

Spark Plugs



La Bibbia ci dice ---

"Dove non c'è consiglio, il popolo fallisce, ma nella moltitudine dei consiglieri c'è salvezza". Proverbi 11:14

Quindi, per impedirti di fallire la lettura di Candela, ecco una moltitudine di consiglieri in forma di immagine.

Ho avuto tutto questo da una mano libera che ho ricevuto da NGK Spark Plugs nel 1977. Penso che le loro immagini delle candele Hot-ma-OK siano un po' troppo calde per me. Ma chi sono io per dire NGK? Godere!

INTRODUZIONE

l'aspetto dell'estremità di combustione di una candela spark riflette graficamente le condizioni di un motore.

l'idoneità del grado di riscaldamento della candela di spark e se il carburatore e la fasatura dell'accensione sono regolati correttamente

questo opuscolo ha lo scopo di assistervi nella scelta corretta delle candelette e nel determinare le condizioni di prestazione del vostro motore

Anche le candele che presentano un bell'aspetto come quelle mostrate nelle figure **6-24** possono spesso essere ricoperte da un deposito di piombo che provoca mancate accensioni

Le candele bagnate come quelle mostrate nelle figure **1-2** sono normalmente attribuite ad una delle seguenti cause:

- 1) soffocamento eccessivo
- 2) problemi all'interno del sistema di accensione
- 3) pompaggio dell'olio oltre le fasce elastiche e le guide delle valvole usurate

Le cause dei **tappi fuligginosi** come quelli mostrati nelle figure **3-4** e **5** sono solitamente il risultato di:

- 1) si utilizza una candela con un potere calorifico troppo elevato e la candela non raggiunge la sua temperatura di autopulizia (superiore a 400-450 c°) a causa di condizioni di carico leggero
- 2) uso di una miscela aria-carburante troppo ricca di più di 8:1 - 10:1
- 3) problemi nel sistema di accensione
- 4) sistema di raffreddamento mal funzionante con conseguente raffreddamento eccessivo

le **bruciature del percussore** illustrate nelle figure **25-26** e **27** possono essere il risultato di:

- 1) potere calorifico troppo basso che consente alla spina di superare il limite massimo per una temperatura di esercizio ottimale di oltre 850-1000 c° a causa del funzionamento con carichi eccessivi
- 2) una miscela aria-carburante troppo povera
- 3) tempi di accensione troppo avanzati
- 4) combustione anomala come bussare
- 5) problema al sistema di raffreddamento che causa il surriscaldamento del motore

Le **condizioni di surriscaldamento** mostrate nelle figure **28** e **29** sono dovute a colpi intensi e preaccensione in seguito a situazioni identiche a quelle in figura **25, 26** e **27** dove l'aumento della temperatura di fine accensione della candela provoca la fusione dell'elettrodo



17
Best



18
Good



19
Good



20
Good



21
Kinda Hot
But OK



22
Hot or Lean
But OK (?)



23
Hot or Lean
But OK (?)



24
Hot or Lean
But OK (?)



25
Too Hot or Lean
Pre-Ignition Range



26
Too Hot or Lean
Pre-Ignition Range



27
Too Hot or Lean
Pre-Ignition Range



28
Too Hot or Lean
Pre-Ignition Range



29
Too Hot or Lean
Pre-Ignition Range