

Faema E61 - 2 > 7 @ > 6 4 5 = 8 5 ; 5 3 5 = 4 K

Paul Pratt, ! C 1 1 > B 0 19 / = 2 0 @ L 2008 - 00:00:00

FaemaE61

Возрождение
легенды

English Verse: coffeageek.com



Эта первая статья
из серии
«Возрождение
Легенды», в которой
мы пристально
присмотримся к FaemaE61
через призму моего
опыта покупки и
восстановления
оригинальной
двухгруппной
машины, Для начала,
рассмотрим данную

модель в
историческом
контексте и
сравним с
современными
машинами. В итоге, я
надеюсь, мы будем
варить эспрессо на
восстановленной
эспрессо машине – FAEMA E61.

Место в истории
Долгое время мне
очень хотелось
«приложить» свои
руки к этой
легендарной
модели – FAEMA E61. Она
настоящая икона и
возможно её
появление
является самым
влиятельным
фактором развития
в производстве
эспрессо машин
всех времен и
народов.

За десятилетие до
изобретения E61 в 1950
году существовали
только два метода
заваривать
эспрессо Первый - «
леверная группа»,
запатентованная
Гаджиа в 1947 году.
Леверная группа
раз и навсегда
изменила эспрессо.
Производители
поняли, что подавая
воду под давлением,
можно получить
крема Второй
метод –

«гидравлическая
группа»,
запатентованная
Чимбалли в 1956 году В
это самое время
некоторые
использовали
систему с
теплообменником,
разработанную
Джиампетро
Саччиани (GiampietroSaccani) в 1955 году,
которая позже была
модернизирована
Карло Валенте –
основателем
компании Faema.

На что способны
леверная и
гидравлические
группы спросите вы?
Они подают горячую
воду под давлением,
когда группа Е61
подает холодную
воду с помощью
встроенной
электрической
помпы в
теплообменник где
она и
подогревается до
нужной
температуры Итак,
Е61(в первые
представлена в 1961
году) содержала в
себе все новые
технологии и идеи
того времени это

- электрическая
помпа –
производила
постоянное
давление по

требованию
- теплообменник –
подогревал
холодную воду
- термосифон –
держал
температуру в
группе
- трехсторонний
клапан –
регулировал
подачу горячей
воды в группу и
отключал давление
после окончания
пролива

Эти нововведения
сделали Е61
революционной не
сколько саму
группу Е61 сколько
удачную
комбинацию всех
доступных
технологий в одной
Что же произошло за
последние 45 лет?
Появилось
множество
разновидностей
теплообменных
систем и различных
групп Большинство
из них используют
соленойдные
клапаны,
отвечающие за
контроль над
экстракцией,
которая также
контролируется
вибропомпами,
различными
датчиками и
компьютерами @ 0 7 ; 8 G = K < 8
4 0 B G 8 : 0 < 8 8

: > < ? L N B 5 @ 0 < 8различными
датчиками и
компьютерами. У
Чимбалли в группе
используется
длинный
теплообменный
картридж. который
глубоко погружен в
бойлер. отсутствует
внешний
термосифон. В LaMarzoccoGS –
двухбойлерная
система и
сатурированная
группа (аббр.GS– gruppосaturо).
Последние годы
«принесли» нам
машины с двумя
бойлерами и
сатурированной
группой. снабженные PID
контроллерами. Эти
современные
системы
используются в
таких моделях. как. Synesso
Cyncra и LaMarzoccoGB/5.

Машина
Двухгруппная
машина(дата
изготовления 1966 год)
была мной
приобретена в
середине 2006 года
вместе с левернойFAEMA
Lambro. Я не знал. в каком
они состоянии. работают ли они. Однако. меня
заверили. что все в
сборе и ни одна
деталь не пропала. Спасибо. что эта

модель все еще
производится и
запасные части
повсеместно
доступны

Первую леверную
машину я
восстановил в
конце 2006-ого . Это был
хороший опыт – я вам
скажу! Вскоре , понял ,
что FAEMA хорошо
поработала над
машиной , в общем , но
восстановление
бойлером для меня
стало сущим
кошмаром
Комбинация меди ,
стали и алюминия ,
сделала
восстановление
бойлера
замечательным
эпическим
приключением
Поэтому Е61
пролежала в углу
несколько месяцев ,
пока я не решился
разобрать ее по
частям

Вотспецификации
двухгруппной
машины
- Габариты: 71 см . в
ширину , 54 см . в глубину
и 56 см в высоту
- Вес – 60 кг
- 13,4 литров бойлер с 2600
Ватным
нагревательным
элементом
- газовый и
электрический

подогрев



В комплектацию

машины были
включены: один
паровик: один кран
подачи горячей
воды: один подогрев
чашек: один водяной
клапан: вход для
воды: выход для
слива и вход для
газа:

Сравнение с
существующими
машинами
Должен сказать: что
эта машина очень
похожа на те: что
производятся в
наши дни: Если
сравнивать с WegaSphera,
которая стоит в
моем офисе: бойлеры
и термосифон
практически
идентичны: Думаю:
проще будет
сказать чего нет в
современных
машинах:
Отсутствует
автозабор воды: Так
и есть: бариста
должен
самостоятельно
следить за уров: ем
воды в бойлере: Для
этого есть рычаг на
передней панели:
Это объясняет: для
чего на датчике
уровня воды два
показателя - «МИН: и
МАКС: »: Также как и
у современных
машин: бойлер
контролируется
датчиком давления:

Электрическая
система очень
проста,,
отсутствует
кнопка «ВКЛ,. – ВЫКЛ.»,
а также
отсутствует
датчик
температурной
безопасности на
бойлере,. Простой
микродатчик,.
контролирующий
внешнюю помпу,
которая
активируется.



Вид с боку.

Паровик и кран
подачи воды не
имеют шарнирного
соединения,
поэтому не

вращаются.
Площадка для
подогрева чашек не
использует
температуру
нагревательного
элемента,, а
подогревается
паром из бойлера.
Открывая заглушку,
пар попадает под
эту самую площадку.
Все соединения с
водой,, газом и
канализацией
расположены на
внешней стороне
машины,, В наши дни
все эти соединения,
производители
прячут внутри
машины,, обычно под
сливным поддоном.

Потом группа,,
которая содержит
то ; L : > < 5 E 0 = 8 G 5 A : 8 5 G 0 A B 8, 8 A ? > ; L 7 C N I O
« 0 ; L B 5 @ = 0 B 8 2 = C N A 8 A B 5 < C : ; 0 ? 0нов
Валенте»,, В наши дни
большинство групп
используют
соленойды для
контроля
заваривания кофе..
За последние 46 лет
теплообменник
почти не изменился
и это потрясает!
Вообще,, если бы я
захотел,, то мог бы
добавить пару
компонентов
достаточно легко
что бы вывести эту
машину до уровня
современных.
Однако,, есть одна

веская деталь,
которая отличает
эту машину от
современных,, кроме
технических
данных описанных
выше.,

Мы говорим о стиле и
элегантности.,
Современные
машины построены
по п K 3 > 2 > @ 8 < > A B 8 ; 5 8 M ; 5 3 0 = B = > A B 8. ! > 2 @ 5 < 5 == K 5
< 0 H 8 = K ? > A B @ > 5 = K ? > ?Мы говорим о
стиле и
элегантности.,
Современные
машины построены
по подобию
железных ящиков и
имеют довольно
угловатый вид.. У
этой машинки много
элементов и
изгибов корпуса,,
которые
сглаживают и
смягчают дизайн.,
Печально,, что мы не
можем видеть то же
самое сегодня.. Если
и есть изгибы то,, как
правило,, из
пластика.. FAEMA(и как я
полагаю многие
производители тех
времен) потратили
много времени и
попыток,, что бы
сделать
правильный и
артистичный
дизайн.,

Материалы
достаточно
приличные,, много

панелей из
нержавеющей стали
с гордым клеймом Inox 18/10.
Например, моя FAEMALambro вся
из хромированного
метала, в ней вообще
не использовалась
нержавейка.
Основная часть
корпуса состоит из
дюжины мелких
панелек
скрепленные между
собой для создания
формы корпуса. Даже
крепежные болты
имеют причудливый
узор. Мне кажется,
что с этой
модернизацией и
массовым
производством. мы
потеряли
достаточно много
шарма. зато влияние
бухгалтеров
сильно подросло за
эти годы.

Реставрация

Расписание
За несколько лет
мне пришлось
восстановить
около 30 машин
различных моделей
и возрастов. Мое
расписание по
реставрации не
зависит от
возраста
оборудования и
довольно простое:-

исследовать
машину для

выявления
очевидных проблем
и отсутствующих
деталей
-
протестировать
компоненты и
заказать детали
перед разборкой
- разобрать
машину и
распределить
детали по секторам
и отсекам
- почистить
каждую деталь
перед
декальцинацией
- заново
отполировать и
хромировать
нужные детали
- собрать
все вместе и
протестировать
-
наслаждаться кофе!

Стриптиз
Перед тем как
«зарываться в
машину» я
проинспектировал
и определил какие
детали необходимо
заказать Так как
работаю в компании,
деятельность
которой связана с
кофейным
оборудованием у
меня на складе были
не только
некоторые детали,
но и те которые
точно нужно было
менять Так же я

подготовил
пластиковые ящики
с новыми деталями,
урны для старых
деталей и цифровую
камеру . Сделав
несколько
фотографий
расположения труб
и переключателей,
можно было
переходить к
«раздеванию» . План
был таков – снять
все медные трубки,
что бы остался
только бойлер и
группа . Вскоре ,
стало понятно , что
это самая грязная
машина , которую я
когда - то видел . Да…
мне попадались
машины зараженные
тараканами и
всякими жуками , но
эта была вся в
«40- летней грязи» .

Теперь несколько
советов . будет
проще , если вы
ослабите все болты ,
гайки и соединения
пока они в машине . Я
имею в виду то , что
вместо того чтобы
снимать , например ,
группу целиком и
разбирать ее на
столе сжатую в
тисках , проще
максимально
разобрать ее , когда
она закреплена на
машине . Когда все
детали были

раскручены, я начал
перекладывать все
медные трубки в
большое ведро с
«химией», что бы
подготовить части
к декальцинации. На
этой машине
оказалось много
соединений, которые не
возможно было
раскрутить. Когда
такое происходит
использую свой
«факел» для
разогрева тех
креплений, которые
не поддаются
инструменту. Подогреваю
соединение, легкий
удари«Ву-Аля»!

Важнаявещь, которуюстоит
запомнить. Когда вы
имеете дело с
машинами в таком
удручающем
состоянии, приготовьтесь
потратить уйму
времени. Если
какая-либо деталь
не поддается, не
пытайтесь взять ее
силой, иначе
«слижете» болты и
тогда все окажется
намного сложнее.
На этой машине
таких «слизанных»
болтов была уйма.

Мне всегда
интересно, какую

жизнь прожила та
или иная машина, кто
и как работал над
этими машинами, что
было сделано в
процессе жизни.
Например, уверен,
что у этой машины
меняли бойлер.
Человек, который
сделал это,
перекрасил машину.
Это хорошая
новость, так как
была надежда, что
соединительные
болты, не станут
проблемой, Кроме
того, довольно
заметна разница
между двумя
датчиками
давления, один явно
новее другого.





За сорок лет
известная группа е61
реально "устала "
Паровик не
вращается как на
современных
кофемашинах
Датчики давления.
Нижний явно был
заменен

Итак все трубки
были удалены и
положены в ведро
для чистки Я нахожу
достаточно

логичным, снять всю
деталь целиком,
потом разобрать ее
и разложить по
ящичкам каждую
деталь. Таким
образом, мы не
потеряем ни
болтика. К концу
первой «сессии» у
меня осталась
основа корпуса,
бойлер и стальные
панели. Все
основные
компоненты
расположились в
ящичках, а все
трубки в ведре с
водой и химией.



Задняя панель

! B @ 0 = 8 F 0 19/25

Разобранный
бойлер



Замачиваем все
детали перед
декальцинацией
Как я говорил выше
разбирать бойлер
на моейFEAMALambro стало
сущим кошмаром Без
сомнения это было
самое тяжелое
событие которое я
пережил если
говорить о
кофемашинах
Уверен на 99% что тот
бойлер не снимался
с момента
производства Как
всем известно со
временем при таких
температурах
алюминиевые
кольца

«склеиваются» со
стальными
крепежными
болтами и тогда
раскрутить их не
представляется
возможным. Мне
пришлось
высверливать
каждый из восьми
болтов. Это заняло у
меня 3 дня! На Е61 бойлер
крепился 16 (!!!) болтами,
что означало шесть
дней кропотливого
сверления. Меня это
совсем не радовало.
Однако. на практике
оказалось. что 80%
болтов свободно
раскрутились,
остальные 20%
потребовали
краткого
«разговора» с
молотком. В общем,
мне понадобилось
около 30 минут на всё
про всё. Моя теория о
замене бойлера
подтвердилась.

Когда бойлер был
снят. осталось
позаботиться об
остальных
компонентах,
сложить их по
мешочкам для чисти
в дальнейшем. Далее,
я достал все
почищенные медные
трубки и бойлер для
процесса
декальцинации. По
счастливой
случайности. все

было не так уж плохо,
в силу того,, что
кто-то до меня уже
занимался этой
машиной,. Для
декальцинации,, я
кладу все трубки и
бойлер вместе в
одну ёмкость,, а
более мелкие детал
и(паровик и т.п.) ждут
своей очереди.
Всегда использую
цитрусовую
кислоту,, не самая
жесткая химия для
декальцинации,, но с
ней безопасно
работать здоровья
ради,. Может
пригодиться:
цитрусовая
кислота лучше
работает в теплой
воде,. Каждый
техник сам
выбирает для себя
«свою кислоту» для
работы.
Я всегда оставляю
медные трубки и
бойлер «киснуть»
несколько дней,, а
иногда и неделю.
Некоторые люди,
использующие
более сильные
кислоты,, могут
потратить на это
несколько часов.
Предпочитаю за это
время сделать
другую нужную
работу.

Остов Повторюсь,
первым делом

почистить все
детали машины.
Плохие новости не
заставили себя
ждать большая
площадь остова
кофемашины была
покрыта ржавчиной.
Теперь я беру
металлическую
щетку и начинаю
долгий путь по
освобождению
остова машины от
старой краски и
ржавчины Сейчас
существуют
специальные
полировочные
машинки которые
могут сделать эту
работу за
считанные минуты Я
предпочитаю
работать по
старинке После
очистки
необходимо
покрыть остов
грунтовкой и
специальной
водоотталкивающей
; краской.





Проржавевший
остов. Ржавчина
поближе.

Разборка
завершена
В теории самая
трудная работа
была уже сделана,
так как разборка
машины, бойлера и
чистка остова
большая и трудная
задача. Это хорошая
финишная точка на
этот момент, все
самое интересное
оставим на потом.

В следующей серии
мы закончим чистку
всех компонентов,
построим заново
машину, и начнем
· варить эспрессо.
Статья и
фотографии
являются

собственностью
прокофе.ру
Частичное или
полное
использование
материала только с
письменного
разрешения
редакции www.prokofe.ru
Активная ссылка на
источник
обязательна