

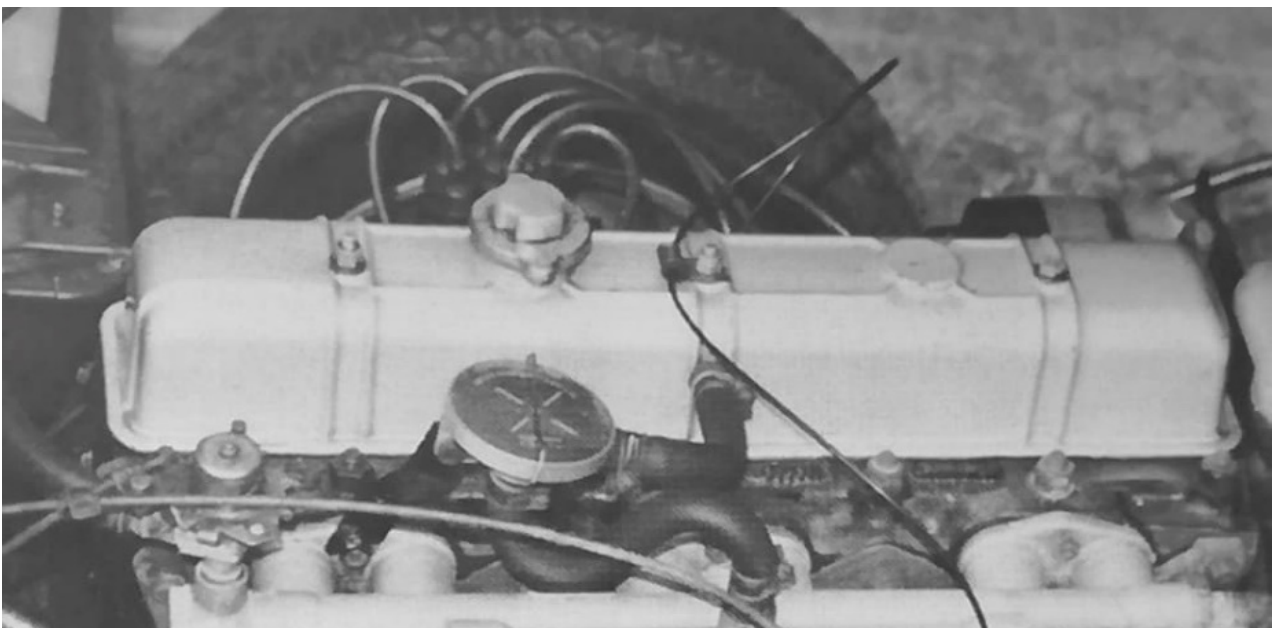
Restauro del tappo dell'olio

Di Guy Carnegie

Amo guidare la mia GT6 ogni volta che posso, ma dopo un po' di guida "vivace" trovo residui di olio sulla copertura valvole che poi colano sul motore, sporcando e causando un cattivo odore. Nonostante il coperchio valvole sia antiruggine, preferisco che l'olio rimanga dentro il motore anziché fuori.

La fuoriuscita non può che avvenire attraverso il tappo dell'olio, l'unica apertura presente sul coprivalvole. Una volta tolto, ho notato che la guarnizione in gomma, vecchia di 50 anni, si è indurita trasformandosi in una specie di plastica rigida del tutto inadatta allo scopo.

Mi piace lo stile del tappo originale – visibile nella foto sotto tratta dalla [Guide to Originality di Thomason](#) – ma oggi, purtroppo, si trova in vendita solo un tappo universale aftermarket simile a quello per il radiatore.



Il tappo dell'olio originale, come da immagine del libro di Thomason (sopra) e il ricambio aftermarket disponibile oggi (sotto).

Quindi ho deciso di ricostruire il mio tappo originale usando la guarnizione di quello nuovo.



Il ricambio originale a confronto con quello aftermarket.

Prima di tutto, ispeziono i due tappi. Non sono sicuro di capire come aprire quello vecchio, ma il cappuccio in alto sembra potersi staccare con un cacciavite.

Osservo la guarnizione del vecchio tappo. Quella nuova ha una forma leggermente diversa ma sembrano comunque intercambiabili. Se riesco a rimuovere il rivetto, dovrei riuscire a toglierle e sostituirle.

Noto il un foro nel vecchio rivetto che fa parte del sistema di ventilazione del motore.



Usando un cacciavite a testa piatta, rimuovo il cappuccio superiore scoprendo una piccola massa di paglietta che funge da filtro e l'estremità superiore del rivetto.

Ecco tutte le parti del vecchio tappo, dopo aver accuratamente perforato il rivetto.

A questo punto potrei dipingere, verniciare a polvere o placcare il cappuccio, ma personalmente preferisco l'aspetto del metallo nudo.

Ecco tutte le parti del nuovo cappuccio dopo aver perforato anche questo rivetto.



Fortunatamente ho una scatola di rivetti di rame e ne scelgo uno di diametro adatto, anche se un po' lungo.



Taglio il rivetto a una lunghezza opportuna e assemblo tutte le parti.

Ho appoggiato il tutto su un carrello metallico che funge da incudine.



Delicatamente e facendo molta attenzione, attacco il rivetto per fissare le parti. So che esistono punzonatrici più adatte, ma ho usato un punzone a testa piatta.

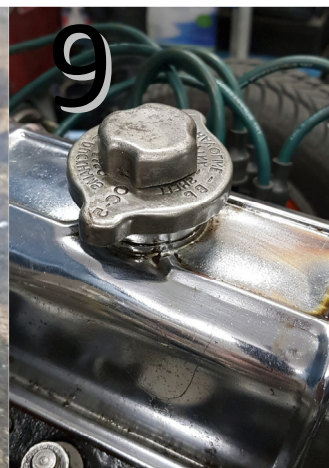


Il rivetto completato.

Non perfetto dal punto di vista estetico, ma funzionalmente buono.



L'interno mostra il nuovo sigillo tenuto saldamente in posizione. Potrei forarlo per creare uno sfiato per il sistema di ventilazione, ma il mio motore non ne è dotato quindi non me ne preoccupo.



Il tappo rimontato e di nuovo sul motore, pronto per un'estate di guida senza perdite.