

Capitolo1

Uso del decespugliatore e della motosega

Avviamento del motore

La procedura di [avviamento è simile a quella già descritta per le motoseghe](#) che vedremo nelle prossime pagine visto che le uniche differenze riguardano la forma e la disposizione del meccanismo di starter o choke, ma questo è facilmente rilevabile dal libretto di istruzioni, per il resto, il motore si basa sugli stessi principi, dato che a parte alcuni modelli molto recenti con motore a 4 tempi, la stragrande maggioranza dei decespugliatori monta motori a miscela.

Naturalmente non è il caso di ripetersi anche per quanto riguarda le problematiche più comuni e la manutenzione del motore, che è praticamente la stessa delle motoseghe, mentre credo che sia più importante passare agli argomenti seguenti: **asta di trasmissione/testina/ lama**, che di solito è la più trascurata.

Asta di trasmissione/testina lama

(ingrassaggio coppia conica) fig.1

Altra parte fondamentale del decespugliatore è la coppia di ingranaggi conici che realizzano il collegamento tra asta e lama, diventando così la parte più sollecitata, che risentirà per prima della mancanza di lubrificazione, obbligando quasi sempre alla sostituzione integrale della stessa, dato che ormai poche ditte forniscono i singoli ingranaggi di ricambio.

Per l'ingrassaggio procedere come segue:

Sui modelli che recano un ingrassatore a sfera sul corpo in alluminio, si dovrà disporre di una pistola d'ingrassaggio oppure recarsi presso un'officina specializzata. In alternativa si può togliere l'ingrassatore e effettuare l'operazione direttamente dal foro (usando per questo, dei particolari flaconi di grasso speciale per ingranaggi reperibili nei centri assistenza),rimontando poi l'ingrassatore a sfera, come un normale tappo di chiusura.

La maggioranza reca un semplice tappo, in questo caso l'operazione è semplificata.

Asta di trasmissione/testina lama

(ingrassaggio **boccole**) *

All'interno del tubo di alluminio che costituisce l'asta del decespugliatore, gira l'asse (che può essere anche flessibile, come nel caso dei rifinitori ad asta curva, o dei modelli spalleggiati) che trasmette il moto alla testina, e, per poter girare in centro, viene supportato da boccole posizionate nel tubo a intervalli regolari, queste devono essere lubrificate spesso!

Il modo migliore per farlo, è sfilare l'asta di trasmissione completamente, in modo da poterla ingrassare per tutta la lunghezza con del buon grasso adatto.

Questo intervento si può fare da soli, e, se eseguito spesso, pone al riparo da ben più gravi inconvenienti, che vanno dalla rottura di una o più boccole, fino alla rottura dell'asta.

La lama

Ogni lama è fatta per un impiego specifico, tenendo a mente il principio secondo il quale, il numero di denti della lama, è proporzionale alla durezza del materiale che si vuole tagliare.

A titolo di esempio, una lama a 8 denti piccoli, progettata per rovi, arbusti intricati, e piccoli ramoscelli, sarà inadatta a tagliare della semplice erba, che si piegherà senza essere tagliata.

Viceversa, una lama a 3 denti grandi, fatta per l'erba, sarà poco efficiente e potenzialmente pericolosa se viene usata su cespugli e sterpi robusti.

Il filo di nylon invece andrebbe usato solo in quei casi dove si rischia di urtare contro ostacoli che oltre a subire dei danni, possono essere un pericolo per l'operatore e la macchina.

Sconsiglio vivamente l'auto costruzione delle lame, cosa che ho visto fare spesso, e malamente.(Ricordate che su queste macchine la lama può raggiungere i 10.000 giri al minuto!)

La testina

L'unico problema nell'uso di questo accessorio è la ricarica del filo, l'operazione è semplice, ma visto che sono tante le persone che mi chiedono come si fa, vale la pena di ricordare la cosa più importante:

Indipendentemente dai vari sistemi di fissaggio interni del filo, che variano da modello a modello, una cosa è sempre uguale, il senso di avvolgimento dei due fili sulla bobina interna, i quali vanno avvolti **rigorosamente nello stesso senso**, altrimenti non potreste più svolgere del nuovo filo quando richiesto, in quanto la bobina verrebbe forzata contemporaneamente in due direzioni opposte.(Sembra ovvio ma....)

Motoseghe

Avviamento:

La prima cosa da fare è di controllare che il freno catena (oggi presente ormai su tutti i tipi di motosega)non sia scattato, e eventualmente disinnestarlo, perché un freno innestato può rendere difficile se non impossibile l'avviamento.

A motore freddo:

1) Si chiude l'aria (di solito tirando un pomello verso l'esterno, ma a seconda dei modelli il comando aria può essere diverso, ma il principio è lo stesso)

2) Controllare che l'interruttore dello stop sia su "acceso", quindi tenendo ben ferma e stabile la macchina, bloccare l'acceleratore a metà circa (di solito c'è un pulsante che serve a questo) quindi tirare velocemente la fune di avviamento per alcune volte, a questo punto il motore può avviarsi subito oppure dopo un timido tentativo, fermarsi.

In entrambi i casi disinserire subito il comando aria, pena l'ingolfamento del motore. Quindi scaldare il motore e lavorare.

Se invece il motore prova a girare senza avviarsi e si avverte odore di benzina, occorre comunque disinserire il comando aria e tirare varie volte la fune di avviamento accelerando al massimo, dovrebbe partire.

A motore caldo:

1) Stessa procedura, ma accelerando al massimo senza inserire lo starter.

Se ci fossero difficoltà, si dovrà controllare per prima cosa che il motore non sia ingolfato. Intervenire svitando la candela e asciugandola se bagnata oppure sostituirla se usurata, tirare alcune volte la fune avviamento facendo fare alcuni giri a vuoto al motore, quindi rimontare la candela (magari nuova) e ritentare l'avviamento.

Altra cosa da controllare è il filtro dell'aria che deve essere pulito e in buone condizioni.

Se si avessero ancora problemi, [controllare la miscela nel serbatoio](#), potrebbe essere deteriorata. In questo caso provare a sostituirla.

Se una volta eseguite tutte queste operazioni, il motore non volesse saperne ancora di partire, data l'impossibilità di elencare tutti i possibili problemi, non resta che il tecnico.

MANUTENZIONE GENERALE

La barra:

Tenere il canale di scorrimento catena e i fori di passaggio olio sempre puliti, inoltre non tutti sanno che il pignone dell'estremità della barra, deve essere frequentemente ingrassato con del buon grasso per cuscinetti, dato che la sua rottura obbliga quasi sempre alla sostituzione integrale della barra.

Tensione catena:

L'operazione più importante è la regolazione della tensione catena, da eseguire regolarmente, con maggiore frequenza quando è nuova.

Per farlo occorre allentare prima i dadi che bloccano la barra, (non troppo, è sufficiente che la barra sia libera di muoversi su e giù ma non trasversalmente) e agire sulla vite tendicatena finché la catena sia tesa ma libera di girare a mano, quindi serrare i dadi.

Altra cosa importantissima è l'affilatura, a proposito ricordo che non bisogna mai avvicinare la catena alla terra, oppure tagliare radici, pena la perdita immediata del filo.

Per affilare la catena è necessario avere la lima adatta, o meglio l'apposito attrezzo guidalima in vendita come accessorio **Mcculloch**, con il quale realizzare il giusto angolo di affilatura ricordando di limare con movimento della lima dall'interno del dente verso l'esterno

Preparare la miscela per motori a 2 tempi

Preparare la miscela per il motore a due tempi che equipaggia la vostra macchina, è un'operazione molto importante, (specialmente ora che i benzinai non hanno più il distributore di miscela), e, dalle domande che fanno spesso i miei clienti, ho capito che c'è un po' di confusione a riguardo, quindi proverò a fare chiarezza.

Esistono in commercio dei contenitori graduati che permettono di miscelare olio per miscela e benzina in una percentuale fissa e permettono di fare un litro di miscela alla volta, ma se si hanno più macchine che richiedono percentuali diverse, consiglio di comprare una siringa in farmacia, ad un costo irrisorio, che sia abbastanza grande, almeno da 60 ml. con la quale realizzare con precisione la giusta proporzione tra olio e benzina.

Percentuali più usate

(ml. è la millesima parte di un litro, cioè il millilitro)

1 litro al 2% = 1 litro di benzina + 20 ml. di olio

1 litro al 3% = 1 litro di benzina + 30 ml. di olio

1 litro al 4% = 1 litro di benzina + 40 ml. di olio

1 litro al 5% = 1 litro di benzina + 50 ml. di olio

Inoltre

Non usare mai olio per motori a 4 tempi (quello dell'auto per intenderci)!! Oltre a produrre una grande fumosità e incrostazioni eccessive, non è in grado di lubrificare adeguatamente il motore, portando a maggiore inquinamento e grippaggio del motore.

Versare nella tanica prima l'olio, poi la benzina e agitare a lungo, in modo da favorire la miscelazione.

E' chiaro che è possibile fare anche percentuali diverse da quelle illustrate, come nel caso delle macchine **Mcculloch** che richiedono una miscela al 2.5%. (**1 litro al 2,5% = 1 litro di benzina + 25 ml. di olio**)

Questa percentuale si può raggiungere **"solo" se si utilizza l'olio raccomandato da Mcculloch** sulle sue macchine, dato che si tratta di olio ad alte prestazioni, (reperibile attraverso i relativi centri di assistenza) messo a punto dalla Castrol appositamente.

In alternativa è possibile usare altro olio, ma sintetico e di alta qualità.

Quanto detto sopra è valido per benzina super e senza piombo.

Per quanto riguarda le macchine di produzione Mcculloch, nel caso si continui ad utilizzare olio di mediocre qualità, si dovrà usare miscela al 5%.

Per molte macchine in commercio, vale in linea teorica quanto detto finora, comunque, raccomando caldamente di attenersi alle specifiche riportate nei rispettivi manuali d'uso forniti a corredo della vostra macchina.

Conservazione della miscela

La miscela è soggetta a deteriorarsi col tempo, perciò consiglio di prepararla in quantità ridotte, sufficienti al lavoro che si intende fare, evitando così anche il non trascurabile problema dello smaltimento.

Inoltre la luce accelera l'invecchiamento della benzina ed è consigliabile perciò utilizzare recipienti metallici. In linea di massima è comunque sconsigliato usare miscela preparata da più di 4 settimane, a meno che non si usi l'apposito additivo conservante.

Officina Sinibaldi Marco Vinicio

Via della Massimilla 202

06661812525

info@macchinedagiardino.com

I contenuti sopra esposti hanno il solo scopo di chiarire alcuni tra i problemi più comuni che si riscontrano nell'uso di macchine per il giardino, e non pretendono di sostituire la lettura dei relativi manuali del costruttore, decliniamo perciò qualunque responsabilità per eventuali errate interpretazioni, incompletezze o imprecisioni.