

Guida modifiche “RBlata” C1\C2:

Prime modifiche:

Le prime modifiche da effettuare riguardano il corretto uso in sicurezza della nostra minimoto. Andremo quindi ad effettuare delle modifiche nella zona del serbatoio e ai condotti della benzina. In seguito assicureremo la corretta funzionalità della ciclistica e della trasmissione per poi arrivare a migliorare le qualità del motore.

1) Innanzitutto è doveroso controllare che fra la marmitta e il serbatoio ci sia almeno mezzo centimetro di spazio ed eventualmente ricoprire la parte inferiore di quest'ultimo con un foglio adesivo metallico (si usa per ricoprire la parte inferiore delle soglie interne delle finestre).

Se non ci dovesse essere lo spazio fra la marmitta e il serbatoio si può procedere con l'innalzamento del serbatoio attraverso degli spessori di varia natura: da pezzetti di gomma a feltrini per le sedie.

2) Se si pensa di utilizzare il carburatore originale bisogna controllare che la vaschetta inferiore sia stagna in quanto a volte non è sigillata correttamente. Se si dovessero presentare problemi sarà sufficiente utilizzare il set di guarnizioni “Dell’Orto” per “SHA”. Un'altra soluzione è cambiare direttamente il carburatore. Soluzione drastica ma ottima, se pensiamo di andare ad incrementare il diametro del carburatore, è la sostituzione dello stesso con uno italiano, riusciremo così ad effettuare anche una perfetta carburazione. Il modello da procurarsi in questo caso è il “Dell’Orto” PHBG 15 o 18 tipo “BS”.

3) E' d'obbligo la sostituzione del tubo della benzina in quanto quello originale cinese dopo molto tempo tende ad indurirsi e creparsi. Sul tubo nuovo andremo ad inserire un filtro della benzina e un rubinetto.

Così ogni volta che decideremo di fermare la moto per più di qualche giorno sarà possibile chiudere il rubinetto e finire la benzina rimanente nel carburatore e nel tubo in modo da non creare dei sedimenti nella vaschetta ed avere una alimentazione sempre pulita ed efficiente.

4) Di grande importanza è la sostituzione di tutte le viti, sia della ciclistica che del motore.

E' preferibile utilizzare ottimi materiali come l'acciaio.

Attenzione alle viti della corona e dei dischi sono molto dure e vanno tolte scaldando il mozzo ruota con un phon da carrozzeria o in alternativa con uno normale.

Il riscaldamento del metallo diminuisce la forza della Loctite che i cinesi usano come frena-filetti.

5) E' importante cambiare l'attacco delle pedaline, primo perché sono troppo basse, secondo perché sono ancorate in un punto dove il materiale è molto fragile.

Andremo così a creare dei supporti con delle piastre a forma triangolare stile “DM” meglio se d'acciaio o con dell'alluminio minimo di 4mm di spessore. Le attaccheremo con due viti passanti agli attacchi del telaietto reggisella.

6) Spesso le corone cinesi si presentano ovalizzate o storte. Sceglieremo così un prodotto italiano e coglieremo l'occasione per scegliere il corretto rapporto e ad acquistare anche una catena abbinata di ottima qualità.

Indicativamente possiamo scegliere un rapporto “universale” il classico compromesso: per una mini originale 6:68\70 per una mini elaborata 6:68\66

Ricordatevi di lubrificare la catena nuova molto spesso, un po' di lubrificante in più non fa mai male.

7) Per migliorare sensibilmente la frenata vanno sostituite le leve dei freni in plastica con leve completamente in metallo. Coglieremo l'occasione per cambiare i fili dei freni e le guaine. Procederemo quindi alla regolazione dei freni agendo sul grano delle pinze in primis e poi per una regolazione più fine ai registri delle pinze.

8) Spesso il gas rapido cinese è difettoso. Possiamo sostituirlo con uno italiano per la spesa di una quindicina di euro. Coglieremo l'occasione per cambiare il filo del gas e la relativa guaina.

9) E' importante cambiare i cuscinetti dei cerchi perché originariamente sono di materiale di scarsa qualità.

Si possono sostituire con gli "SKF" serie "6000" modelli "Z", "2Z" oppure "2RSH". Cambiamo anche i distanziali interni dei cuscinetti con un tubo di materiale migliore e del giusto diametro in modo che coincida perfettamente con la parte interna del cuscinetto. La giusta lunghezza spesso si trova aumentando di qualche decimo di millimetro il distanziale originale.

Cambieremo anche i distanziali esterni con degli altri in acciaio della stessa misura.

10) Se lo sterzo si dovesse presentare duro o scattoso è necessario sostituire i cuscinetti del canotto di sterzo i dato che ci siamo il solito distanziale interno.

11) La RBlata è una minimoto che presenta un baricentro abbastanza alto avendo la sella alta e arretrata. Va quindi guidata di forza ed è a volte instabile nei curvoni veloci.

E' consigliabile quindi montare un ammortizzatore di sterzo.

12) Finite le gomme di serie, o meglio ancora prima, sostituirle con gomme di qualità, consigliatissime le "PMT". Ne esistono di cinque mescole principali:

- "B" : dure (da noleggio)

- "T40" : intermedie

- "T41" : morbide

- "T43" : morbidissime

- "R" : da qualifica

Le T41 sono un ottimo compromesso personalmente mi durano una stagione estiva.

Non risparmiate sulle gomme in quanto sono l'unica cosa che ci tiene a terra.

13) Per far diminuire le vibrazioni è importante serrare bene il silenziatore al telaio con una fascetta resistente. E' anche utile inserire dei gommini forati fra la vite della fascetta e il sostegno del telaio.

Modifiche al sistema di raffreddamento:

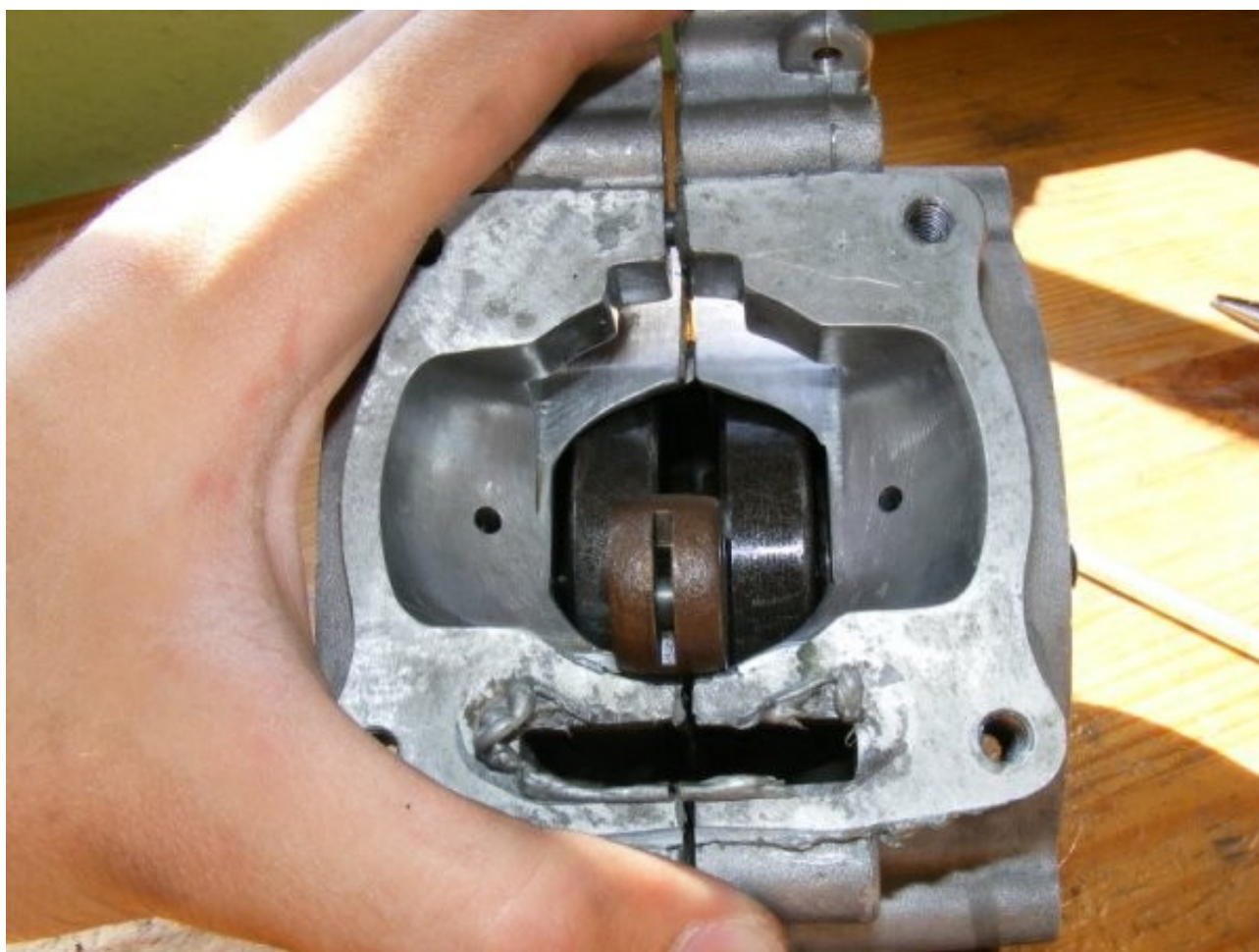
Dopo i primi consigli affrontiamo la parte più delicata.

Il problema principale della "RBlata" è nel raffreddamento in quanto molto spesso ci troviamo con acqua che esce dal tappo della vaschetta o con il cilindro che scalda o comunque con temperature di esercizio troppo alte soprattutto in estate. I consigli che seguiranno andranno a ristabilire il corretto funzionamento del sistema di raffreddamento.

(alcune foto utilizzate sono prese da altri siti o forum)

1) Come prima cosa aprendo il motore notiamo che l'impianto di raffreddamento è in parte ostruito da dei residui di materiale plastico che andranno eliminati con delle spatoline.

Inoltre la sezione dell'area della camera di raffreddamento è molto minore rispetto a quella del cilindro, andremo quindi ad aumentarla con una fresa (minutensile elettrico) fino a far combaciare perfettamente le due sezioni.



I residui plastici e la stretta sezione rettangolare.



La sezione molto più ampia del cilindro.



L'ampliamento della camera di raffreddamento combaciante col cilindro.



Lavorazione e ampliamento della camera di raffreddamento.

2) la lavorazione successiva interessa la parte del cilindro. E' una delle lavorazioni più delicate da effettuare.

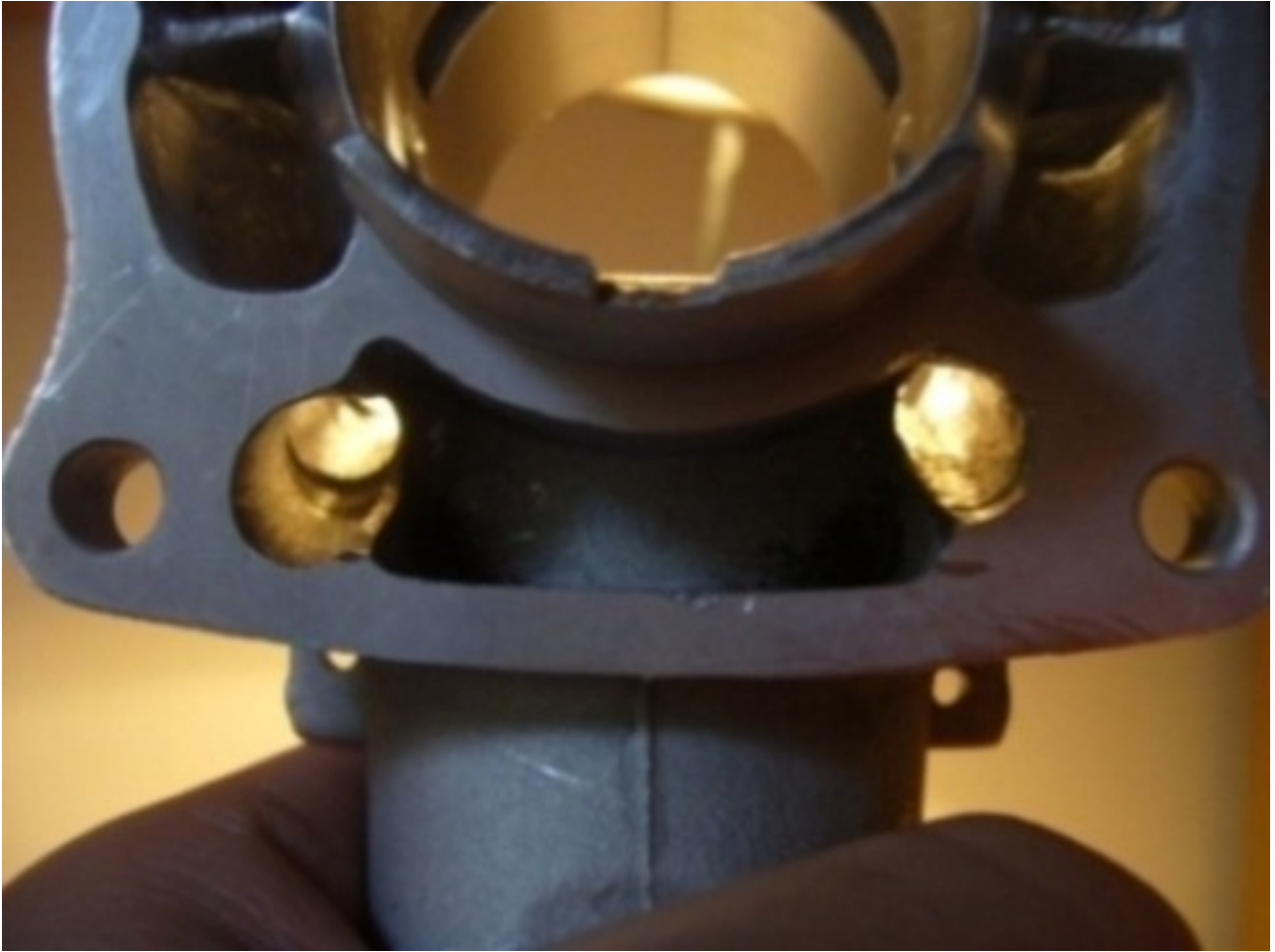
Consiste nell'aumentare il diametro dei fori che fanno passare l'acqua dal carter alla testa del cilindro.

Infatti questi due fori hanno un diametro molto piccolo rispetto alle esigenze del motore.

Andremo così, utilizzando un trapano a colonna, ad aumentare il diametro fino a 7 mm.

Attenzione però la lavorazione va fatta gradualmente aumentando di mezzo mm alla volta il foro.

Massimo si riesce ad arrivare a 7 mm. Se non si è sicuri o comunque non si vuole rischiare di sfondare nella luce di scarico consiglio di fermarsi ad un foro da 6 mm che è già sufficiente.



I fori maggiorati a 7 mm.