

 UN MOTORE SOTTO LALENTE

MERCURY 50 4 STROKE

di Alfredo Gennaro

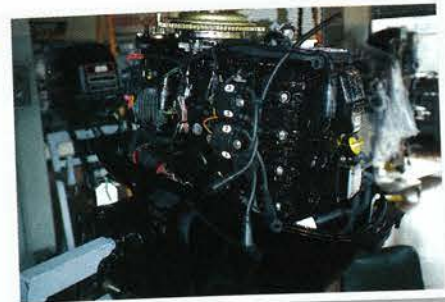


A partire dal '95 è iniziata la distribuzione sul mercato di un nuovo ed interessante modello di fuoribordo: il Mercury a 4 tempi da 50 HP. Pensiamo di fare cosa gradita ai lettori iniziando da questo numero una nuova serie di articoli didattici che coinvolgeranno via via le novità di spicco nei motori fuoribordo. Con la collaborazione delle officine del produttore o del distributore, illustriamo con foto e semplici commenti gli interventi connessi con un buon uso del

motore ed una corretta periodica manutenzione o sostituzione delle parti di consumo. Non è nostra intenzione fare un doppiopione del manuale tecnico; vorremmo solo fornire notizie utili e pratiche, da una parte correlate al modello nuovo e quindi non evidenti, dall'altra sempre utili ed interessanti per chi usa un fuoribordo. Attendiamo dai lettori commenti, suggerimenti, consigli.



Apertura: una volta tolta la calandra, per accedere alle parti superiori del motore bisogna rimuovere la protezione di plastica montata a pressione, corredata anche di un tubicino di drenaggio per l'acqua accidentalmente penetrata: si possono notare il volano e la puleggia della cinghia di distribuzione in gomma dentata.



La vista del motore dal lato sinistro mostra le quattro candele senza gli appositi cappucci di collegamento: sono candele speciali (NGK DPR6EA9) montate molto profonde in sedi molto strette; per smontarle occorre una chiave speciale (a parete sottile) a tubo da 18 mm che non viene fornita tra le dotazioni del motore e pertanto va approvvigionata a parte. I tecnici della casa però affermano che in questo quattro tempi la sostituzione delle candele è una cosa rarissima.



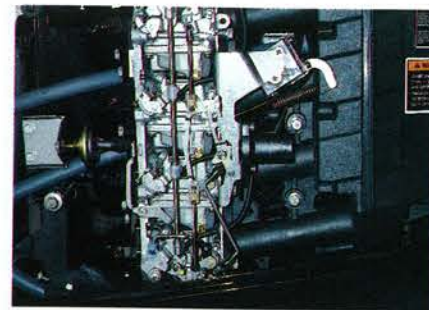
Sulla parte sinistra, ben identificato in prossimità del raddrizzatore, è un unico fusibile inserito in un connettore a tenuta stagna: una volta staccato il connettore viene fuori il fusibile a spina da 20 ampere. Non sarà male munirsi di qualche ricambio di fusibile, che è difficilmente sostituibile da collegamenti di fortuna, e che sarà bene rimpiazzare solo dopo aver verificato che non ci siano contatti o malfunzioni elettriche, altrimenti si rischia di bruciarlo di nuovo.



Nel caso occorra cambiare l'olio, ed è consigliabile farlo ad ogni inizio di stagione, lo scarico dell'olio vecchio può essere fatto in due modi; svitando cioè il tappo a lato sinistro del gambale, oppure usando la pompa che viene venduta come accessorio e che, avvitata alla sede dell'astina di controllo, consente l'estrazione. Nel primo caso occorre fare le cose a motore caldo ed aspettare qualche tempo per lo scarico completo. Nel secondo caso sarà consigliabile fare le cose in due riprese: a motore caldo la prima volta, e di nuovo quando il motore si sarà raffreddato.



L'olio fresco (ci vogliono per il cambio tre litri di olio SAE 10W-30), così come quello di rabbocco, va versato nell'apposito bocchettone con il tappo giallo previsto nella parte posteriore della testa motrice. Dopo aver svitato il tappo si versa l'olio, che la Mercury fornisce anche in bottiglie studiate per agevolare il travaso. Va ricordato che la presenza di una quantità considerevole di olio nel carter consiglia lo stivaggio ed il trasporto in piedi o in posizione coricata, con la testa sempre più in alto possibile rispetto al piede: nel caso sia necessario usare altre posizioni converrà scaricare l'olio.



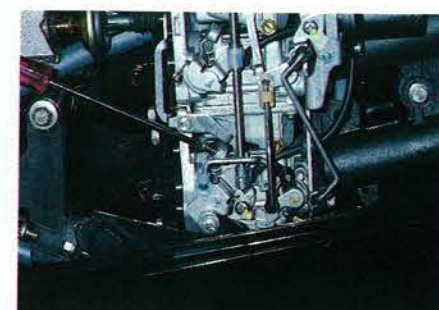
Dalla pompa il carburante viene alimentato ai quattro carburatori. Alla destra del gruppo di carburatori il cilindretto nero dal quale fuoriesce un tubicino è lo starter automatico. Il motore infatti va sempre messo in moto al minimo ed è lo starter automatico a decidere, in funzione della temperatura e del funzionamento al minimo, se inserirsi con un arricchimento e quando staccarsi.



Per smontare l'elica occorrono alcune semplici operazioni ed alcune precauzioni. Bisogna innanzitutto allargare con un cacciavite le alette metalliche che impediscono di girare al dado autobloccante; poi, dopo aver posto un blocco di legno come nella foto per impedire che l'elica giri sotto lo sforzo della chiave, occorre rimuovere il dado autobloccante completamente.



Prima di rimontare la pompa, mettete un poco di grasso sulla scassa dell'albero dove va appoggiata la chiavetta: il grasso servirà a tenere ferma la chiavetta e faciliterà la sistemazione della girante. Quando rimontate il piede il fatto di averlo smontato con la marcia avanti inserita vi consentirà di ritrovare facilmente la posizione del millerighe con piccoli movimenti dell'elica.



La posizione del cacciavite indica la vite di registro del minimo, che può essere necessario ritoccare di tanto in tanto o regolare in funzione del tipo di uso che si fa del motore: ovviamente la vite di registro è unica per i quattro carburatori, che sono accordati in fabbrica. Si sconsiglia categoricamente di agire sulle altre regolazioni dei carburatori che sono predisposte strumentalmente in fabbrica e che solo con il controllo di opportuni strumenti possono essere messe a punto.



A questo punto si può rimuovere, nell'ordine, sfilandoli: il blocco del dado, l'elica e la rondella di appoggio, ricordando, per poter rimontare correttamente la rondella, che la parte piana è quella rivolta verso il mozzo dell'elica. Prima di rimontare l'elica è bene sempre ingrassare l'albero scanalato.



Una volta alzato il motore, e per farlo a mano occorre svitare l'apposita valvola manuale, si può rabboccare o cambiare l'olio del power trim: il riempimento si fa dal bocchettone col tappo giallo al di sotto del cilindro idraulico di sollevamento, usando l'apposito olio fornito tra gli accessori.



Il coperchio delle punterie è stato rimosso e la distribuzione è interamente visibile: la puleggia in alto aziona l'albero a cammes, che comanda i bilancieri e quindi le valvole. La regolazione dei giochi è semplicissima, anche se è consigliabile farla fare a chi è pratico: la foto mostra dove va inserita la sonda calibrata per il controllo o la regolazione del gioco.



Smontaggio pompa acqua. Inserite la marcia avanti (vi sarà utile per il rimontaggio); una volta smontato e sfilato il piede rimuovete i quattro perni indicati dalle dita del meccanico e quindi il coperchio pompa con la girante: attenzione a non perdere o dimenticare la chiavetta della girante. Se dovete cambiare la girante qualsiasi senso è buono, ma se dovete rimontare la stessa girante stati attenti a non invertirla e a seguire la forma che ha preso: ricordate che l'albero, guardato dall'alto, gira in senso orario.



Sia per l'accessoria che per i lubrificanti è sempre bene usare quelli originali studiati dal costruttore: nel caso si vogliono usare altri prodotti è sempre bene fare una chiacchierata con i tecnici della casa per scegliere quelli più idonei e soprattutto compatibili.