

ogni fase del rodaggio. Ho poi chiesto info in merito all'amico Jiří. Le temperature di normale utilizzo devono aggirarsi intorno ai 120° C (picchi fino ai 160° C sono ammessi solo per pochi secondi), misurati all'altezza della candela, sulla parete posteriore del cilindro, ovvero quella non esposta al flusso d'aria. E' normale avere un delta tra i due cilindri di circa 20° C. Per il break-in la miscela iniziale deve essere 25:1, ovvero su 5000 ml di benzina si aggiungono 200 ml di olio. Il carburatore esce già tarato di fabbrica e non richiede alcun aggiustamento. Con altri motori avevo già sperimentato la verde a 100 ottani, senza rilevare particolari vantaggi, se non temperature di esercizio più alte, per cui ho deciso di usare la classica 98 ottani. Prima d'iniziare, il gap tra elettrodo e catodo va regolato a 0,4 mm. Io ho preferito sostituire le originali Rexel con delle fidate NGK CM6. Al serbatoio Dubro da 700 cc ho sostituito il tappo glow con quello per benzina, messo tubi in ottone più grandi e raccordato il tutto, pendolino (no antibolla) compreso con il classico tygon. Può sembrare piccolo come serbatoio, ma il Valach è un 4 tempi, consuma circa la metà di un 2T semplicemente perché a parità di giri compie la metà delle combustioni. Forare l'elica richiede parecchia attenzione: ci vuole un buon trapano a colonna e una punta da 5,3 mm, che è il diametro dei fori presenti sulla rondella di fissaggio. Io tipicamente foro l'elica in modo da sentire la compressione quanto questa è alle 14:40. Sul cavalletto ho anche sistemato la rx, i sensori, le batterie e il serbatoio. Nella fase di rodaggio è importante variare spesso il regime di rotazione del motore, così ho installato anche un servo per comandare agevolmente il gas. Per questo motore Valach raccomanda due ore di

rodaggio e di non superare i 3000 rpm per i primi 30 minuti di funzionamento. E' tutto pronto per la prima accensione: fatto il pieno, accesa rx e tx, collego la LiPo 2s alla centralina motore che, come da manuale, inizia a suonare per segnalare che è armata. Chiudo l'aria, alzo il trim di qualche "tacca", sette energici flip (la compressione si fa sentire!) all'elica e il Valach borbotta. Apro l'aria, altri otto flip e si parte. Il 170 è in moto. Wow! Avendo montato solo i collettori, la voce del motore è cupa, piena, pare ruggire! Subito un occhio al contagiri e alle temperature: più di 2000 rpm con poche tacche di trim... cavolo! Regolo il gas per un regime di circa 1500 rpm e mi godo il sound. Le temperature iniziano a salire; un cilindro in particolare appare subito ben più caldo dell'altro. Dopo pochi minuti, il cilindro più avanzato (che diversamente da altri motori boxer è il destro) è a 124°C. Il sinistro si ferma a 93°C. Continuo a giocare col comando del gas senza mai superare i 3000 rpm. Provo ad abbassare il trim per "sentire" il minimo. 900 rpm (123°C cilindro destro, 83°C il sinistro) nonostante la carburazione di fabbrica (due giri per entrambi gli spilli) sia molto grassa, il 170 riprende immediatamente, pare non sentire la 34x14. Che coppia! Il primo serbatoio dura una trentina di minuti e il divario di temperature tra i cilindri rimane sempre sopra i 30° C. Incuriosito provo a far girare l'elica: a caldo il 170 non offre più così tanta resistenza in compressione. Noto anche che il collettore sinistro (cilindro più freddo) si è allentato e presenta più residui di combustione rispetto al destro. Per ora sono molto soddisfatto. Il motore è partito agevolmente, senza mai dare un contraccolpo o avere esitazioni. Ora bisogna lasciarlo raffreddare e fra qualche ora

andare a verificare candele, valvole e collettori. A motore ben freddo smonto le candele: entrambe sembrano nuove, solo qualche deposito nero di olio bruciato, maggiore sulla candela di sinistra. Tollo i coperchi delle valvole e noto che la quantità di olio rimasto è molto differente: il sinistro gocciola olio, il destro ha solo qualche traccia nel coperchio, ma nulla di più. Chiederò informazioni a Jiří per l'olio e per le temperature. Un po' preoccupato, verifico il gioco delle valvole. E' un'operazione che non ho mai fatto, visto che questo è il mio primo 4T. Seguo alla lettera i consigli che mi ha dato l'amico Giorgio Loda: tondino di tiglio infilato nel foro della candela per trovare il PMS e procedo a misurare con lo spessimetro fornito il gap. Giusto la valvola di carico sinistra è leggermente più lasca e la registro. Ripulisco i coperchi, lubrifico i bilancieri e richiudo. Attenzione alle guarnizioni: nel mio 170 l'asse che incerniera i bilancieri arriva a toccare la guarnizione e bisogna prestare attenzione sia nello smontaggio, sia nel rimontaggio per non rovinarla. Noto anche che le teste cilindriche delle viti M4 che serrano i coperchi delle valvole sfre-

gano leggermente nelle loro sedi. Decido di sostituirle con delle viti inox che hanno la testa di qualche centesimo più piccola. E' tardi, ma prima di dormire voglio scrivere a Jiří e chiedere lumi su temperature e residui di olio. La mattina Jiří ha già risposto: temperature Ok, olio Ok. Tutto andrà a migliorare man mano che il motore prosegue nel rodaggio, *don't worry!* Nei giorni successivi continuo a far consumare miscela al 170, controllando e registrando, dopo ogni serbatoio i giochi delle valvole. Pochi flip sull'elica e il Valach parte, sempre. Il gap delle temperature non cambia e anche i residui di olio nei coperchi valvole rimangono ben diversi. I 30 minuti dalla prima accensione sono ampiamente trascorsi; è ora di sentir cantare il 170. Dopo aver portato



[www.youtube.com/watch?v=1s34KkYBvWM](http://www.youtube.com/watch?v=1s34KkYBvWM)  
[www.youtube.com/watch?v=uthBJdlNK98](http://www.youtube.com/watch?v=uthBJdlNK98)