

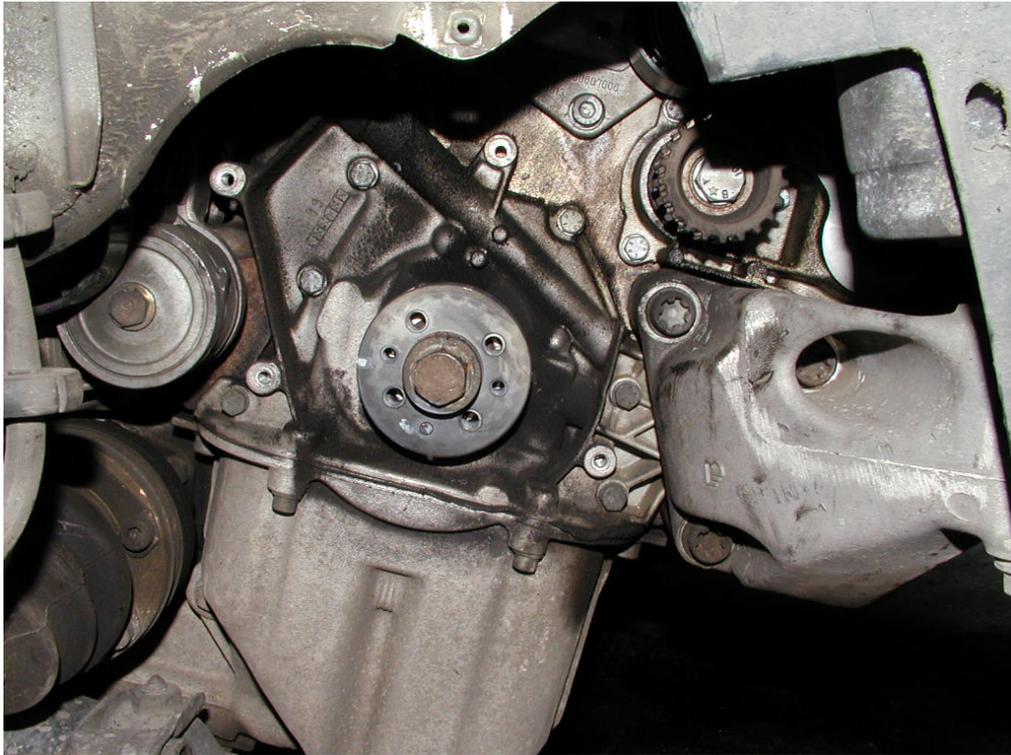
## Sostituzione cinghia distribuzione e pompa h2o-:....

Primo lavoro, smontare la cinghia servizi e la puleggia albero motore, poi rimuovere tutti i carter, agendo per meta' all'interno del passaruota e per meta' all'interno del vano motore in uno spazio che definire angusto e' ottimistico.



I dadi sembrano intonsi, come ogni parte delle protezioni. Evidentemente nulla e' mai stato toccato e verosimilmente la vettura ha davvero i km indicati. A quel punto si parte dalla cinghia dei contralberi. Innanzitutto se ne verifica la fase, e qui inizia la parte divertente. La puleggia

conduttrice ha una tacca che va collimata con quella presente... su un carter! Quindi va rimontato un carter, va be'. Le due pulegge condotte hanno altre tacche da collimare teoricamente con due riferimenti fissi, di cui pero' uno solo presente (e adesso???)

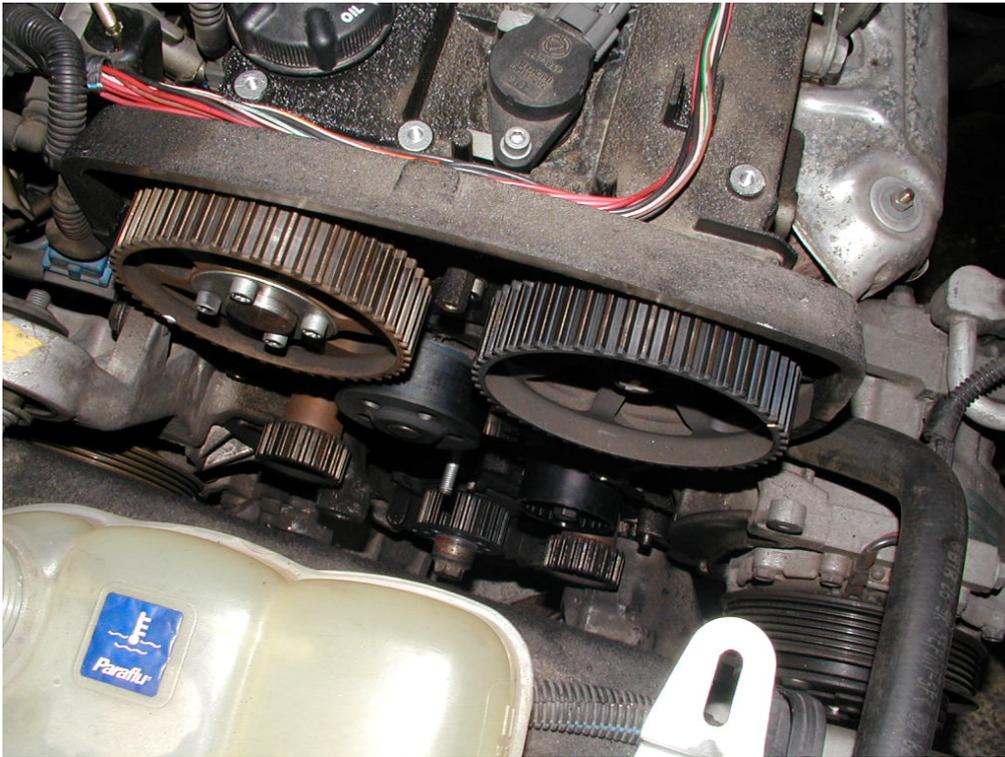


Fortunatamente la nuova cinghia era fornita di appositi segni da far collimare con le tacche presenti sulle pulegge. Facciamo i segni anche sulla vecchia prima di smontarla e toh!, scopriamo che un contralbero e' fuori fase di un dente. Appero', montano bene i motori a Pratola Serra!



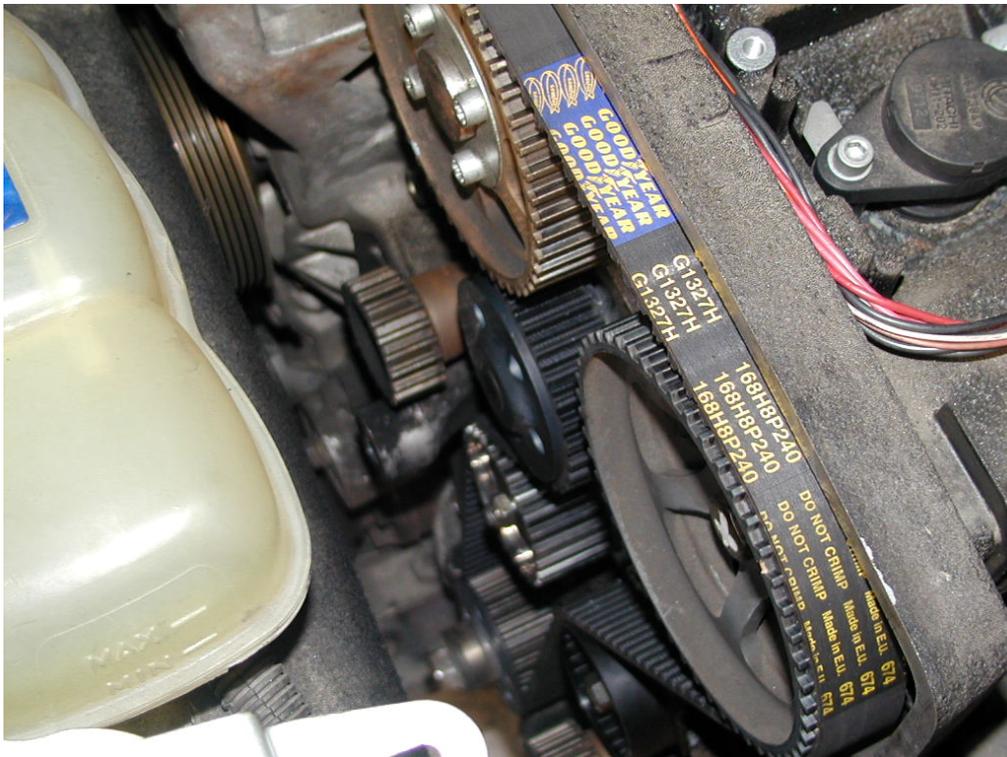
Passiamo poi allo smontaggio della cinghia di distribuzione. Anche li' dovrebbero esserci tre tacche sulle tre pulegge da far combaciare con tre segni sulla cinghia. Due li troviamo, ma sulla terza puleggia... non c'e' traccia di tacche! Allora conta i denti tra due tacche sulla cinghia nuova, conta lo stesso numero di denti sulla cinghia vecchia a partire da una tacca, fai una tacca sulla puleggia sprovvista di riferimento. Rifatto tutto due volte ciascuno per metterci al riparo da sviste. In questo modo pero' non e' possibile verificare se il motore era in fase, ma semplicemente si rimette tutto

com'era. Eh, ma un motore mai toccato esce dalla fabbrica in fase, direte voi... Si, ma i contralberi???

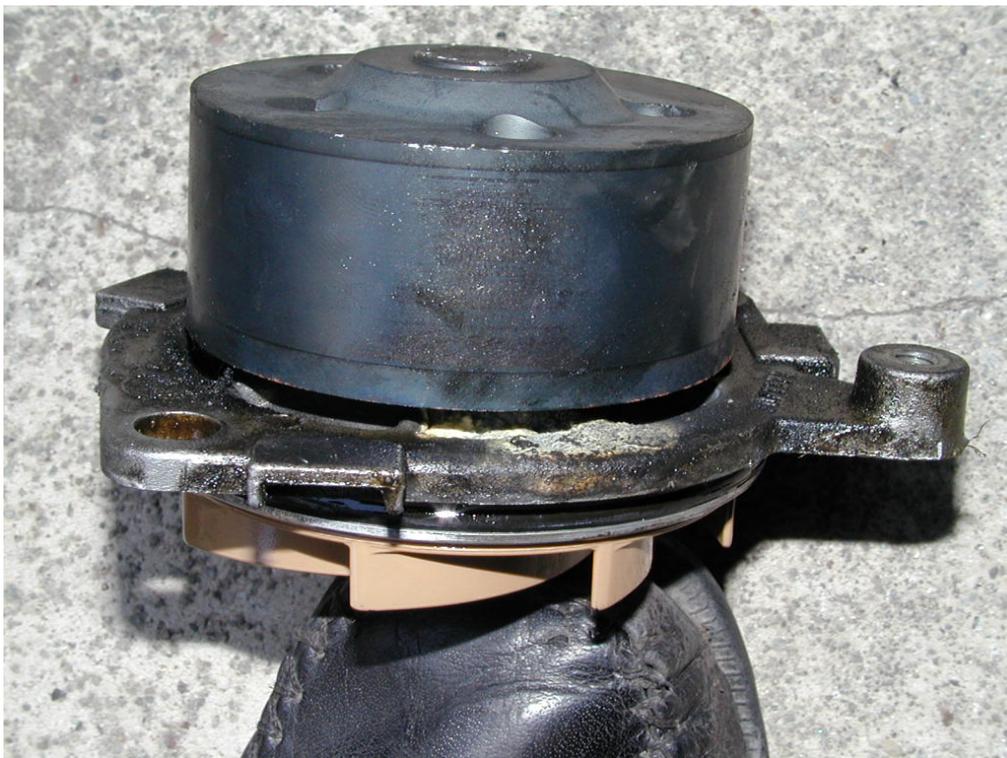


Fatto sta che per verificare la fase bisognerebbe smontare i cappellotti degli alberi a camme e posizionare delle dime sulle camme stesse, insomma, un casino (oltre a procurarsi le siffatte dime, ovviamente). Quindi ci fidiamo e rimontiamo tutto così com'era...

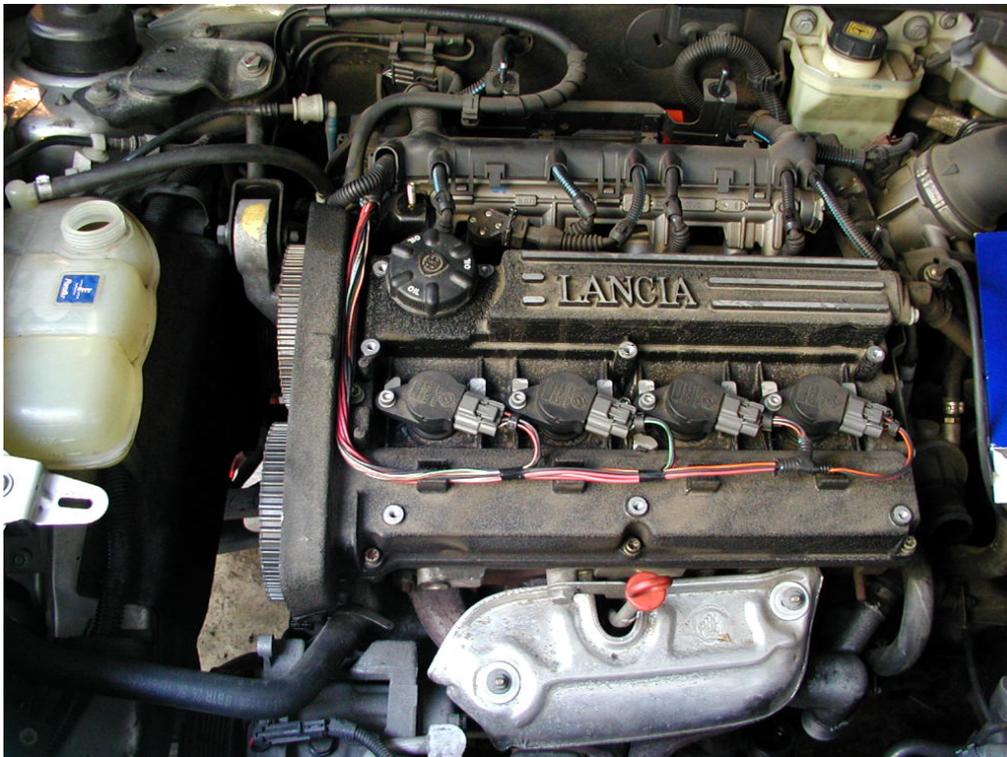




Per fortuna o per disgrazia, l'auto va esattamente come prima. Tutto e' bene quel che finisce bene. Nota a margine: la pompa acqua che io ho acquistato a malincuore in realta' e' venuta buona, dato che quella vecchia trafileva leggermente dalle tenute, e forse altri 90mila km non avrebbe retto.



Nel frattempo, visto che ho dovuto svuotare il circuito di raffreddamento, ho cambiato anche il termostato e il liquido. Nota a margine 2: i cavi che vanno alle bobine erano protetti con del corrugato, che si e' polverizzato solo sfiorandolo, cotto dal calore presente sulla testa; mi sono ritrovato con un bel fascio di cavi nudi e pronti al corto circuito.



Ora ho rivestito il tutto con due strati di guaina a spirale, sperando che regga il calore. Nota a margine 3: allego foto dei pezzi in piu' che ho trovato vaganti nel vano motore: il piu' grande e' un supporto di metallo (circa 20 cm) della vaschetta del liquido servosterzo, che oltre ad essere al suo debito posto era anche, in copia, a sbatacchiare tra gli iniettori.



Appero', montano bene le auto a Mirafiori! Per concludere: un ringraziamento a Marco che si e' sorbita uno sbattimento non da poco (in tutto ci sono volute circa 6 ore, piu' altre due "accessorie" per togliere e rimettere inutili protezioni), un ringraziamento a voi che se siete arrivati fin qui vuol dire che proprio non avevate di meglio da fare, e infine un sentito ringraziamento a Lancia, che producendo auto cosi' straordinariamente simili ad una pagina della settimana enigmistica ci da' modo di non annoiarci durante questi caldi pomeriggi estivi. Viva Lancia e Viva Cyclon, la pasta lavamani (ho ancora le unghie nere).