

Misteri e segreti dei carburatori RC-R

testo di Paolo N

Fin dai primi tempi in cui venni in possesso della mia Northwest, sentii subito parlare di questi fantomatici carburatori montati sulla RC-R, che consentivano di ottenere un leggero ma sensibile incremento di prestazioni senza operare modifiche e lavorazioni radicali. Tutto ciò perché questi carburatori avevano tarature più “spinte” (in sostanza, più benzina!), che abbinati a una scatola filtro diversa e più capiente come volumi, permettevano quei famosi 2/3 CV in più.

Nel corso di questi anni, proprio riguardo a queste tarature ho sentito opinioni diverse e spesso incomplete. Perciò, con la possibilità di smontare entrambe le versioni dei carburatori che equipaggiano queste Gilera, ho cercato di portare un po’ di chiarezza, evidenziando tutte le differenze sostanziali che ho potuto trovare osservando le due coppie di carburatori.

Va da sé che queste sono mie osservazioni e non è detto che siano la “verità assoluta”. Perciò ben vengano critiche e correzioni!

I carburatori RC-R sono montati appunto sulla RC-R, ma sulla versione senza avviamento elettrico. In questa, infatti, la mancanza della batteria permette di avere una scatola filtro con maggiore volume, ma soprattutto con una conformazione più regolare sia dei volumi interni della stessa che dell’andamento dei collettori collegati alle prese convergenti dei carburatori. Questo si traduce in maggiore portata d’aria, da cui un maggior apporto di benzina e quindi prestazioni migliori.

Analizziamo ora le varie differenze, considerando prima il corpo principale e poi quello secondario a depressione.

Corpo principale

- Getto del massimo

La differenza è evidente, ovvero negli *R* si ha un incremento di 10 punti del getto, passando da 155 a 165. Il che significa ovviamente più benzina!



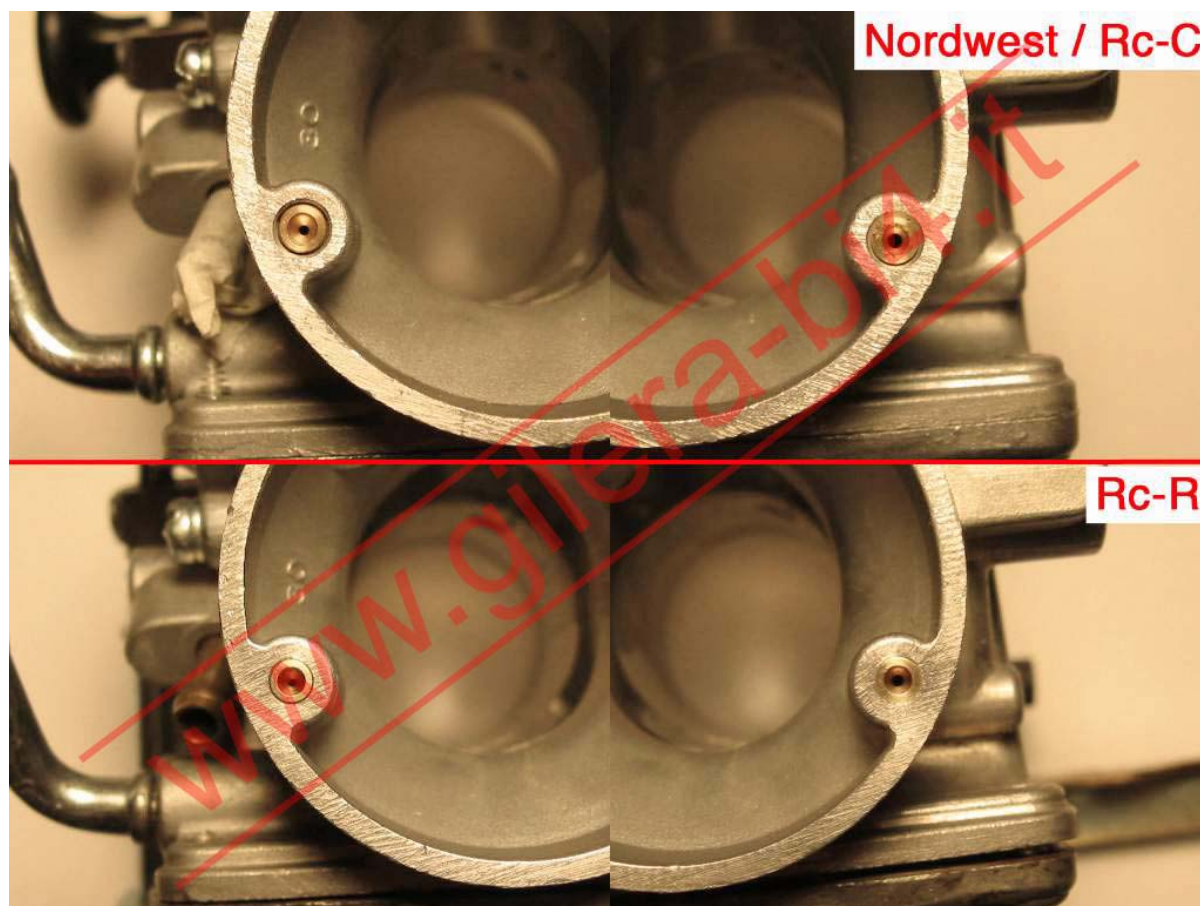
- Spillo

In questo caso, invece, la differenza non è proprio evidente. Infatti, osservando i due spilli, la differenza non colpisce quasi per nulla, se non ci fossero i codici a indicarci che non sono la stessa cosa. In realtà osservando attentamente i due profili, si può notare che l' R risulta un poco più “panciuto”.



- Freni aria

Anche in questo caso si hanno delle differenze e sono ben rilevabili ad occhio. Si nota infatti che nell'*R* entrambi i freni sono più piccoli e diverso è anche profilo a convergente che precede le prese stesse. Una sezione minore potrebbe¹ quindi significare una minore portata d'aria al polverizzatore e al circuito del minimo, compensata dalla maggiore portata fornita dalla scatola filtro.



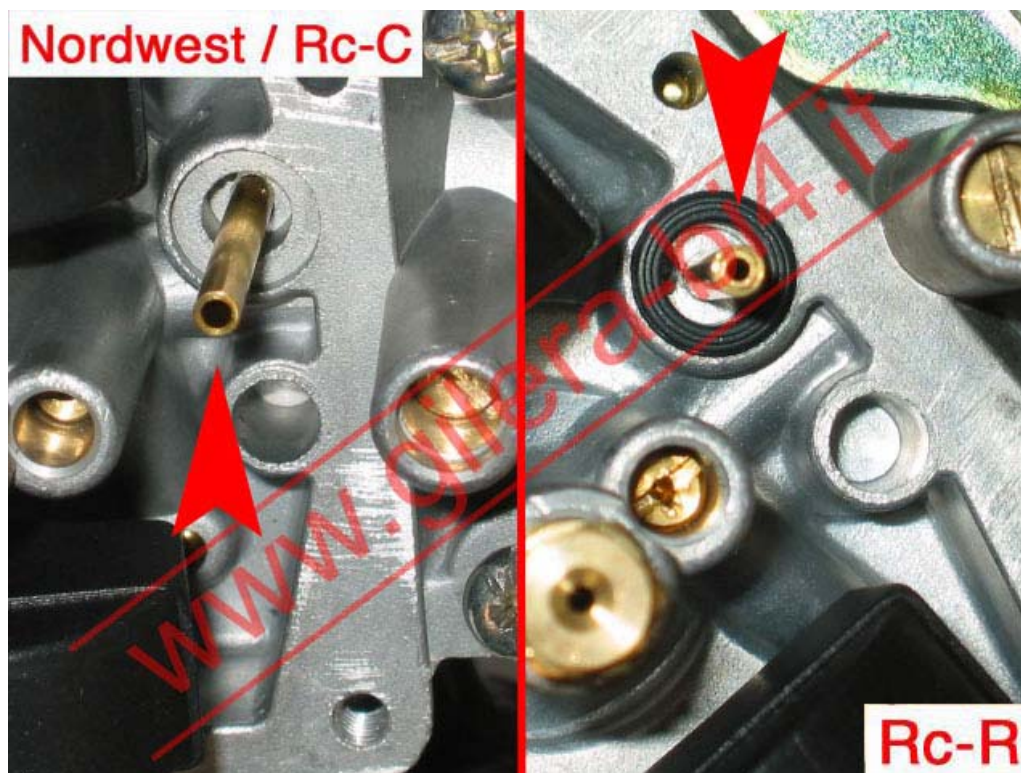
- Vite a spillo per carburazione al minimo

Si può notare un'evidente differenza tra i due, anche se la parte finale della vite sembra identica. Perciò la differenza può essere semplicemente dovuta a lotti di produzione differenti.



¹ La portata dipende dalla sezione e dalla velocità e qui si può desumere solo la prima...

- Alimentazione circuito dello starter
La sezione dei due tubetti è chiaramente diversa, con quella dell'*R* più piccola rispetto a quello Northwest/Rc-C.



Corpo secondario a depressione

- Getto del massimo
In analogia con il corpo principale, si ha anche qui una differenza evidente con il getto che passa da 145 a 160.



- Spillo

In questo caso la differenza è netta, con lo spillo *R* più corto e dal profilo leggermente più slanciato.



- Freni aria

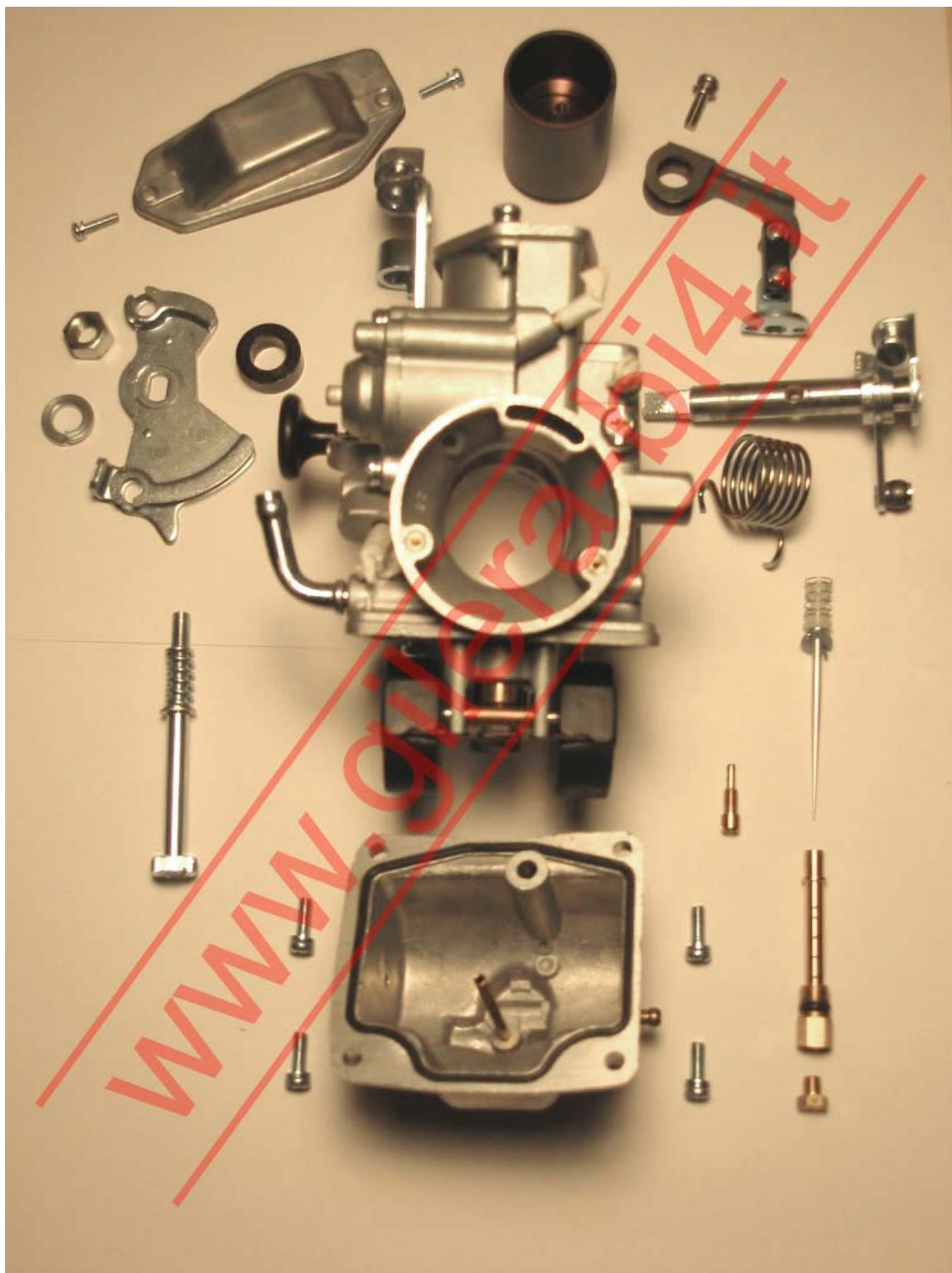
Qui si ha un solo freno aria e la differenza è molto piccola. Senza strumenti di misura, solo con un'osservazione attenta si può dedurre che l' R sia più piccolo.

Purtroppo la foto non permette di vedere bene la presa per un confronto, quindi l'immagine di seguito può servire solo per capire dove sia posta la presa stessa.



Per concludere ecco di seguito un panoramica dei due corpi smontati (quasi) in ogni loro parte:

Corpo principale



Corpo a depressione

