

in microfusione, sabbiate e verniciate di nero. La luce di scarico ha un diametro di 21 mm ed è filettata (17 mm la parte interna). Davvero impressionanti i condotti di aspirazione: ben 18 mm di diametro esterno e vengono montati e sigillati in fabbrica. I copriaste sono realizzati con un tubo d'alluminio e terminati con delle cuffiette

sempre in alluminio, il tutto è imbullonato a carter e teste con due flange debitamente sigillate. Il coperchio delle valvole, stampato in alluminio ha un bel logo Valach in rilievo ed una spessa guarnizione alla base per evitare perdite d'olio dalla distribuzione. Rimosse le due viti che lo fissano alla testa si ha un comodo accesso a valvole,

bilancieri e aste. I bilancieri hanno un piccolo foro, fondamentale per poterne lubrificare il movimento (vedi foto nel manuale). Il meccanismo di regolazione del gioco è semplice e funzionale: all'estremo opposto del bilanciere, rispetto alla valvola, c'è un grano che agisce da registro; per regolarlo basta allentare il controdado e, per mezzo di una chiave a brugola, avvitare o svitare il grano.

Il carburatore è un classico Walbro e viene fissato per mezzo di due viti ad una ulteriore flangia che funge da raccordo con i condotti di aspirazione e che garantisce il necessario taglio termico.

#### ACCESSORI

Oltre alle candele, Rcexl CM6 (no iridium), troviamo la chiave per poterle avvitare e svitare (non molto precisa, in effetti) brugola, chiave fissa e spessore calibrato per



#### IL MOTORE DA VICINO

Gran bel pezzo di alluminio! Il carter è in tre parti: quella anteriore ospita i cuscinetti e funge da supporto per il trascina-elica; quella centrale, in due pezzi imbullonati tra loro, ospita l'albero a gomiti, gli ingranaggi della distribuzione e l'albero a camme. Tutto il carter è tornito e fresato da barra. La parte posteriore è chiusa da una spessa flangia, anch'essa lavorata a macchina. Oltre che da staffaggio del motore funge anche da tappo del carter, supporto per i cuscinetti degli alberi e porta il gruppo carburatore. I cilindri sono invece in microfusione, sabbiate, e sono imbullonati al carter con quattro viti. Un dettaglio mi ha incuriosito: le alettature dei cilindri non hanno alcun foro per passare con la chiave a brugola per serrare le viti di fissaggio e quindi va da sé che l'assemblaggio richiede tempo, cura e precisione. Le teste, imbullonate al cilindro, sono realizzate anch'esse

