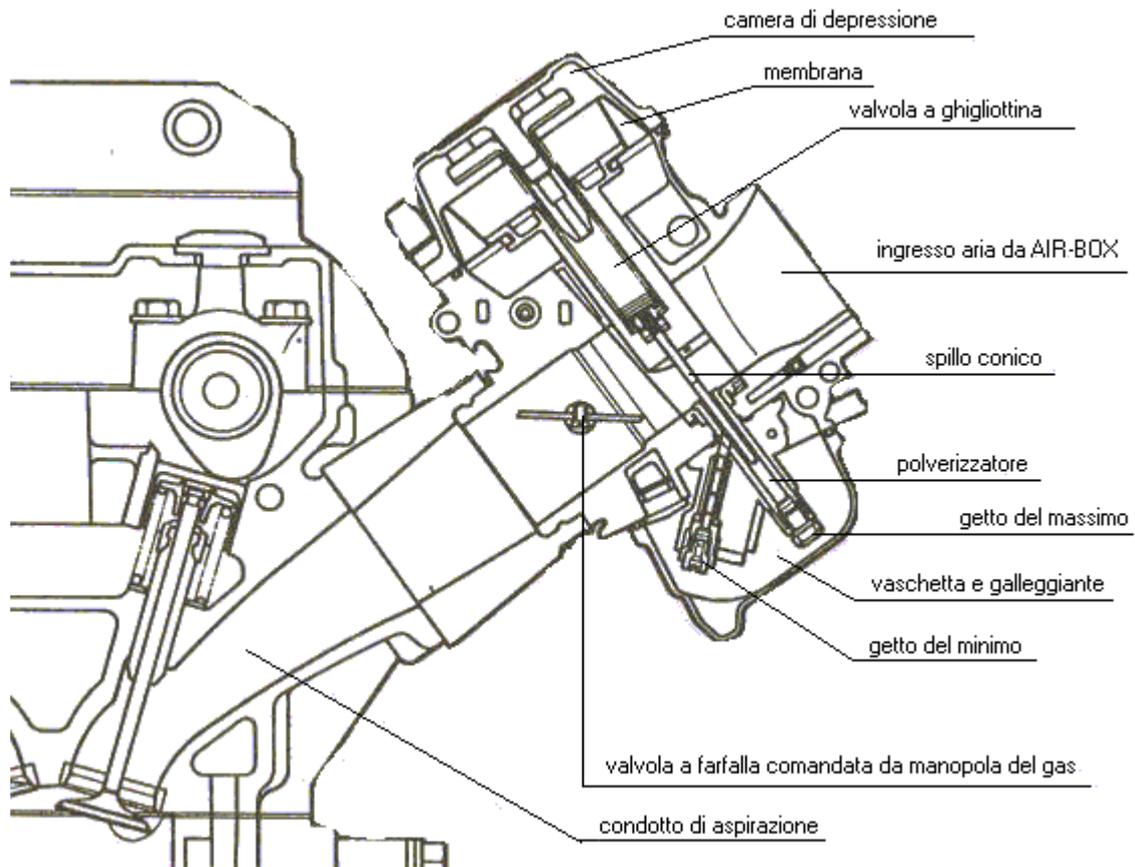


Carburatore a depressione



In un carburatore “tradizionale”, tramite la manopola del gas, viene azionata una ghigliottina (valvola a farfalla) che regola la portata di aria che giunge al motore. In base a questa “apertura”, viene automaticamente regolata anche la portata della benzina (la “famosa” miscela aria/ benzina, definita dal rapporto stechiometrico, di solito corrispondente a 15:1).

Nel carburatore a depressione esistono due distinte ghigliottine: la prima viene comandata direttamente dalla manopola del gas; la seconda viene invece comandata da una membrana e da una camera in depressione.

La camera è in collegamento con il diffusore, e dallo stesso viene acquisita la depressione (che è direttamente proporzionale al flusso di aria). Quando viene aperta la manopola del gas, la seconda ghigliottina non si apre finché il flusso di aria (depressione) nel diffusore non ha raggiunto un certo valore (c'è una molla apposita, inserita nel corpo del carburatore sotto alla membrana, che ne “contrastava” l'apertura). Questo evita gli smagrimenti di carburazione alle brusche aperture, poiché la ghigliottina secondaria non apre finché il motore non è realmente pronto a salire di giri.

Un altro aspetto da tener conto è il fatto che, nel carburatore a depressione, la velocità del flusso di aria che scorre all'interno, è molto più costante rispetto a quella di un carburatore tradizionale, per cui, il carburatore a depressione viene anche definito “a velocità costante” (o “a pressione costante”).

Il carburatore a depressione è facilmente riconoscibile per la presenza di un grosso cilindro (camera di depressione) nella zona superiore del corpo del carburatore. Il carburatore a depressione viene utilizzato soprattutto per l'uso stradale, mentre quello tradizionale per l'uso agonistico.