

SOSTITUZIONE CAVI E CAPPUCCI CANDELE SULLA RD 500 Ic

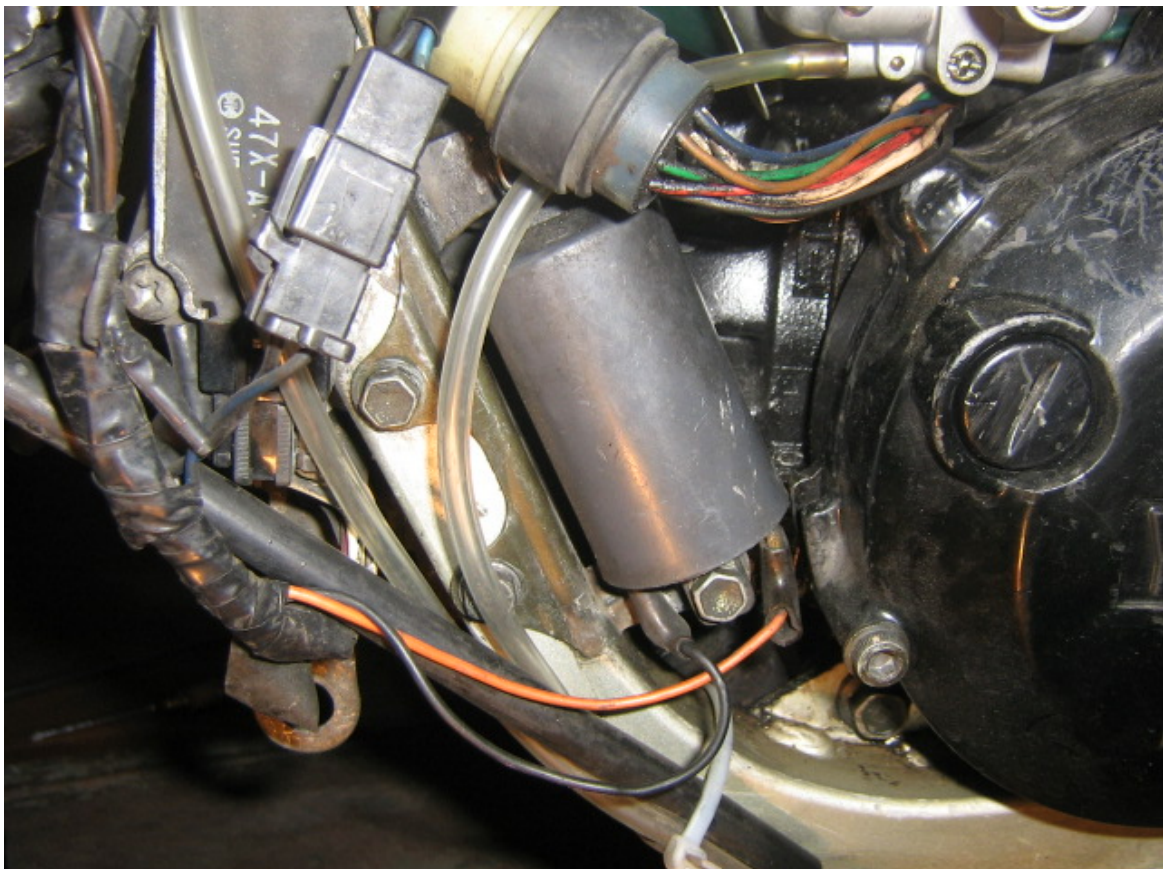
Confezione.



Il cavo sciolto.



Come si presentano i cavi dei cappucci e la bobina, della bancata anteriore, originali.



La bobina smontata.



Fate molta attenzione a sfilare le mollettine di plastica che fissano i cavi nella bobina. Sono una parte molto fragile del sistema e tendono a rompersi facilmente se forzate.



I vecchi cavi sfilati con annesse le molle di plastica.



Prendete la giusta misura del cavo e quindi tagliate la parte in eccesso...



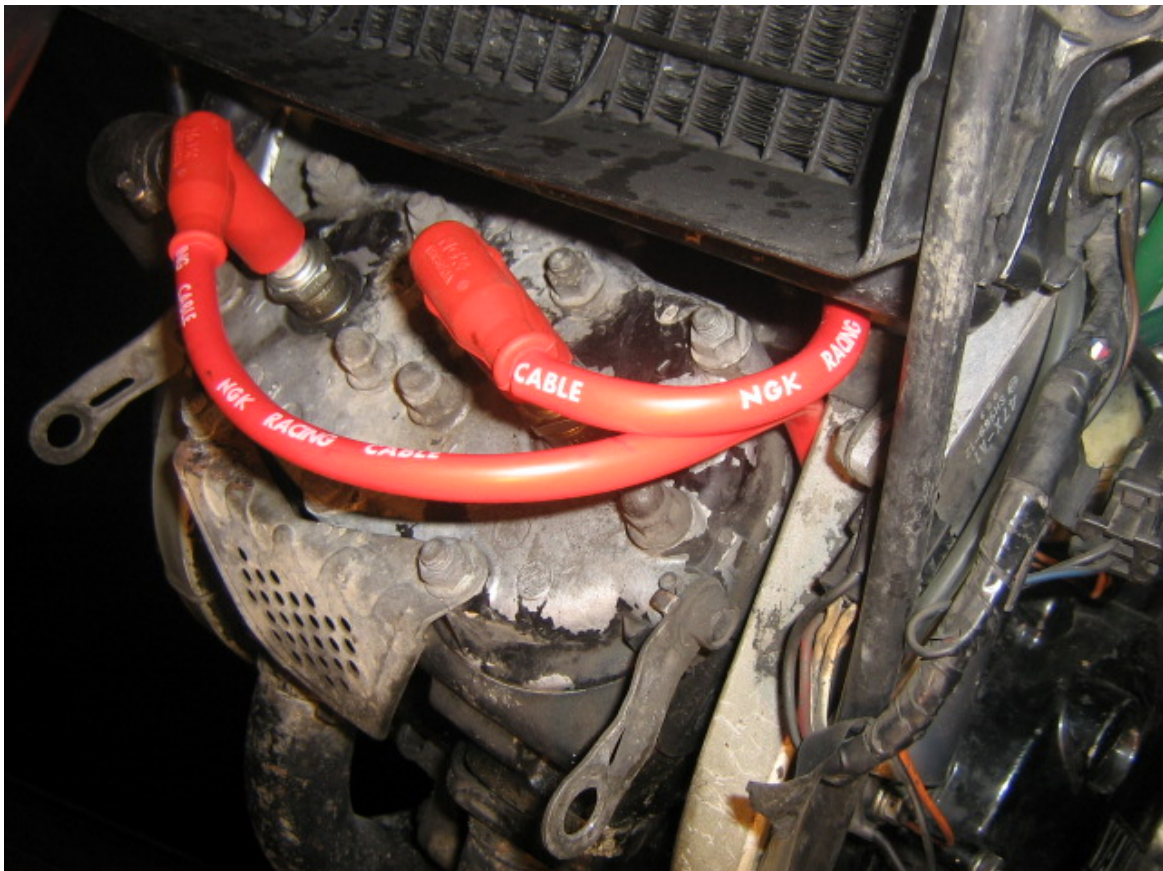
...poi infilate prima i cavi nella molletta e successivamente nella bobina.



Ecco come si presentano la bobina ed i cavi finiti e pronti al montaggio...



Bobina inferiore e cavi cappucci montati.



Ora passiamo alla bancata posteriore.
Come prima cosa smontate il bullone che si trova sotto il canotto sopra il radiatore.



Ecco come si presentano i cappucci, i cavi originali...



... e la bobina



Questa è la bobina dei cilindri posteriori.
Facendo sempre il massimo dell'attenzione, togliete le mollette di plastica
di ritegno dei cavi e proseguite nel lavoro come per la
bobina della bancata anteriore descritta precedentemente...



...il lavoro finito relativamente alla bancata posteriore.



Ora proviamo la moto. Ecco da prima le candele con pipette e cavi vecchi...



... ed ora le candele con pipette e cavi nuovi.



Adesso tramite un tester digitale, per scrupolo, misureremo i valori di impedenza dei vecchi cavi e delle vecchie pipette (originali).



Cavo e pipetta #1: nessun segno di vita.



Cavo e pipetta #2: 4.87 k Ω



Cavo e pipetta #3: 7.24 k Ω



Cavo e pipetta #4: 4.55 k Ω



ULTERIORE ANALISI DEL CAPPuccio CANDELA NON CONDUTTORE

Il cappuccio candela con cavo e poi senza.



Sezionamento del cappuccio.



Cosa si presenta a fine taglio...



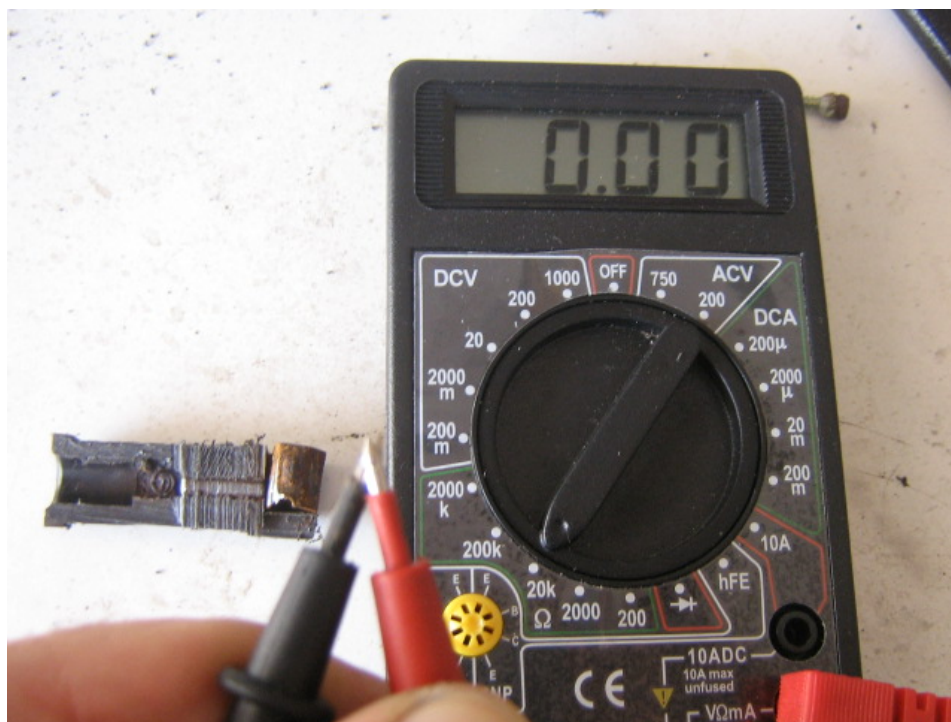
Le condizioni di avanzato ossidamento all'interno, erano queste...



...ma l'aspetto esteriore del puntaletto dove si avvitava il cavo, era più che buono.



Un controllo al tester...



... ed al cappuccio, dove la conduzione è nulla.



Questa è la sezione del cappuccio...



...e qui tutti i suoi componenti.



Ultimo controllo al resistore da 5 k Ω che in realtà NON CONDUCE !!!



Conclusioni:

Calcolando che i cappucci delle candele hanno in origine una impedenza di 5 k Ω , alla luce dei fatti solamente due cappucci su 4 hanno mantenuto "grosso modo" il valore di corretto funzionamento, uno ha un valore di impedenza maggiore mentre addirittura un altro lavora praticamente a circuito aperto apportando quindi anomalie decisamente controproducenti al corretto funzionamento del motore.

Ora, le nostre moto seppur dotate in partenza di apparati con ottima qualità di costruzione e di materiali, hanno tuttavia sulle spalle diverse migliaia di km ma ancor più hanno sulle spalle diverse decine di anni trascorsi chi più chi meno al freddo, sotto la pioggia, sotto il sole cocente al mare, in ambienti umidi, polverosi, ecc..

Questo fa sì che parti meccaniche ed elettriche (soprattutto), siano soggette ad un lento ma costante logoramento sovente interno e affatto visibile ad occhio nudo.

La prova del cappuccio e dei cavi delle candele, è un test per far notare appunto quanto il corretto funzionamento di un motore possa dipendere in enorme parte e molto più spesso di quanto si pensi anche da componenti così piccoli e troppo spesso molto trascurati per non dire totalmente dimenticati.

Lo stesso discorso vale, naturalmente, anche per tutti quanti gli altri sistemi, da quello frenante a quello elettrico principale.

Spero che questo documento possa esservi stato d'aiuto.

Buon Lavoro.

Moto:	<i>Yamaha RD 500 Ic</i>
Cavi e cappucci :	<i>NGK Racing Cable, Type: CR6</i>
Meccanico e relatore :	<i>Luglio94</i>
2° relatore :	<i>Campana</i>
Fotografo :	<i>Luglio94</i>