario ed eseguire una nuova verifica come sopra.