

MOTORI

NUOVA FAOR - RPM



» A CURA DI ROBERTO FUZZI

E' nuovo, e la novità ha colpito anche il sotto-sopra scritto... vedere un motore marchiato NF (Nuova Faor) ed RPM è una cosa che ti lascia di... plastica!

Evviva, l'idea che mi sono fatto è che questo motore sia fatto da una casa orientale... magari dalla Axial, che motorizza molti modelli di casa Robitronic, distribuiti da Rpm... ed il carter mi dà quasi l'impressione di aver azzeccato l'ipotesi. Ma in "casa

madre" giocano a fare i misteriosi, e io sto al gioco, ma un paio di motorelli me li sono presi per vederli per bene.

Sono dei .21, ossia 3,5 cc, e la differenza sostanziale sta solo nell'avviamento a strappo di uno di questi, mentre il resto del motore è uguale, accoppiamento più "lasco" a parte in quello a strappo come logica vuole. Nel proseguo qualche veloce commento alle parti che li compongono.

CARTER.

Bella fusione, senza residui evidenti e bave poco estetiche. Successivamente è ripreso di macchine utensili per le lavorazioni interne, i canali di travaso sono ricavati dal passaggio della fresa e si nota l'angolo a 90° lasciato dall'utensile, angolo che mediamente viene raccordato per dare ai gas una strada senza brusche interruzioni.

Le alette di dissipazione calore e rinforzo sono presenti solo verso la sezione superiore, ma l'insieme risulta solido e piacevole alla vista.

Il colore nero viene dato prima delle lavorazioni e lo si vede là dove la macchina utensile non ha lasciato il segno del suo lavoro.

Cuscinetti standard (non sono in ceramica) e albero che gira libero, segno di un'eccellente centraggio dei due cuscinetti su tutto l'asse passante nonostante le tolleranze ripetute al centesimo sui diametri presenti.



ACCOPPIAMENTO

Classico, Abc, tre luci di travaso molto semplici ed una di scarico con andamento curvilineo, che sembra dirci che "vuol stare nel giusto", dando al fruitore una tranquillità di funzionamento di base come caratteristica principale. Le lavorazioni, nella loro semplicità, sono eseguite molto bene, nessuna bava o residuo presente, segno di un ripasso uno ad uno da parte di personale addetto alla rifinitura. Il punto di conicità superiore si trova a circa 4 mm dalla sommità, che tolto al mm del sottotesta ci dice che il pistone comincia a "puntare" a 3 mm dal Pms. Il pistone presenta due gole frangifiamma e il classico scarico sul mantello dalla parte che da verso il cuscinetto di banco, bronzine presenti sia sulla testa sia sul piede di biella, con quest'ultima dall'aspetto solido e leggermente raccordata sui fianchi.



ALBERO E TAPPO MOTORE



Classico anch'esso, da 13mm di diametro e foro da 9mm che termina con una piccola "virgola".

Buona la rifinitura superficiale della parte che si accoppia con i cuscinetti, idem il bottone di biella da 5 mm.

Curiosa la forma del volano, con la classica forma che prende i 4/5 della superficie per poi lasciare il tondo pieno dietro, una scelta dettata da due cose: velocità di lavorazione o preciso indirizzo di progettazione. Normalmente si cerca di raccordare la parte che vedete a sx nella foto, per cercare di avere una superficie che non opponga resistenza al moto, mentre in questo caso sembra che la forma lasciata raccolga volutamente i gas freschi dal carter pompa per trasferirli veloci ai travasi.

Il tappo motore è in lega d'alluminio (su alcuni motori orientali si trovano anche quelli in plastica... quindi meglio specificarlo), e presenta la sola lavorazione atta a non far toccare il pistone al suo punto morto inferiore. La chiusura è assicurata di un o-ring che risulta ben proporzionato, non è stato semplicissimo estrarlo dalla sede, ottima tenuta!





CARBURATORE



Lavorazioni ineccepibili, composto da fusione in lega d'alluminio.

Diametro del foro d'ammissione aria di 8mm.

Due le regolazioni del titolo miscela, quella del passaggio dei bassi è dalla parte dell'attacco tiranteria, ovvia la regolazione del massimo dalla classica torretta.

La battuta del minimo meccanico è invece sul fianco, facilmente raggiungibile e da trovare "al volo", in quando è chiaramente visibile sul fianco, su una porzione di fusione dedicata. L'attacco al carter conta sulla classica ussola metallica ed ha un diametro da 15mm, misura che accomuna tante produzioni (per esempio è la misura usata da Novarossi, i cui carburatori sono di riferimento e spesso usati per risolvere problemi su altri motori...)

TESTA



In lega d'alluminio, 12 alette di raffreddamento dal bel colore anodizzato di una bella tonalità di rosso, molto sobria come lavorazioni.

La candela è del tipo normale e, come da foto, il sottotesta è direttamente ricavato dal pezzo in un'unica soluzione. Quest'ultima soluzione sottointende mediamente ad un uso più amatoriale che corsaiolo, sui motori di alta gamma il sottotesta separato c'è sempre, ma il complesso nella sua interezza sembra assicurare un'ottimo smaltimento di calore.

Singolo rasamento da 0,2mm.

AVVIAMENTO A STRAPPO



Come da prefazione, eccoci in chiusura al modello con avviamento a strappo.

L'unica differenza riscontrata è nell'accoppiamento, che "chiude" a circa 2mm dal Pms.

Il fatto di lasciare più "libero" l'accoppiamento conico serve per facilitare l'azione di moto data dal meccanismo d'avviamento, la cordicella e il cuscinetto unidirezionale non potrebbero sopportare la chiusura meccanica di un classico accoppiamento dedicato ai motori con avviamento tramite volano.

Per cui lo risottolineiamo: sono fatti apposta, non giudicateli dal poco "inconamento" anche da nuovi, sono nati così appositamente per facilitare la vita di chi li accende e li usa, meno "stretta meccanica" significa meno fatica a metterlo in moto e meno spente in caso di battuta bassa del minimo meccanico nei primi litri d'uso.

Ad un neofita che si indirizza allo scoppio bisogna dare il meglio del semplice ed immediato, un motore che incona da paura ma che non si accende lo "tira nel cestino"!