



consigli centraline Motoplat

Questo materiale è messo a disposizione di tutti GRATUITAMENTE, sul sito www.moto-guzzi.it, non può essere utilizzato a scopi commerciali può essere diffuso previo consenso dell'autore e citazione della fonte per maggiori informazioni e-mail info@moto-guzzi.it

Quaderni d'officina

Voglio raccontarvi tutto quello che ho imparato dalla mia esperienza di meccanico amatoriale sulle tanto bistrattate centraline Motoplat, che sono ancora presenti su molti modelli. In parecchi casi è successo che queste centraline si bruciasse apparentemente senza motivo. Questo problema veniva addebitato alla scarsa qualità delle suddette centraline. Forse non tutti sanno che la Motoplat negli anni '70-'80 riforniva le principali case crossistiche europee (KTM, SWM, Montesa, Maico, Villa). Una di queste moto la possedevo anch'io e non ho mai avuto problemi all'accensione. Quando ho abbracciato la fede Guzzista, lavorando sulle mie moto e su quelle dei miei amici, ho imparato a conoscere bene queste centraline. Al momento due delle tre moto che possiedo (California III e V65 Florida) montano questo tipo di centraline, e dopo un accurato controllo dell'impianto elettrico subito dopo l'acquisto, io e mia moglie abbiamo fatto svariate migliaia di km senza il benché minimo problema.

Il difetto principale di queste centraline era quello della totale assenza di un circuito di protezione dalle scariche, quindi dopo parecchi km tendevano a bruciare perché ricevevano disturbi di corrente. Per prima cosa queste centraline richiedono l'utilizzo di pipette per candele schermate (Bosch o NGK). In seguito vanno controllate periodicamente con un tester che deve segnare una resistenza minima di 4,30Kohm. Si tara il tester sulla scala fino a 20Kohm, si infilano i cavi del tester alle due estremità della pipetta e si guarda il valore riscontrato. Se segna 0 le pipette sono da sostituire immediatamente. A ogni tagliando comunque è buona norma controllarle, perché a lungo andare possono comunque interrompersi, nel senso che la resistenza non funziona più e scarica sulle centraline. Ci si accorge del problema perché durante un avviamento a freddo il motore parte a un cilindro solo. Poi con le prime scosse parte anche l'altro.

di Marcello "MURRY" Muraro

Se ci si rende conto di questo malfunzionamento nel giro di 300/400 km comunque la centralina non fa in tempo a danneggiarsi, ma se il problema viene trascurato allora si corre davvero il rischio che si bruci.

Un altro problema che hanno le moto con queste centraline è la spinetta dell'impulsore che si trova sotto il serbatoio. Quella non è di eccezionale qualità e può causare questi problemi perché gli impulsi alle centraline arrivano irregolarmente. Un altro punto dolente sono le spinette a 3 cavi delle centraline. Io le ho sostituite con i classici mammut (le connessioni a vite), ma si possono usare spinette a 3 vie che sono reperibili in una qualsiasi officina-elettrauto o motoricambista

Un altro controllo che bisogna fare sempre con il tester, è verificare se c'è una buona massa tra centraline, telaio e negativo della batteria. Con il tester tarato nella scala fino a 200 ohm, un cavo del tester appoggiato sul cavo di massa giallo/verde delle centraline e uno sul negativo della batteria, deve dare un valore di resistenza non superiore a 0.04. Se questo valore è superiore bisogna aggiungere un cavo di massa supplementare tra le centraline e il negativo della batteria, perché se non c'è una buona massa le centraline possono ricevere disturbi.

Purtroppo se tutto questo va avanti da tanto tempo una centralina può essersi danneggiata perché, come detto prima, non sono dotate di circuito di protezione dalle scariche. Le centraline che montano i nuovi modelli sono comunque copiate dalle vecchie Motoplat. Se si sostituiscono le vecchie Motoplat con quelle nuove ma non si risolve il problema alla base, dopo qualche migliaio di km il problema si ripresenta: le centraline si bruciano di nuovo e sappiamo tutti quanto costano... Un altro problema, riscontrato sulle prime serie di Nevada, era quello delle bobine troppo piccole. Le centraline erano quelle del California, con le stesse tarature, per cui un tempo di scintilla abbastanza lungo. Sulla Nevada, soprattutto i modelli con le bobine Nippondenso (quelle color grigio) la taratura di queste centraline produceva un surriscaldamento delle bobine che nel giro di 10.000/15.000 km finivano per bruciarsi.



Questo problema si risolve senza sostituire le centraline, a meno che non siano già danneggiate anche quelle, bensì sostituendo le bobine con un paio di Motoplat originali, se si ha la fortuna di trovarne ancora qualcuna in giro, oppure con bobine Bosch o Marelli di tipo più grande a bagno di cera (non a bagno di resina come le vecchie Denso). Questo particolare contribuisce a un maggior smaltimento del calore da parte delle bobine e quindi una maggiore durata. Concludo l'argomento elencando una lista di candele adatte all'impiego con centraline. Queste particolari candele sono dotate all'interno di un soppressore di disturbi, un particolare resistore che compare anche nella sigla di queste candele con la lettera R. Vanno utilizzate esclusivamente con le pipette schermate di cui sopra.

SERIE PICCOLA:

- **Bosch WR5DC oppure FR5DC.**

La differenza fra queste due candele sta nell'esagono dove si inserisce la chiave per montarle e smontarle. La serie W ha l'esagono da 21 mm, la serie F da 16 mm. La gradazione comunque è la stessa.

- **Magneti Marelli CW8LPR**
- **Lodge 2HLR** (sono praticamente le candele a 4 elettrodi che monta l'Alfa Romeo adattabili anche alla serie grossa però con una frequenza di controllo maggiore)

SERIE GROSSA:

- **Bosch WR7DC oppure FR7DC.**
- **Champion RN9YC**

Gli elettrodi vanno tenuti a una distanza di 0,6 -0,7 mm, oppure, se lo si possiede, seguire le istruzioni del manuale uso e manutenzione. Nel caso di difficoltà di avviamento con le candele registrate a 0,7 mm, portarle a 0,6. Avvicinando gli elettrodi si aumenta la potenza della scintilla. Questo non vale per le candele Lodge perché i 4 elettrodi non si possono avvicinare.

Sconsiglio l'uso delle NGK (anche se è solo un mio parere personale) anche se sono contemplate nei manuali d'officina, perché hanno una percentuale di problemi molto elevata, soprattutto nei modelli ad iniezione elettronica. In un paio di casi si è arrivati addirittura alla foratura dei pistoni.