

REGULACION BASICA DE 128 CON GNC

REGULACION BASICA DE 128 CON GNC

Lo primero es identificar los puntos de regulación del equipo. Tenemos de dos regulaciones, y de tres regulaciones.

Una regulación, se encuentra en la manguera que transporta el gas desde el reductor (regulador, bocha, tortuga, etcétera) hacia el motor. Esa regulación es la denominada “ALTA”. Puede ser de un solo tornillo para los mezcladores, o bien de dos tornillos en “Y” para aquellos desafortunados que tengan el carburador perforado. TODOS los equipos de GNC tienen ALTA, salvo que se trate de un equipo de 5ta generación o bien, de un equipo con lazo cerrado, en cuyo lugar encontraremos un motor de pasos.

Luego, en el mismo reductor (bocha, tortuga, galleta o demas sinónimos) tenemos mínimo un tornillo. En este caso es la intermedia o sensibilidad, también llamada MEDIA para los amigos. Este regulador nos permite regular la sensibilidad desde el ralenti del motor hasta unas 1000 o 1500 rpm, con un accionamiento leve del acelerador. Allí es cuando más se nota una buena intermedia.

Por último, en aquellos reductores beneficiados, tenemos otro tornillo que es la BAJA, que simplemente es un caudal constante de gas que permite estabilizar el ralenti del motor cuando éste regula.

Pd: si no encuentras los tornillos de tu reductor, preguntalo en el foro.

REGULACIÓN:

Primero hay que partir de la base de caudal. Lo que debemos garantizar inicialmente es que el equipo permita entregar el caudal necesario para el funcionamiento del motor. No es lo mismo un motor 3 litros que un motor 1.1 litros. Generalmente, los reductores traen sobre ellos una inscripción de “potencia” que tan solo es una guía para saber aproximadamente para que motor sirven. Esto es demasiado aproximado, no es nada exacto, por lo cual en muchos casos no es bueno fiarse de dicho número.

Empezamos regulando la “alta”. Ponemos el motor a 2500 rpm, y sosteniéndolo en ese régimen comenzamos a abrir el tornillo de alta hasta que las revoluciones bajen. En ese punto volvemos hacia atrás cerrando hasta que las revoluciones vuelvan a bajar. Hemos conocido los dos extremos de mezcla rica y de mezcla pobre. Tenemos que llegar a un punto medio entre ambos extremos, donde el motor quedara más acelerado. En ese punto medio... probamos una acelerada a fondo. Si la acelerada no es pareja, cerramos o abrimos de a un cuarto de vuelta hasta lograr una aceleración en vacío óptima.

Luego nos dirigimos a la intermedia en el reductor. Lo que vamos a hacer es peinar el acelerador apenas, digamos que el motor alcance unas 1000 o 1300 rpm. Manteniendo el régimen ahí, abrimos la intermedia y vemos si el motor se acelera. Procedemos de la misma forma que con la alta, tratando de encontrar el punto más acelerado, ya sea abriendo o cerrando.

Luego soltamos el acelerador, y si la regulación estaba muy mal, es probable que el motor regule mal o tienda a pararse. Es importante entonces saber si abrimos o cerramos la intermedia de donde estaba, dado que será en sentido inverso que tendremos que oficiar sobre la baja (para aquellos que tienen baja). Es decir, si abrimos la intermedia 2 vueltas, seguramente tengamos que cerrar la baja un poco para que el motor vuelva a regular bien.

La baja simplemente es para estabilizar el motor, no tiene otra función preponderante.

Ahora salimos a probar. La primer prueba es una acelerada a fondo en 1ª y 2ª y si podemos 3ª, para ver que las aceleraciones sean parejas y no tengan tirones. Obvio siempre el pedal a fondo. Si en todos estos cambios el motor llega normalmente hasta las 3500 rpm aproximadamente (según vehículo), estamos en el buen camino. Si al motor le cuesta subir de vueltas o tiene pozos (siempre hablando de pedal a fondo), estaríamos en presencia de un exceso o defecto de gas. Sera cuestion de abrir o cerrar de a un cuarto de vuelta el tornillo de alta para corroborar cual de las dos variantes teniamos, y seguir haciendolo hasta lograr una aceleración optima. SI VEMOS QUE ABRIMOS LA ALTA POR DEMAS, Y EL MOTOR SIGUE LENTO, estamos en probabilidades de tener un reductor de poco caudal, o bien un mezclador que no genera el vacio suficiente.

Superada dicha prueba, probamos la velocidad final, y chequeamos que sea aceptable. Ejemplo, si el auto a nafta llega a 200 km/h, a gas estaria llegando a 180.... 190 en el mejor de los casos. Tambien podemos ir regulando la alta para obtener mejor resultado con la velocidad final.

Una vez culminada la alta y conforme el usuario, hacemos una prueba en baja. Esto implica andar como una vieja. Es decir,... 1era hasta las 1500 rpm, 2da hasta 1500 rpm, tercera hasta 1500 rpm, y asi sucesivamente.... sin pisar el pedal mas de la mitad. Siempre tratando de PEINAR el acelerador. Si se presentan tirones o lentitud a acelerar, hay que corregir desde la intermedia, ya sea abriendo o cerrando. Tambien probamos de a media vuelta. En el caso, es probable que en un punto tengamos que compensar el ralenti con la baja.

CONCLUSIÓN: El motor debe estar agil en alta, con buena respuesta, no tanto como a nafta pero con una buena respuesta, con una velocidad final del orden de la de nafta menos un 15% promedio, y con una posibilidad de andar en cuarta, a 1000... 1500 vueltas, sin tirones, y peinando el acelerador con buena sensibilidad.

ES DE VITAL IMPORTANCIA PARA EL CASO, tener en condiciones el sistema de encendido (bujías en buen estado, de buena calidad, con luz original, cables en buen estado, luz de platinos en buen estado, bobina en buen estado), tener en condiciones la admisión (base del carburador estanca sin filtración de aire, pulmones estancos, mangueras y uniones de vacio selladas y perfectamente aisladas de cualquier filtración de aire “pirata”), y el avance al encendido lo mas cercano al original de nafta posible. No mas de un 10 o 12 por ciento respecto del original.

Este tutorial lo encuentre en internet hace ya un año, y lo modifique un poco de acuerdo a los 128.

UN AGREGADO MIO.

Como todos saben un gran problema del gnc es que se seca el diafragma de la bomba de nafta y el perno al trabajar forzado se va comiendo, para evitarlo lo que hacemos es poner un retorno de nafta entre la bomba y el corte de nafta del equipo de gas y con eso la bomba sigue trabajando, y en vez de llevar la nafta al carburador la envia directo al tanque y asi no se reseca ni trabaja forzada la bomba de nafta.

Espero les sirva, aunque los gambas esten hechos para andar a nafta somos varios los que usamos el maldito gnc.

Fuente: gncusers

link al foro: www.fiat128club.com.ar/forums/index.php