

PROCEDURA PER RIMOZIONE E PULIZIA CORPO FARFALLATO PER MOTORI:

Alfa Romeo Twin Spark 16V

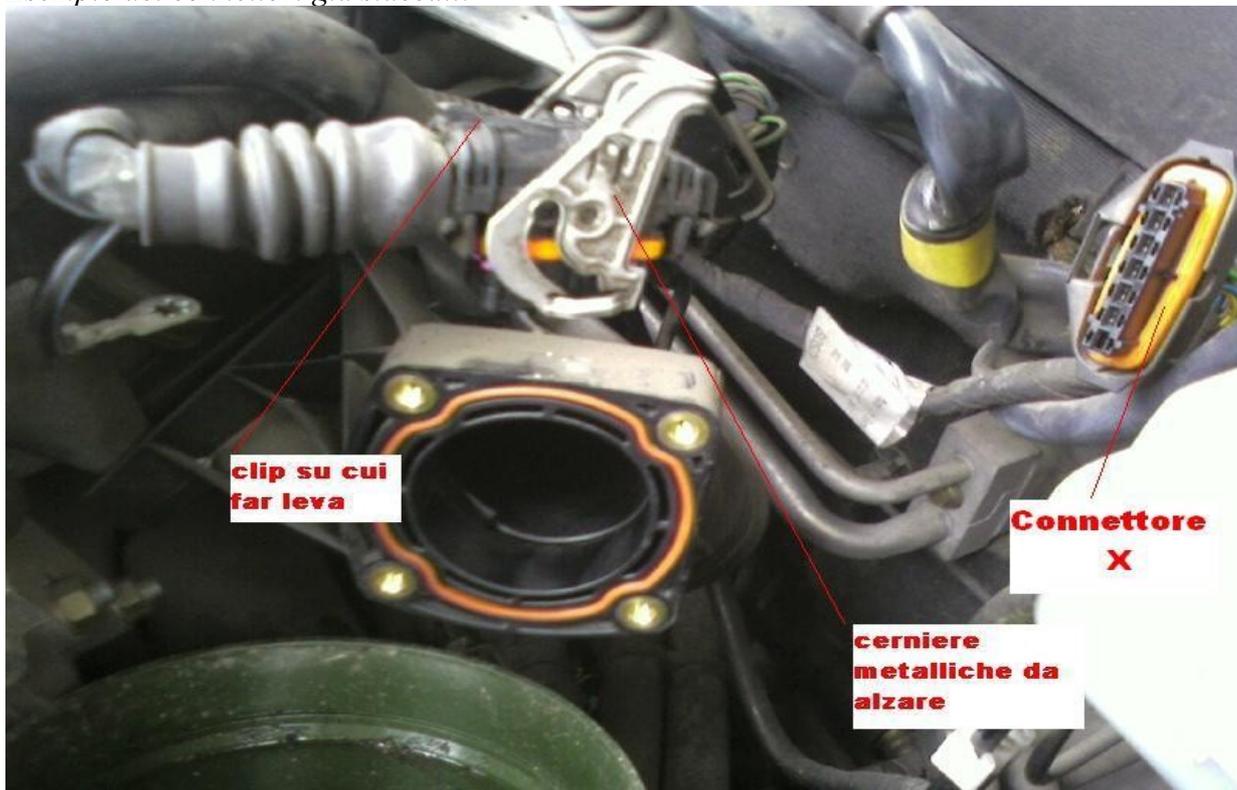
Per prima cosa smontare il condotto di aspirazione che collega il corpo farfallato al filtro aria, potete staccare completamente il condotto a partire dal corpo f. al filtro oppure staccare solo il lato che va a collegarsi al corpo f. e con uno spago legare in qualche punto il condotto flessibile piegandolo in modo che non vi dia fastidio con le alte operazioni. (qui non ho fatto foto). Io ho optato per questa ultima opzione in quanto la fascetta che collega il condotto al corpo f. è a vite e si rimette in un secondo, mentre le altre sono ad incastro ed ogni volta fan sudare per rimetterle.

Poi si può procedere a rimuovere direttamente il corpo f., ma visto il posizionamento delle viti e le future fasi da compiere consiglio di smontarlo pezzo per pezzo, in questo modo:

(consiglio prima di svitare le viti di mettere una ciotolina sotto al corpo f. in modo che se scappa qualche vite non va a finire in mezzo al motore col rischio di non ritrovarla)

-Staccare i 2 connettori grossi sopra al corpo f. (si fa leva su una piccola clip di plastica, si alza la cerniera metallica e vengono via da soli)

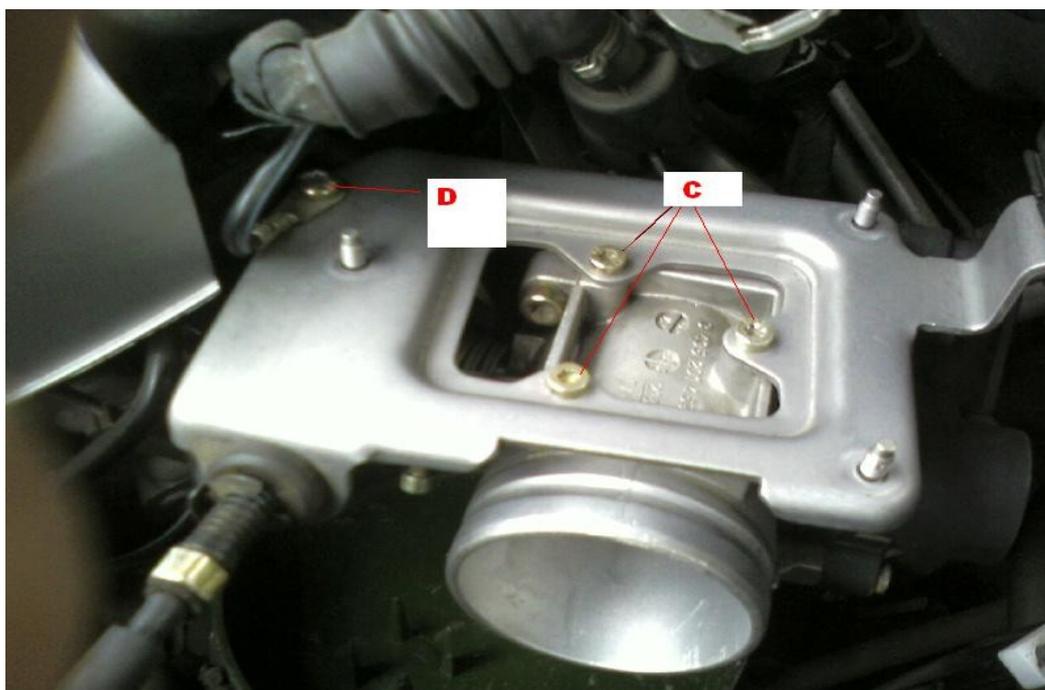
Esempio dei connettori già staccati:



-Ora il corpo f. si presenta come da foto sotto. Iniziate a togliere i 3 bulloncini (A) e a staccare un cavo coi fili connettore dalla fascetta (B), asportate quindi il porta connettori.



Togliete ora le 3 viti torx (Le Torx sono quelle a stella con più punte) piccole (C) e spostate lateralmente quel coperchio metallico in cui entra il cavo dell' acceleratore. (come si vede in foto 1 pag.3) Una volta spostato togliete l'altra vite torx che tiene il cavo di massa (D) .



Ora è molto agevole poter svitare le 4 viti Torx grandi che tengono il vero e proprio corpo f. Nella foto 1 se ne intravede una (E) ma sono posizionate come nella foto 2 in cui si vede il condotto lasciato a nudo.

Foto 1



Foto 2



Staccato il corpo f. staccare il connettore (X) a clip che è attaccato da sotto alla parte nera a destra nella foto 1 (più o meno in posizione F e lo si può vedere nella foto a pagina 1 (x)). Poi staccare il cavo acceleratore (è un po' come per il cavo dei freni delle bici).

Ora si può asportare il corpo f. che , come si può vedere dalle foto sotto, internamente si presenta più o meno incrostato e unto dai depositi.





Utilizzare per la pulizia benzina magari nebulizzata con uno spruzzino, lasciare agire e pulire con uno straccetto e ripeter più volte aprendo a mano anche la farfalla.
Si può procedere anche alla pulizia interna del condotto fin dove ci si arriva (vedi foto 2 pag.3)
Il risultato finale è questo:



Procedere nel verso contrario per il rimontaggio.
Una volta rimontato il tutto, come descritto anche in altri forum, anch'io ho riscontrato che alla prima accensione a freddo il minimo schizza a 2000 giri, poi scende leggermente ed inizia a dare colpi passando da 1500 a 1600 giri, poi girandoci e scaldandosi si nota che si ha meno freno motore e spesso in rilascio da degli strattoni e il minimo scende leggermente col tempo, col passare dei km il minimo tende sempre un pelino a scendere fino ad arrivare ai 900-1000giri. Questo è tutto.

Buonlavoro...

By:Schumy78