

SINTESI MANUTENZIONE R1150

Sintesi fatta, forse un po' superficialmente causa ricerca difficile.
Ben vengano aggiunte/modifiche.

CANDELE DENSO ALL'IRIDIO

boxerforever Inviato 11 Feb 2004

Visto che sono più facilmente reperibili delle famose BERU SILVERSTONE, elenco le specifiche delle candele DENSO in questione.

Le uso da sempre, vanno molto bene e si sostituiscono ad intervalli di 30.000 km.

Costano circa 30,00 € la coppia l'ultima volta che le ho prese dal mio mecca.

BOXER 1100-1150R-GS-RT-RS-R-S in versione MONOCANDELA:

La sigla è identica x tutte: NIPPODENSO IRIIDIUM POWER IK22.

BOXER 1150R-GS-RT-RS-R-S TWIN SPARK (le candele sono di due tipi diversi).

Nella parte centrale della testata, alle originali NGK BKZ7EKC corrispondono le NIPPODENSO IRIIDIUM POWER IK22 (come quelle del monocandela).

Nella parte bassa della testata, alle originali BOSCH IR7NDC corrispondono le NIPPOPODENSO IRIIDIUM POWER IXU24.

MESSA IN LETARGO DELLA MUKKA - STOCCAGGIO

il_della Inviato 02 Feb 2004

Devo mettere in letargo "profondo" alcune moto, cioè saranno inutilizzate per qualche anno.

I motori sono 2 e 4 tempi con cilindrata dai 125 a 750 tutte a carburatore.

Quali sono le norme da rispettare?

como Inviato 02 Feb 2004

Staccare la batteria.

Togliere il liquido dei freni.

Togliere la benzina dai carburatori, altrimenti i depositi gommosi intaseranno tutti i getti.

Se non li svuoti rischi che si formino dei depositi e se li svuoti invece si seccano, dipende dal tipo di carburatore...

Per togliere la benzina dai carburatori è sufficiente far girare il motore con i rubinetti chiusi fino allo spegnimento, poi aprire le vaschette e far uscire quel po' di benzina che resta.

Alcuni, se vengono svuotati, dopo poco tempo seccano membrane e guarnizioni, incollano elementi, quindi non conviene svuotarli.

Per tagliare la testa al toro, esiste un additivo che conserva in buone condizioni i carburatori con la benzina stessa... Io lo compro alla Honda moto.

Lo metti nel serbatoio, fai girare il motore per un quarto d'ora, e poi lo spegni per un anno e non forma sedimenti.

levrieronero Inviato 02 Feb 2004

Io le lascerei come sono. Al limite puoi:

- svitare la candela e mettere un po' d'olio nel cilindro
- togliere la batteria
- riempire bene il serbatoio (se lo lasci vuoto arrugginisce)
- ungere le parti metalliche con olio
- coprirla bene

Prima di rimetterla in moto fai un bel tagliando con la sostituzione di tutti i liquidi.

andela Inviato 04 Feb 2004

Per salvare le marmitte (non catalitiche):

- le smonti e le riempi per l'inverno di olio usato, tappando i fori di scarico.
- prima del riutilizzo togli i tappi e le lasci scolare per una settimana.

paolo b Inviato 04 Feb 2004

L'uso dell'olio per stoccaggio è necessario perchè i lubrificanti normali produrrebbero ruggine sulle parti acciaiose. Olii specifici: Shell Ensis, Mobilarma 524, BP Protective.

Norme per lo stoccaggio Motori 2T (dal manuale Rotax):

- togliere i filtro dell'aria e avviare il motore scaldandolo bene
- a caldo, portarlo al minimo e versare nel carburatore (presa d'aria) l'olio per stoccaggio fino a provocare l'arresto per ingolfamento
- sigillare la presa di aspirazione e lo scarico
- vuotare il carburatore togliendo la vaschetta e scolare le tubazioni, pompe comprese
- per le parti esterne usare spray anticorrosione

Norme per lo stoccaggio Motori 4T, cambio separato (dal libretto uso manutenzione BMW K100):

- scaricare l'olio del motore a freddo
- riempire di olio anticorrosivo fino al livello minimo
- far girare il motore per circa 1 minuto, senza carico
- sostituire l'olio cambio e scatola trasmissione con olio anticorrosivo, far girare per alcuni secondi con la II inserita
- svitare le candele e spruzzare in ogni cilindro 10 cm³ di protezione anticorrosiva da miscela, far girare brevemente il motore col motorino d'avviamento, riavvitare le candele
- smontare la batteria
- spruzzare apposito lubrificante sulle articolazioni delle leve e cavalletto
- ungere le parti cromate/metalliche con spray antiossidante o grasso non acido (vaselina)
- moto su cavalletto centrale, ruote libere

Aggiungo: svuotare completamente il serbatoio (se con pompa immersa meglio toglierla e stoccarla a parte) e spruzzare l'interno con olio anticorrosivo.. se volete provare a lasciare 3/4 litri di verde in un serbatoio, magari metallico, per 2/3 anni, fate pure, poi mi dite..

Ezio51 Inviato 05 Feb 2004

Altri punti da aggiungere:

- Carrozzeria, cerchi ruote, parti verniciate.
- Per prevenire l'indurimento della vernice e la formazione di screpolature.
Cospargere la superficie con olio di silicone.

- Pneumatici, tutti i particolari di plastica e gomma compresi i parapolvere degli ammortizzatori e delle forcelle, la sella.

Per prevenire l'indurimento della gomma e la formazione di screpolature.

Cospargere la superficie con olio di silicone.

- Pneumatici.

Per prevenire deformazioni delle gomme e degradazione per correnti d'elettricità parassita.

Mettere la mukka sul cavalletto centrale tenendo le gomme assolutamente sollevate da terra.

- Batteria. Per prevenire l'esaurimento, la solfatazione delle piastre, la corrosione da parte di correnti parassite.

Toglierla, pulirla, ripristinare il livello massimo dell'elettrolita, riporla in luogo asciutto.

Ogni 6 mesi collegare il mantentore di carica per una settimana.

- Plexiglas. Per prevenire la formazione di microfessure e l'opacizzazione.

Cospargere la superficie con olio di silicone.

- Selle e borse di cuoio. Per prevenire l'essiccazione e perdita d'elasticità.

Cospargere la superficie con olio di silicone.

- Fusibili e relé e connettori. Per prevenire l'ossidazione dei contatti.

Staccarli e numerarli per poterli rimettere nell'ordine corretto al momento della resuscitazione della mukka.

- Tutta la mukka. Per prevenire la formazione di polvere.

Coprire tutta la mukka con un apposito telo, o un lenzuolo. Tessuto traspirante, NON impermeabile.

- Bollo. Per non pagare la tassa di proprietà.

Denunciare la scomparsa della mukka alle autorità competenti.

- Assicurazione. Per evitare la scadenza, non continuare a pagare e mantenere la categoria di B/M.

Chiedere alla compagnia assicuratrice la sospensione del contratto.

RESET CENTRALINA

ermes **Inviato 20 Jan 2004**

A cosa serve resettare la centralina (Eprom, ABS, ecc...)?

Ezio51 **Inviato 24 Jan 2004**

A cancellare il programma in esecuzione e reinstallarlo di nuovo.

La centralina Motronic è un microordinatore che ha principalmente due compiti:

- gestire il motore
- gestire il sistema ABS

La centralina Motronic è composta essenzialmente da:

- un microprocessore
- una memoria non volatile (Eprom) che contiene il software originale
- una memoria volatile (Ram) nella quale viene copiato il software della Eprom. Il software della Ram è quello adibito al vero funzionamento operativo della mukka.

Il software originale nella Eprom non viene utilizzato, e vi rimane come copia di sicurezza nel caso che il software operativo della Ram non funzioni più bene. In tal caso si cancella il software della Ram e vi si copia daccapo il software originale della Eprom.

I motivi che inducono al software della Ram a non funzionare bene sono diversi, e principalmente:

- disturbi radio che modificano il contenuto della memoria Ram.

Sono generati dalle le scintille delle candele non schermate, dalle scintille dei morsetti della batteria mentre la si smonta e rimonta, dalle scintille del pantografo di un treno o un tram che sta passando vicino alla mukka, dalle scintille che si generano staccando o ricollegando una qualsiasi spinetta della mukka senza preventivamente spegnere il quadro elettrico, generati da campi magnetici passando sotto linee elettriche ad alta tensione, in prossimità di una parabola di radar militari o parabole di ricetrasmittitori televisivi, ecc...

- Differenti cipolletti selezionano differenti famiglie di mappature, tra le innumerevoli mappature tutte contenute nella Eprom.

Nella famiglia di mappature, quella giusta è scelta automaticamente dal sistema Motronic il quale la cambia a seconda delle esigenze momentanee. A volte il Motronic s'incasina e sceglie la mappatura sbagliata.

- Finché la temperatura dell'olio del motore è inferiore a 70°, la centralina sceglie una mappatura semplice che fa girare il motore regolarissimo perchè non tiene conto dei parametri d'antiquinamento. Purtroppo oltre i 70° la centralina va in cerca di una miriade d'altre mappature più sofisticate, e a volte va a finire che la centralina sceglie una mappatura inadatta.

- Sostituzione o modifica un importante sensore d'ingresso alla centralina.

- Cariche elettrostatiche.

- Imperfetti collegamenti a massa.

- Imperfezioni nella programmazione del software stesso.

Ad un certo punto la centralina può impazzire e diventare incapace di scegliere la mappatura giusta, e per questo è meglio resettarla per ricominciare da capo.

Il reset della centralina è molto semplice:

- 1) Spegni il quadro elettrico.

- 2) Togli il fusibile numero 5 (fusibile Motronic) contando da sinistra 1-2-3-4-5... e attendi almeno 10 minuti, ma meglio mezz'ora o più. Poi rimetti il fusibile numero 5.

Il fusibile numero 5 è quello che alimenta la memoria Ram: togliendolo la memoria si cancella, ma alla prima accensione del quadro elettrico la centralina se ne accorge e ricarica il programma originale copiandolo dalla Eprom.

- 3) Gira la chiave e, a quadro acceso senza avviare il motore, gira a fondo la manopola del gas due o tre volte affinché la centralina riconosca la posizione delle farfalle (TPS).

- 4) Avvia il motore: all'inizio per qualche secondo potrebbe borbottare un po', poi girerà regolare.

5) Quando parti, per le prime centinaia di metri fai qualche frenata leggera e poi a fondo, affinché l'ABS riconosca il peso e lo stile di guida del guidatore e si stabilizzi.

N.B.

Staccare il fusibile 5 equivale a staccare la batteria dalla centralina.

Staccare la batteria equivale a resettare la centralina.

OLIO ALVIT altamente vitaminizzato

Spiderman Inviato 14 Jan 2004

Nell'ultimo fascicolo dell'enciclopedia sulla manutenzione del boxer, Ezio dice che è consigliabile mescolare olii diversi.

Io ho sempre fatto così, solo per pigrizia, ma mi chiedevo: quale sostegno ha questa teoria???

Antonich_gs Inviato 14 Jan 2004

L'olio Total che ho comprato dice testualmente sulla confezione "particolarmente adatto ad essere miscelato con altri olii".

Ezio ti dice che si può, io ti ho sempre detto che si può, la Total ti dice che si può....se non sei convinto....

como Inviato 16 Jan 2004

Mischiare diverse marche d'olio oggi come oggi non è più un rischio, sono tutti di buon livello e compatibili tra loro (sempre con la stessa gradazione) sia minerali che sintetici...

Se non trovi l'olio che monti, meglio uno diverso che andar senza olio.

Alvit Inviato 16 Jan 2004

Sono sempre del parere che quella di Ezio51 sia la migliore idea, anche perché chi fa da sé quasi sempre fa per TRE se non di più!

Il mischiare gli olii, più che una scelta a volte è una necessità che si deve fare non trovando quel dato olio.

Quanto al non cambiare mai l'olio, credo sia vero, anche perché di progressi ne sono stati fatti parecchi. L'olio lo si cambia per abiti mentali ormai acquisiti.

Oltre a "Quattroruote", anche altri importanti magazines hanno fatto esperimenti del genere.

"Consumer Report" che non ospita NESSUNA pubblicità è arrivata alle stesse conclusioni: un paio di anni fa testò sette otto marche di olii su Taxi di New York, ebbene tutti ne vennero fuori brillantemente, gli unici a fallire furono i cosiddetti super special additivi promettimiracoli!!!!

Quale fabbrica di lubrificanti può mai consigliare di non cambiare l'olio tanto è lo stesso?

Insomma bisogna arrivare a ragionare col proprio cervello e non con quello degli uomini marketing.

Certo gli olii Agip per me sono un po' scarsi, persino la Ferrari non andava quando li usava ed è dovuta tornare alla Shell.

Facendone una personale classifica ai primi posti metterei Shell Castrol e Mobil a cui aggiungerei ultimamente MOTUL ma gli altri sono praticamente a ridosso.

Quello che conta sono le specifiche API. Leggetele bene. Tutti quelli sotto i 40W sono ecologizzati (sono praticamente acquetta), fatti nel tentativo di risparmiare l'ambiente facendo consumare meno carburante opponendo meno resistenza ma alla fine facendo cambiare prima l'auto

Quindi per una moto più alta e il W meglio è, tant'è che ci sono olii per aerei a pistoncini che arrivano a W60 probabilmente dovuto al fatto che fanno pochi giri.

Puoi usare Shell, Castrol, Mobil, Motul e Qualsiasi altro pari o superiore a quanto ti prescrive il libretto uso e manutenzione.

E' un po' come la benzina. Se è prescritta la normale, la super va bene ma è uno spreco. Se invece è prescritta la super, la normale farebbe danni.

In Italia ti consiglio vivamente, se non hai amicizie presso qualche ditta che usa oli per i propri mezzi (non dal mecca quindi), di andare al super market e vedere se trovi il Carrefour sintetico 5W50.

Cerca nel vecchio forum i post di Luigi, ne parla molto bene, lui a quest'ora ha passato abbondantemente i 200k chilometri.....

Il trucco è evitare gli olii specifici per moto che sono ottimi ma purtroppo hanno un prezzo da olio "firmato". La scusa è che con quello non possono raggiungere i numeri di quello per auto, e perciò il marketing relativo lo fa costare di più.

Ultimamente in quelli da auto hanno dovuto modificare dei componenti per via delle benzine verdi e le marmitte catalitiche. Ergo qualche marca d'olio può dare problemi alle frizioni, quelle a bagno d'olio, per la BMW non ci sono problemi perchè a secco.

Ormai da qualche anno qui in USA tra i motociclisti vanno gli oli per grossi diesel, Shell Rotella T in testa, che stranamente si guardano bene dal vendere in Europa. Vedi il sito www.rotella.com. Sulla scia del successo di quest'olio, che va veramente bene per le moto, sono arrivati anche gli altri Chevron, Mobil e pure Castrol, ma pare non siano la stessa cosa.

La caratteristica è che sono 15W/40, e oltre alle specifiche API C hanno anche quelle S sino all'ultima SL.

Oggi gli olii sono tutti buoni, la battaglia si svolge sul prezzo che per un buon 80% è determinato dal marketing!

Per i Diesel, per sopperire alle specifiche API C (C = compression = diesel) hanno provato con le specifiche S per i benzina (S = spark = benzina) e li hanno superati molto facilmente.

Dato che c'è un consumo enorme per i mezzi pesanti, marini, da cantiere, ecc... ne producono in quantità enormi da cui ne deriva un prezzo più abbordabile.

A riprova di ciò, cioè di quanto valgano gli oli per diesel, si legge nel manuale Harley Davidson: in caso di aggiunta d'olio che non sia il "nostro" usare olio per motori diesel.

Purtroppo, credo che ci stiamo facendo fuorviare dal mondo delle corse.

Un olio che va bene per la competizione ha esigenze opposte a quelle per un'auto o una moto da turismo. Quell'olio andrà alla ricerca dell'ultima frazione di cavallo che il motore può dare, a discapito della durata di quel motore, tanto dopo la gara sarà smontato e revisionato se non buttato!!!!

Concludendo, se con gli olii diesel si fanno milioni di miglia, spero di farne qualche centinaio con la mia moto!!!!

Giulibar Inviato 16 Jan 2004

A proposito del non cambiare l'olio, una mucca come la mia, che dopo 15.000 Km consuma ancora 300 g d'olio ogni 1000 Km, in 10.000 Km consumerà almeno 3 Kg.

Quindi a forza di rabbocchi l'olio resta sempre come nuovo.

Alvit Inviato 16 Jan 2004

Se c'è consumo d'olio, nella norma, è una cosa BUONA.

Rabboccandolo si rigenera il rimanente, e praticamente si può andare avanti NON cambiando l'olio.

Bisogna sapere bene cosa si ha nella coppa....per esempio lo Shell Elix sintetico puoi tranquillamente provare a NON cambiarlo mai ma solo rabboccarlo!
Il filtro però va cambiato, e qui si entra nel REAME FILTRI che non sono tutti uguali.

OLIO FORCELLA TELELEVER

Ollast **Inviato 16 Jan 2004**

R1100RS: copiosa perdita di olio dalla canna sinistra della forcella, causa il paraolio andato.
Dato il costo contenuto cambierei tutto: paraoli e parapolvere e olio.

Domanda: "che olio mettere"?

Il manuale BMW tace.

Il manuale Haynes dice "BMW telescopic fork oil 5W or 10W".

Come scelgo tra 5W e 10W? Faccio una media 7,5W?

Alla fine ho comprato l'olio in BMW: hanno solo il 10W che ho pagato circa 10 E.

Sulla bottiglia dell'olio sta scritto "Made in West-Germany". Ma quanto è vecchio quell'olio?

gpepe **Inviato 17 Jan 2004**

L'olio interno serve solo a lubrificare i foderi che scorrono sulle canne e nulla più.

Ollast Inviato 19 Jan 2004

Procedura di smontaggio per l'RS (gli altri modelli dovrebbero differire sui dettagli):

- 1: smontare il segmento anteriore del parafango e le protezioni laterali dei foderi
- 2: svitare il cavo del contachilometri
- 3: smontare le pinze dei freni (assicurarle appese con un cavo in modo che non restino appese ai tubi idraulici; eventualmente inserire uno spessore tra le pastiglie)
- 4: togliere la ruota anteriore
- 5: allentare le viti che tengono i semimanubri (con i semimanubri in posizione non si è in grado di operare al p. 6)
- 6: allentare le viti di bloccaggio della forcella alla piastra
- 7: fare scorrere verso il basso le canne cromate in modo da farle rientrare nei foderi (il manuale dice di azionare la valvolina di depressione che si trova sotto il coperchietto nero in cima a ciascuna delle due canne. Non è stato però necessario in quanto a sinistra il paraolio usurato lascia passare l'aria dal basso, a destra idem.)
- 8: svitare le viti che assicurano i foderi al braccio del telelever e sfilare con cautela la forcella, prestando attenzione soprattutto alle canne cromate.

Marcomangano Inviato 19 Jan 2004

Sulla mia R1100RT il paraolio della forcella sinistra ha incominciato a perdere olio.

Ho proceduto come segue:

1. smontare il semimanubrio sinistro.
2. smontare il dado di bloccaggio della forcella sinistra con la piastra.
3. smontare la valvolina in cima al fodero e tirare con cautela lo stelo fuori dal fodero fino all'altezza di un forellino presente nel tubo ed attendere qualche secondo (il foro serve a far discendere con facilità l'olio presente nel tubo). Estrarre completamente il tubo.
4. levare il parapolvere e levare con un cacciavite il grosso fermo del paraolio.
5. estrarre il paraolio facendo attenzione a non rovinare il fodero (il mio paraolio sembrava saldato).
6. inserire il paraolio nuovo leggermente oliato nella sede utilizzando un martello (per non rovinare il paraolio nuovo ho utilizzato come battitoio il vecchio) e rimettere il fermo.

7. SE AVETE PERSO MOLTO OLIO: smontare la ruota anteriore, svitare la vite di scarico olio, scaricare l'olio, riavvitare la vite di scarico con una nuova guarnizione metallica (si trova di corredo nel filtro olio), riempire il fodero con 0,470 l di olio (Castrol fork-oil comprato in BMW) e rimontare la ruota anteriore.
8. inserire il tubo nel fodero leggermente oliato, il parapolvere ed avvitare la vite di sfiato in cima al tubo stesso quando il tubo è alla massima estensione.
9. rimontare il bullone in cima al tubo alla piastra (chiave dinamometrica a 45 Nm) ed il semimanubrio (chiave dinamometrica a 21Nm).

como **Inviato 20 Jan 2004**

Come quantitativo d'olio non superare i 0,17 l a stelo.

Processo di rimontaggio

- Montare la rondella
- Infilare l'anello paraolio leggermente oliato sul tubo scorrevole fino a fondo corsa, piantarlo mediante il mandrino percussore N° BMW 31 5 610 e la riduzione N° BMW 31 5 613 dando leggeri colpi.
- Sistemare l'anello di sicurezza e la cuffia antipolvere.
- Montare la vite di ventilazione.
- Spingere il ponte a tubi scorrevoli a fine corsa e serrarlo a 25 Nm (pulire filettatura + Loctite 243).
- Ventilare la forcella telescopica senza caricarla.

como **Inviato 21 Jan 2004**

La vite di ventilazione è una piccola vitarella da svitare con una 3 esagonale posta sotto lo snodo del piantone, basta svitarla, inserire il fodero con l'olio e serrarlo al ponte, una volta stretto (naturalmente tutto con l'avantreno scarico), basta chiudere lo sfiato...

Ollast **Inviato 30 Jan 2004**

Si comincia a scomporre la forcella telescopica.

Dopo avere sfilato il parapolvere, la canna cromata a sinistra (quella che perde olio) si è sfilata senza difficoltà.

Rimossa la molletta di ritegno ho provato a sfilare il paraolio, ma... bloccato!

L'infame guarnizione sembra inchiodata e non c'è modo di scalzarla utilizzando un cacciavite ed una applicazione di forza "ragionevole".

Il manuale d'officina non fa menzione di attrezzi speciali.

Quando avrò risolto questo imprevisto, spero con il vostro illuminante aiuto, dovrò ripulire il tutto.

Il fondo del fodero, infatti, sembra pieno di morchia, mentre sulle pareti interne sembra che ci siano come dei grumi di grasso.

Sotto mano ho del petrolio bianco: andrà bene?

como **Inviato 30 Jan 2004**

Usa un po' di forza in più...

Il petrolio va bene, l'importante è che poi lo asciughi.

CAVI BATTERIA

Montip **Inviato 12 Jan 2004**

Siccome l'anno scorso, in occasione dell'Elefante le nostre motorette sono rimaste mute il mattino del rientro (temperatura notturna -18/-20) e visto che non è facilissimo connettere 2 cavi batteria al GS, vorrei fare due cavi "volanti" da collegare alla batteria per un avviamento d'emergenza.

-Che cavi uso?

-Come isolo i terminali?

-Ne devo fare due (+e-) o ne basta solo uno (-) e faccio massa con il telaio?

brontolo **Inviato 12 Jan 2004**

Sul sito di Ezio c'è un documento pdf che oltre a spiegare come sostituire la batteria illustra la modifica dei cavi per l'avviamento in caso di panne.

Ha fatto le due prolunghe che tiene arrotolate SEMPRE sotto la sella collegate alla batteria.

paolo73 **Inviato 12 Jan 2004**

Ad una simile domanda fatta al conce, mi veniva riferito che in caso di panne bastava togliere la copertura in plastica del motorino di avviamento e collegare il polo positivo al cavo di colore rosso che va al motorino ed il negativo a qualsiasi parte facesse massa (per non togliere la batteria ed il serbatoio). Io non l'ho mai provato.

Montip **Inviato 12 Jan 2004**

Ma l'anno scorso la plastica dei "carterini" laterali con il freddo (parlo di Elefante) si era irrigidita oltre ogni limite e per aprirlo ho bestemmiato in 5 lingue, avevo paura mi rimanessero in mano! Senz'altro più pratico limitarsi a togliere solo la sella!

Ho letto l'articolo del Guro, ma vorrei proprio una spiegazione modello decerebrato... partendo da che tipo di cavo comprare... sono a questi livelli!!!

dop **Inviato 12 Jan 2004**

Va bene un cavetto qualsiasi (io ho usato quello rosso e nero delle casse dello stereo) e l'ho isolato con del semplice nastro isolante (attaccato saldamente)

quella di far uscire un solo cavo (però direi il positivo) te la sconsiglio, perchè trovare una massa non è poi così agevole, almeno per me non lo è stato.

Se pensi di collegarti a dei cavetti con le pinze, magari portati un paio di bulloni da attaccare ai cavi che vanno alla tua batteria, io ho fatto così perchè sennò le pinze non prendevano.

gio956 **Inviato 12 Jan 2004**

Per non avere tanti problemi puoi agire in questo modo:

- prendi la chiave a brugola da 5 dai tuoi attrezzi,
- sviti il coperchio di plastica che ripara il motorino d'avviamento,
- colleghi il cavo rosso tra il più di un'altra batteria e il bullone arancione del tuo motorino d'avviamento,
- colleghi il cavo nero tra il meno dell'altra batteria e una pedana della tua moto.

AlessandroF **Inviato 12 Jan 2004**

Mi hanno dato questo suggerimento (sulla R):

Con i cavi per il ponte, collegare a massa il negativo, pinzando il basamento o il telaio e, con un cacciavite lungo andare a cercare il contatto con il positivo della batteria sotto il serbatoio, dopo aver tolto la sella. Dopo di che, pinzare il positivo sul cacciavite.

Non l'ho ancora fatto, ma mi è stato detto che si fa bene.

Ezio51 **Inviato 12 Jan 2004**

L'idea di collegarsi al motorino d'avviamento è semplicissima e geniale.

E' vero che funziona, perché il dado M8 di rame è permanentemente collegato al polo positivo della batteria. Inoltre il cavo che viene dalla batteria è bello grosso.

Per il polo negativo va bene attaccarsi alla massa del motore.

Purtroppo il sistema è valido solo per le mukke nude, non per quelle carenate.
Risulterebbe troppo macchinoso togliere la carenatura per raggiungere il motorino d'avviamento.

Quindi per l' RT preferisco il mio metodo: due cavi da 25 cm circa perennemente collegati sulle viti M6 dei due poli della batteria, che escono indietro sopra la scatola filtro aria.

Ai capi dei due cavi che escono ho saldato due bei capicorda grossi ben isolati con nastro adesivo di tessuto (facile da togliere in caso di bisogno, perchè sarai incazzato nero e ti tremeranno le mani dalla rabbia...).

Sui due capicorda faranno buona presa le due pinze del cavallotto.

ALTEZZA SELLA

inizioascazzafottere Inviato 10 Jan 2004

Qualcuno saprebbe darmi qualche consiglio su come abbassare di qualche centimetro l'altezza sella della mia 1150GS adventure ?

Mi hanno detto che sella e forcella non possono essere regolate, e che le possibili alternative sono quelle di sostituire la molla dell'ammortizzatore posteriore con una più corta e/o togliere parte dell'imbottitura della sella.

Inutile dire che entrambe le soluzioni (in particolare la prima) mi sembrano un po' eccessive.

Qualcuno potrebbe indicarmi altre alternative o l'indirizzo di qualche rivenditore di selle "ribassate" appositamente create per questa stupenda ma "elefantiaca" moto?

giuliofan Inviato 10 Jan 2004

Innanzitutto la sella può essere installata in due posizioni: una bassa ed una più alta.

Se ne sei già al corrente ma necessiti di scendere ancora devi ricorrere ad un tappezziere e creartene una "ad hoc". Occhio, però, fossi in te (e te lo dico per una disastrosa esperienza personale), fai molta attenzione a chi affidi la sella.

La cosa migliore è comprarne una usata (magari con la pelle rovinata) e fare il lavoro dall'inizio tenendoti in garage una sella buona.

Non toccare la meccanica o comprometterai la ciclistica della moto!

levrieronero Inviato 10 Jan 2004

La sella ADV non è regolabile!

Le sospensioni non sono regolabili in altezza!

L'unica cosa che puoi fare è montare la sella bassa ADV... o crescere di qualche centimetro.

Esiste come accessorio post-montaggio o da richiedere all'acquisto della moto, una versione della sella ribassata. Il piano seduta del passeggero resta invariato, mentre dove siede il pilota la sella è scavata di circa 3-4 cm e quindi siede più basso.

La sella è disponibile solo nel colore nero. Se non ricordo male costa circa 230 euro (iva compresa).

Io le ho avute entrambe. L'ADV si guida meglio con sella alta, ma con la bassa si tocca a terra con più facilità e si è molto ben protetti dal cupolino!

P.S. Ti sconsiglio di montare selle non originali, diminuiscono il valore del mezzo invece che "ac-crescerlo".

j.bolina Inviato 10 Jan 2004

Puoi abbassare la sella di 1 cm togliendo tutti i tappi di gomma di supporto sotto la sella stessa, devi abbassare il supporto anteriore abbassando i 2 perni orizzontali supporto gommini di 1 cm e accorciare i fermi sella posteriori di 0,5 cm.

Alla fine avrai un' altezza di 89. Se anche così non va, scatta l'acquisto sella bassa.

Omega **Inviato 10 Jan 2004**

Anch'io ho una GS ADV, la mia ha una sella ribassata nera.

alpheus **Inviato 10 Jan 2004**

La sella bassa scontata dovrebbe costare intorno ai 180 € oppure vai da un sellaio (chiedi a Jenk che l'ha fatto fare) e la fai ribassare

FASCE DEL PISTONE

dagobar69 **Inviato 11 Jan 2004**

Come posso tenere chiuse le fasce sul pistone per poi poterlo reinserire nel cilindro senza inveire troppo? La moto è un R-1100 GS.

Sto cercando di capire tutti i problemi che incontrerò, e gli attrezzi che mi serviranno, per smontare un cilindro fino alla base per poi cambiare le guarnizioni.

In realtà io non pensavo di togliere le fasce ma di sostituire semplicemente la guarnizione della base del cilindro(e testa obviously), toccando per il resto il minimo possibile.

Titospy **Inviato 11 Jan 2004**

Generalmente il cilindro ha alla sua base uno smusso che facilita l'invito delle fasce, comunque è buona norma usare delle apposite stringisegmenti, che altro non sono che delle lamine sottili di spessore ma larghe in altezza per stringere i segmenti.

Armati di stracci.....puliti mi raccomando, perchè quando sfilii i cilindri dal carter potrebbero battere i pistoni sul basamento rovinandosi, vale anche per un mono ma in misura minore.

Se smonti i cilindri il minimo è togliere le fasce per vedere le tolleranze sul cilindro.

Ricordati le posizioni dei segmenti e ogni segmento dovrebbe recare la scritta "top" per la parte alta. Togliere i segmenti utilizzando pollice e medio delle due mani a formare un cerchio sul pistone e coi pollici allargare i bordi aperti delle fasce controllando con gli indici la fuoriuscita posteriore della fascia.

Fatto questo controlla le tolleranze con uno spessimetro su un paio di posizioni del cilindro nel punto di contatto medio, cioè dove le fasce generalmente lavorano.

Se metti le fasce nuove sarà più difficile reinserirle nel cilindro perchè sono ancora molto rigide.

Un metodo per reinserire le fasce che sconsiglio vivamente è il buon vecchio cacciavite, che spesso sfugge al controllo e ti riga qualcosa.

L'unica è armarsi di santa pazienza o comprare le fasce apposite.

Se sbagli e spingi il cilindro senza far bene il lavoro rompi i segmenti e allora son cazzi.

Ci sarebbe da discutere anche sul posizionamento dei segmenti sul pistone ma questa è un'altra storia.

Su tutto vale la regola che devi essere sicuro di quello che fai!

OLDS **Inviato 11 Jan 2004**

Per il montaggio dei segmenti sui pistoni e il loro posizionamento sui cilindri rivolgiti ad una officina di Rettifica Motori e chiedi se ti possono prestare lo stringisegmenti come ti ha già consigliato Titospy.

Dall'officina di Rettifica fatti misurare, con l'alesometro centesimale ,la tolleranza tra pistone e cilindro e se e' nella norma fatti levigare le canne cilindro (anche se sono al Nikasil) con la macchina levigatrice verticale con un incrocio di 45°per un migliore adattamento dei sementi.
Diffida se ti propongono di levigarle con una levigatrice orizzontale manuale perchè non è garantita l'ortogonalità con il piano cilindro e l'incrocio a 45°.

Titospy Inviato 11 Jan 2004

Quanti km ha il tuo 1100 ?

Da questo partiamo per capire in prima analisi se pensare di fare il lavoro completo o meno, e poi in seconda battuta tieni presente che se sei arrivato a smontare fino al cilindro vuol dire che dare un occhio a tutto non è poi una ipotesi folle..... anzi.

Per la fascia per stringere i segmenti posso vedere tra le mie se ho la misura, mi manca però la misura del pistone..... il diametro insomma.

Dimmi tu, io sono a tua disposizione.

Tornando all'argomento iniziale.... i controlli vanno comunque fatti e naturalmente preventivamente prese le guarnizioni di ricambio.

Tieni poi presente che ogni motore può darti delle sorprese, positive come quella volta che smontando una moto con più di 30.000 km ho trovato tutto perfetto al suo interno..... o negative verificando magari qualche lavoro che non era preventivato.

desmoric Inviato 11 Jan 2004

Io direi che se il problema è solo la sostituzione delle guarnizioni cilindro-carter motore, non è necessario sfilare i pistoni dai cilindri, con conseguente fuoriuscita delle fasce elastiche.

E' sufficiente sfilare il pistone dal cilindro di quanto basta per sfilare lo spinotto, tenendo però ancora nel cilindro la zona del mantello del pistone con le fasce elastiche.

Io consiglierei questo specialmente se si tratta di una moto molto chilometrata, dove lo scorrimento del pistone ha creato sulla superficie del cilindro dei micro solchi (a volte anche "macro") che non andrebbero disallineati con le fasce elastiche e il raschiaolio.

Se però si vuole procedere con una revisione completa del gruppo cilindro pistone, ben venga quanto detto sopra!

Un mio consiglio per l'inserimento del raschiaolio nel cilindro durante il rimontaggio: l'uso del cacciavite va bene per i segmenti, non per il raschiaolio, che è più fragile e ha quella molla di precarico interna che rende difficile l'inserimento nella sua sede. Io ho risolto il problema avvolgendo, lungo la circonferenza del raschiaolio, un sottile filo di ferro rivestito in plastica (tipo fili telefonici della SIP). Tendendo il filo alle due estremità, l'avvolgimento si chiude stringendo il raschiaolio, con una pressione ben distribuita su tutta la circonferenza. Appena inserito nello smusso, ovviamente ricordarsi di togliere il filo!

Per le fasce (nuove in cilindro nuovo o rettificato) è consigliabile metterle con le aperture equidistanziare tra loro (compreso raschiaolio), quindi: 120° (2 fasce + raschiaolio).

dagobar69 Inviato 12 Jan 2004

Dopo le vostre risposte mi sono andato a scorgere nuovamente l'articolo di mototecnica_boxer8v_1e2-intero.pdf, scaricato forse dal sito della Cimina.

Grazie ai vostri consigli ha interpretato meglio quanto vi e' descritto.

Il cilindro viene riportato con un diametro di 99mm.

Calcolando che la moto ha 57.000 Km e non consuma neanche un goccio d'olio, vorrei essere ottimista sullo stato fasce/cilindro e seguirei il consiglio di Riccardo (desmoric) lasciando il martello del pistone dentro, cercando di togliere il perno. E' una considerazione sensata secondo voi?

Il problema principale, a questo punto, diventa la mia esperienza assolutamente nulla nel poter valutare le condizioni reali delle parti che avrò a vista una volta smontato il tutto, ed eventuali ulteriori sostituzioni o lavori che converrebbe fare.

paolo b **Inviato 12 Jan 2004**

Scusate se mi intrometto in questa discussione di eRRisti.. a quanto ho capito il problema è un lieve trafilamento d'olio alla base del cilindro.. prima di smontare tutto, verifica che le coppie di serraggio del cilindro stesso al basamento siano corrette.. rischi di fare tutto il lavoro solo perchè, magari, hai 2 bulloni allentati.. se hai già controllato, chiedo scusa in anticipo per la piaggeria.

Ezio51 **Inviato 12 Jan 2004**

Per il solo serraggio delle testate dei cilindri adesso, vedi la procedura a pagina 3a del <http://members.xoom.virgilio.it/ezioazzola/Consigli/ManutenzioneValvoleBMW1150RT2001.pdf>

Attenzione che bisogna essere molto precisi nel serraggio finale dei dadi a 180°: normalmente per un lavoro ben fatto sarebbe necessario uno strumento speciale graduato a goniometro. Puoi sbagliare di 2°.

Se invece smonti tutto, la procedura del primo serraggio delle testate sarà diversa, ancora più complicata. Consultare il manuale d'officina BMW.

CHIAVE FILTRO OLIO

sKappa **Inviato 07 Jan 2004**

Qual'è il codice della chiave filtro olio K100 Rs16v..... magari non BMW....non per i soldi....per averla rapidamente!!!

Ezio51 **Inviato 07 Jan 2004**

Chiave di alluminio per filtro olio, a tazza da 74 mm a 14 facce.

E' costruita dalla Hazet, valida per tutte le K e le R.

Codice Hazet 2169

Codice BMW 11 4 650

RICIRCOLO VAPORI D'OLIO

ciupa **Inviato 25 Nov 2003**

Dall' articolo di Mototecnica sul boxer:

“per rispettare le norme antinquinamento questo motore è dotato di un efficace sistema di separazione e di ricircolo dei vapori di olio e dei gas di Blow-By”.

Qualcuno sa qualcosa di più relativamente a questo circuito di ricircolo ?

Secondo voi potrebbe essere la causa del consumo di olio del boxer ?

C'è il modo di “staccare” questo ricircolo per vedere se il consumo di olio diminuisce?

Potrebbe essere un circuito che mantiene in leggera depressione il carter del motore, sfruttando il vuoto generato dall'aspirazione dell'aria. Così facendo però i vapori d'olio finiscono in camera di combustione assieme all'aria stessa con conseguente deposito sui pistoni. Sotto la scatola del filtro aria c'è un tappo di scarico (l'ho visto sia sul GS che sul RT): aprendolo esce qualche goccia d'olio.

paolo b Inviato 25 Nov 2003

L'"efficace sistema di ricircolo" è un tubo che parte dal coperchio delle punterie e arriva nella scatola filtro aria.

Barbasma Inviato 25 Nov 2003

C'era anche sul GS 2 valvole. Appena mi finisce la garanzia... come per magia sparirà.

Diavoletto Inviato 25 Nov 2003

Il Blow-By è un sistema che permette al motore di ricircolare i vapori di olio che si formano durante il suo normale funzionamento.

In fase di sperimentazione misura questo ricircolo per stabilire i riferimenti di consumo olio normali di quel determinato motore.

In pratica dalla testa della coppa parte un tubo che porta i residui di olio direttamente in aspirazione per essere bruciati e consentendone lo smaltimento.

Questo sistema lavora in depressione e potrebbe essere causa di incrostazioni se per esempio si ha un forte ricircolo dovuto alla messa in pressione della coppa.

In casi di ricircolo normale il piccolo apporto dovuto al ricircolo viene ben "lavato" dalla combustione normale.

In un motore fatto bene e con i tubi calibrati bene in funzione della differenza di pressione non dovrebbero esserci problemi.

Lo spurgo serve per far condensare i fumi quando si spegne il motore, in maniera da non fare arrivare la gocciolona in camera di combustione.

....Puoi provare a staccarlo, ritappando poi l'aspirazione in maniera stagna e facendo arrivare la mandata in una vaschetta di recupero.

Suppongo però che il consumo dell'olio del boxer sia dovuto alla configurazione del motore e alle tenute delle fasce in particolari condizioni.

Muttley Inviato 25 Nov 2003

Nei modelli per il mercato europeo c'è in simpatico tubo che dal carter motore va al filtro dell'aria.

Nei modelli per il mercato USA, per rispettare le + severe norme antinquinamento i vapori del carter finiscono in un piccolo recipiente con all'interno una spugna sintetica ed un filtro a carboni attivi.

Nella S ad esempio è posto sotto il serbatoio in uno spazio ricavato in un incavo dello stesso.

Molti possessori USA di S rimuovono il serbatoio/filtro dei vapori d'olio ed "allargano" il serbatoio ribattendo l'incavo ad esso riservato.

Spartacus Inviato 25 Nov 2003

Sulle scatole filtro arriva il tubo del Blow-By, ovvero vapori olio generati dal funzionamento del motore, temperatura e sbattimento dell'olio in coppa.

Questo tubo porta i vapori in una zona chiamata separatore o decantatore.

I vapori arrivano a contatto delle pareti del separatore, cedono la parte pesante, cioè le minutissime goccioline che compongono i vapori, poi vengono aspirati.

Queste goccioline, per caduta o forza di gravità tornano nel motore attraverso un tubo di collegamento, mentre la parte che viene aspirata dal motore, che teoricamente dovrebbe essere composta da vapori quasi puliti dalla parte liquida, viene bruciata in camera di combustione.

Per chi volesse staccare questo circuito dall'aspirazione, sappia che dovrà allungare il tubo in modo da farlo passare e scaricare in posizione più alta rispetto al livello dell'olio nel motore, pena l'innescio dell'effetto svuotamento dei vasi comunicanti.

Ovviamente sulla parte terminale del tubo conviene mettere un filtrino di spugna o ancora meglio una scatoletta che fermi la parte liquida, che altrimenti uscendo insieme ai vapori sporcherebbe la zona dove si trova.

EPROM BBPOWER, PROTEZIONE ANTICOPIA

Hirony **Inviato 25 Nov 2003**

Io monterò una BBPower sulla Adventure che mi consegneranno la prossima settimana.

Magari se ne potrebbe acquistare una "in cooperativa" e farne poi "n" copie...

In fondo, anche la BBPower che uso attualmente è scopiata...

marcomar **Inviato 25 Nov 2003**

Affare fatto vada per la cooperativa!

Ma la basetta anticopia che sta sotto, si può aggirare?

Hirony **Inviato 25 Nov 2003**

Per la basetta mi informo e ti faccio sapere appena possibile.

Sulla eprom attuale uso la basetta della precedente (originale BBPower)...

Orso **Inviato 25 Nov 2003**

Se sulla basetta anticopia c'è un chip, credo si possa fare ben poco senza conoscere il programmino ivi alloggiato.

CODICI PASTIGLIE BREMBO

bi-power **Inviato 20 Nov 2003**

R1150 RT

coppia pastiglie anteriori : niente

coppia pastiglie posteriori : 07BM07SP list. 39.40

R1150 GS fino al 2002

coppia pastiglie anteriori : 07BM06SA list. 36.67

post. : 07526910 list. 21.95

R1150 GS dopo il 2002

coppia pastiglie anteriori : 07BM09SA list. 36.60

coppia pastiglie posteriori : niente

R1100 S dal 99 al 01

coppia pastiglie anteriori : 07BM06SA list. 36.67

coppia pastiglie posteriori : 07BM07SP list. 39.40

R1100 S dal 2001

coppia pastiglie anteriori : 07BM09SA list. 36.60
coppia pastiglie posteriori. : niente

se avete qualche altra info me la postate sotto, per piacere, così aggiorno il mio archivio.

LUBRIFICAZIONE CAVI BOWDEN

max70 **Inviato 10 Nov 2003**

Come si fa a lubrificare i cavi (gas, frizione, "aria") e cosa usate per l'operazione? Io in 85'000 non l'ho mai fatto e ad occhio e croce sia la frizione che il gas scorrono bene, mentre l' "aria" mi rimane bloccata e dopo quattro cazzottoni rientra.

gpepe **Inviato 10 Nov 2003**

I cavi bowden dopo tanta acqua tendono a formare ossido, anche se sono con rivestiti di plastica.

Sganciare il cavetto,
Posizionarlo verticalmente,
Fare un imbutino di carta e fissarlo all'inizio della guaina.
Mettere dell'olio nell'imbutino (possibilmente olio leggero, a bassa viscosità).
Attendere che l'olio penetri lentamente all'interno e faccia la sua azione lubrificante.

Unica avvertenza: l'olio danneggia il manicotto la gomma che è alle estremità della guaina, quindi è necessario proteggerlo dal contatto con l'olio.

Separare il manicotto e tenerlo lontano sopra l'imbutino con una molletta (anche le mollette da bucato vanno bene).

FILTRO BENZINA

MartyMcFly **Inviato 27 Oct 2003**

Ho deciso di cambiare il filtro della benzina. E' andato tutto a posto poi, proprio alla fine, quando stavo rimontando il piatto portapompa sul serbatoio, è successa la cosaccia!

Mentre stringevo, senza esagerare, l'ultimo dei sei dadi che tengono il piatto, mi è rimasto in mano il bullone (tranciato quasi totalmente) che tra l'altro, come gli altri cinque, presentava della ruggine. Ora, dato che questi sei bulloni sono saldati sul serbatoio, è possibile che per un bullone debba cambiare TUTTO il serbatoio?

Sarà possibile smontare il serbatoio e far saldare un altro bullone?

Alla BMW non lo fanno e mi hanno detto che il serbatoio nuovo viene 915 euro!

Qualcuno di voi ha qualche idea al riguardo o conosce qualcuno che potrebbe fare un'operazione del genere al mio serbatoio? Grazie!

Lalex **Inviato 27 Oct 2003**

Lo stesso problema l'ho avuto io. Ho smontato il serbatoio per farlo verniciare, ed in sede di rimontaggio del piatto ho tranciato un prigioniero. L'uso della chiave dinamometrica era fondamentale, ma io avevo solo quella da 20-100 Nm e l'ho tralasciato.

Ho risolto così:

1) Ho comprato una chiave dinamometrica adatta.

2) Ho provato ad estrarre il prigioniero scaldando la sede, ma non c'è stato verso, quindi maniere forti. Se guardi bene, la sede dove il prigioniero è saldato è ben delimitata. Con la punta da trapano del diametro giusto, fai in modo di asportare il prigioniero forando verso l'interno. Per evitare di lasciare limatura all'interno, usa uno straccio ed una calamita.

3) Ho acquistato un prigioniero inox dello stesso passo del precedente (portati il dado) ed una rondella che ci andasse a filo, e poi, una specie di stucco metallico bicomponente epossilico (Acciaio liquido, oppure Araldite).

4) Ho applicato un cordone di stucco sulla parte del prigioniero che sta all'interno e va in battuta sul serbatoio, stessa cosa sulla parte esterna.

Applicata la rondella e messo in tensione il tutto, eliminando lo stucco in eccesso.

5) Ho atteso l'asciugatura (1 notte), provato a rimontare il tutto con chiave dinamometrica ed incrociato le dita, riempito di benzina, non perdeva.

6) Ho vissuto per qualche tempo nell'incubo di fare la fine di Colin Edwards con l'Aprilia...

7) E invece ha funzionato tutto. Ho fatto 2200 km in Sardegna quest'estate, comprese cadute in fuoristrada o nella sabbia, per ora tutto tiene.

Non mi assumo responsabilità sulle eventuali ustioni

MartyMcFly Inviato 26 Nov 2003

Dopo aver smontato il serbatoio e tolta la benzina sono andato da un marmittista che mi avevano detto che poteva risolvere il mio problema (fa saldature in acqua).

Il risultato è stato che lui mi ha detto che non può fare nulla per il mio problema ma l'unica soluzione è quella di rivolgermi ad una rettifica che effettui il lavoro suggerito da Lalex e gpepe.

Ho girato per due giorni per rettifiche e carrozzieri ma nessuno ha un trapano angolare che risulta necessario per il trapanamento del prigioniero (lo spazio è troppo poco e un trapano normale non c'entra).

Il prigioniero inizialmente spuntava un poco; attualmente, dopo che un meccanico di una rettifica ha provato ad estrarlo usando una pinza appositamente, spunta veramente di pochissimo.

Prima di acquistare appositamente un trapano angolare (che costa dai 120 euro ai 400) volevo sapere se qualcuno di voi conosceva qualche carrozziere/meccanico/rettificatore dotato di un trapano di questo tipo.

Titospy Inviato 26 Nov 2003

Metti il serbatoio in posizione tale da avere il profilo del prigioniero orizzontale, poi metti dello svitol e lasci tutto a riposo per mezza giornata, se hai o ti fai prestare un estrattore di prigionieri afferra lo spuntone del prigioniero e prima ancora ti prepari una pistola termica con cui preventivamente scaldi il contorno del pezzo, ATTENZIONE ribadisco il contorno del pezzo non il prigioniero, quando il pezzo sarà bel caldo....non rovente mi raccomando... prova a svitare con decisione il pezzo.

Fatto questo senza insistere se non ritieni di riuscire ad estrarlo metti nuovamente il pezzo in posizione orizzontale e ripeti la procedura dall'inizio.

Io ritengo si possa fare. Altrimenti forare e usare estrattore passo contrario.

Lalex Inviato 26 Nov 2003

Purtroppo no, il prigioniero sembra saldato, non c'è stato verso ne riscaldando ne con l'estrattore, io per trapanare ho usato una di quelle prolunghe per mandrino flessibili, ma non ricordo onestamente cosa possa costare.

MartyMcFly Inviato 26 Nov 2003

Quella dovrei riuscire a rimediarla, il problema è che il prigioniero tranciato è quello più in alto di tutti ed è anche quello che, superiormente, ha minor margine di tutti.

Quindi una di quelle prolunghe flessibili nel mio caso non entrerebbe e dovrei trapanare obliquamente, cosa che ovviamente non posso fare.

Lalex Inviato 26 Nov 2003

Se trapani obliquamente, e bisogna vedere quanto, devi usare una punta sottile, ma che ti consenta poi l'introduzione di una lima tonda per finire il lavoro...

In effetti è una posizione infelice, a me si era rotto in basso.

Hai provato a chiedere ad un conce BMW? quello di Parma ha l'officina di rettifica interna, forse loro ci riescono. Il loro sito è <http://www.motofornituresacchetti.it/>

SBATTIMENTO DELLE CATENE DI DISTRIBUZIONE D'ESTATE

Ezio51

D'estate all'avviamento senti un colpo metallico da un cilindro?

E' normale che possano verificarsi degli sbattimenti della catena di distribuzione.

Si sente di più il cilindro sinistro perché ha il tenditore sopra.

Nei primi 1000 km c'è un tipo di olio più fluido e con maggiore potere detergente.

Se gli sbattimenti sono eccessivi è meglio andare dallo stalliere a far controllare la mukka, il quale ti dirà di portare pazienza fino al primo tagliando dei 1000 km quando verrà cambiato l'olio.

Mi guarderei bene dal modificare i tendicatena a soli 450 km, anche perché non risulta che nessuno lo abbia mai fatto.

Se fosse così semplice lo avrebbe già fatto la BMW stessa.

Aspetta fino al prossimo cambio d'olio, casomai avverti lo stalliere di metterne uno di viscosità maggiore.

SBATTIMENTO DELLE CATENE DI DISTRIBUZIONE D'INVERNO

Ciclone Inviato 25 Oct 2003

Viaggio con una R1150RT con 20.000 Km percorsi, tutti su e giù a colline e montagne.

Con la diminuzione della temperatura esterna a motore freddo, (la prima conseguenza è l'olio motore + denso) è aumentato il rumore di sbattimento della catena di distribuzione su ambedue i cilindri.

Dopo qualche minuto di pazienza, nell'attesa che i tenditori idraulici della catena di distribuzione si riempiano d'olio, il problema scompare.

Non riesco a capacitarmi perché questo rumore, dovuto al ritardo di intervento del tenditore della catena di distribuzione, a moto nuova fino ai 6/7 mila Km non era avvertibile.

Domande:

1) Cambio l'olio con uno più fluido per il riempimento più rapido dei tenditori? (attualmente l'olio è quello prescritto dalla casa GP 20W50 Castrol).

2) Il problema è dovuto ad un consumo anomalo del pistoncino interno del tenditore?

3) Una eventuale modifica del tenditore da voi provata con successo?

Premetto che potrei fare qualunque modifica meccanica a questo marchingegno.

4) Come posso procedere per eliminare definitivamente questo fracasso?

Ezio51 Inviato 25 Oct 2003

D'inverno all'avviamento senti un colpo metallico sordo provenire da un cilindro?

E' una "caratteristica" comune a tutti i boxer: i tendicatena idraulici della distribuzione entrano in funzione quando l'olio del motore va in pressione.

All'avvio sono scarichi e causano una frustata della catena della distribuzione, all'origine del colpo.

Il fenomeno normalmente deve durare solo qualche attimo e non di più, altrimenti potrebbe esserci un'anomalia di funzionamento del tenditore sinistro della catena. Grippaggio.

Soluzione A: cambiare olio con un tipo più fluido, invernale. Sintetico 5W40 o 5W50.

Soluzione B: smontare i tenditori, controllarli, sostituirli se necessario.

Soluzione C: sostituire il tenditore sinistro col nuovo tipo speciale

Soluzione D: acquatortura.

Consulta il maggiore esperto nel ramo (WyleCoyote) che aveva a suo tempo montato il tenditore tipo nuovo. Vedi il sito http://fun.supereva.it/wylecoyote/moto/moto_boxdet.html?p

C'è anche la foto del tenditore.

WyleCoyote Inviato 02 Dec 2002

Premessa: I pistoncini dei tenditori non sono uguali, per cui è bene contrassegnarli per non sbagliare il rimontaggio. Come possiamo vedere nel disegno, nel cilindro sinistro va installato quello con l'astuccio filettato più lungo.

Ho fatto sostituire il tenditore, assistendo all'operazione ed osservando i pezzi.

Il pezzo che è stato montato è un modello nuovo modificato: la sostituzione ha portato un netto miglioramento, per ora i rumoracci sono spariti ed il motore frulla molto più regolare.

Il vecchio tenditore sinistro è semplicissimo: un pistoncino cavo con una molla interna che scorre nella sede ricavata nel grosso bullone in alluminio avvitato nel cilindro subito sotto il fulcro del Te-lelever.

L'olio entra da un forellino vicino alla testa del bullone e spinge il pistoncino sul pattino, defluendo da una scanalatura ricavata lungo tutta la lunghezza del pistoncino. La finitura del pezzo non è elevata ed ha gioco: il mio aveva inoltre in corrispondenza della scanalatura segni simili a grippaggio.

Il nuovo tenditore è molto diverso: da tre pezzi si passa come minimo a sei, forse sette (difficile capire la struttura interna), realizzati con una finitura ottima.

All'interno del solito bullone cavo va per prima una pasticca forata, che ha lo scopo di canalizzare l'olio proveniente dal forellino e portarlo al centro.

Il pistoncino non contiene solo la molla ma un cilindretto cavo che va in battuta sulla pasticca.

La molla è più piccola ed interna all'insieme pistoncino-cilindretto.

Il pistoncino è guidato tra due superfici con l'olio che è costretto a scorrere lungo le pareti (non essendoci più scanalature di deflusso), inoltre la quantità d'olio necessaria per metterlo in pressione è molto ridotta.

Mi pare che sulla testa della molla ci sia una sferetta (non mi andava di segarlo per confermarvelo), che lavorando come valvola unidirezionale manterrebbe costante la pressione sul pattino.

becciagrilli Inviato 31 Mar 2003

Ieri mattina visto la bella giornata mi sono fatto un bel giro, ed ecco ricomparire i soliti sbattacchiamenti della catena di distribuzione. Appena accesa con il manettino dell'aria tirato si sentivano già i primi sintomi, poi tutto regolare ma appena superati i 3500 giri ecco ricomparire i rumori, oggi mi sono recato dal concessionario per vedere se era il caso di sostituire il tenditore con quello modificato, ma lui mi ha risposto di non sapere nulla su modifiche effettuate sul tenditore del GS e che la sostituzione sarebbe stata a mio carico visto che la garanzia è terminata anche se io dal momento che ho ritirato la moto lamentavo questo rumore, la moto è stata in concessionaria due volte e la colpa è stata data alla benzina, qualcuno sa dirmi il codice del tenditore modificato...

WyleCoyote Inviato 31 Mar 2003

...il tenditore che non esiste, il codice è inciso sul pistoncino: 1216.

...sono uno dei pochi a cui è stato montato il "tendicatena inesistente": se ti può consolare serve a poco. Inizialmente ha dato buoni risultati, poi gradualmente i rumorazzi sono ricomparsi. Ieri si è ripresentato lo stesso fenomeno che mi fece sudare freddo lo scorso agosto: battito sordo fino dal minimo e scatenio allucinante ai medi regimi, anche con carichi bassi. In ferie 'sta storia andò avanti due giorni per poi scomparire da sola, il che mi fece pensare che il tenditore (l'originale, allora) fosse rimasto in qualche modo bloccato. Per confermarmi l'idea che mi ero fatto stamani ho allentato, estratto e rimontato il tenditore sinistro, facendo rientrare la rumorosità nella norma (il che vuol dire che è diminuita ma c'è ancora). Se al minimo senti un battito simile a scampanio dal gruppo termico di sinistra, sei probabilmente nella stessa situazione.

Ciclone Inviato 27 Oct 2003

Settimana prossima inizierò l'operazione "chirurgica", la dividerò in due fasi:

- 1) Sostituzione olio motore + filtro con tipo olio sopra elencato con prova.
- 2) Rimozione dei 2 tenditori idraulici con perizia visiva, seguendo le informazioni dei POSTED da te elencati, se troverò grippature sui pistoncini + giochi strani, cercherò di porvi rimedio anche con il rifacimento dei pezzi su macchine utensili.

luca.gi Inviato 27 Oct 2003

Come distinguere SICURO il rumore del tendicatena dai "sassolini" del battito in testa???

Ezio51 Inviato 27 Oct 2003

Nel tuo caso è facile: ce li hai tutti e due!

gpepe Inviato 12 Dec 2003

...lo fa principalmente da sinistra perchè...c'è un perchè !!

Il tenditore sul cilindro di sinistra è verticale, quindi si svuota prima dell'olio che utilizza per tendere la catena. Quello di destra è pure verticale ma invertito, e mantiene il suo contenuto, l'olio, più a lungo....

spartacus Inviato 22 Jan 2004

Si definisce detonazione, l'autoaccensione di una zona più o meno ampia di miscela, nella quale si è esaurito il tempo di induzione, cioè il tempo fisico di preparazione alla combustione.

Durante il tragitto del fronte di fiamma nella camera di combustione, la parte di carica più lontana dalla scintilla è soggetta ad un aumento di pressione e di temperatura tali che vengono raggiunte le condizioni critiche per l'autoaccensione e si ha una combustione quasi istantanea.

Con la detonazione la produzione di energia è violenta e la pressione nella camera di combustione aumenta in modo così rapido da generare vibrazioni delle pareti della camera stessa, che si rivelano

acusticamente con il caratteristico scampanello metallico.

La detonazione può verificarsi sia in seguito ad una preaccensione sia in seguito ad una accensione regolare provocata dalla scintilla.

Il funzionamento continuativo in stato di detonazione, causando il surriscaldamento di determinati punti della camera di combustione, può produrre fenomeni di preaccensione.

La situazione di combustione detonante provoca, in breve tempo, la distruzione delle parti più sollecitate del motore (foratura dello stantuffo, bruciatura della valvola di scarico, fusione della candela).

I principali provvedimenti per ridurre la detonazione sono:

- riduzione dell'anticipo di accensione, in modo che la massima pressione sia raggiunta più tardi rispetto al P.M.S.;
- riduzione della temperatura dell'aria aspirata
- impiego di una miscela più ricca.

Risulta infine molto importante la forma della camera di combustione ed il grado di raffreddamento della camera e delle valvole di scarico.

La detonazione si può innescare se l'anticipo di accensione è troppo elevato.

D'altra parte, un anticipo di accensione il più elevato possibile, ai limiti del battito, è desiderabile per massimizzare l'efficienza di combustione.

Il problema di avere due esigenze contrapposte può essere risolto tramite l'utilizzo di un sensore che avverta l'innescò del battito e fornisca l'informazione alla centralina perché provveda a prendere le contromisure necessarie come una temporanea riduzione dell'angolo di anticipo ed un aumento del titolo della miscela in modo da raffreddare la camera di combustione.

Il sensore di detonazione viene generalmente installato sul basamento in una posizione che deve essere determinata sperimentalmente per massimizzarne l'efficienza.

I sensori di detonazione non sono altro che dei microfoni. Quelli generalmente utilizzati in campo automobilistico/motociclistico sono di tipo piezoelettrico e basano il loro funzionamento sulla caratteristica, propria di certi materiali, di generare una tensione elettrica se sottoposti a sollecitazione meccanica.

Le onde d'urto causate dalla detonazione sono tali da sollecitare in modo sufficiente questi sensori.

Dall'analisi del segnale generato, la centralina di comando è quindi in grado di rilevare la presenza del fenomeno e prendere gli opportuni provvedimenti per determinarne la cessazione quindi ridurre l'anticipo ed arricchire in modo transitorio la dosatura carburante.

spartacus Inviato 23 Jan 2004

Vediamo adesso di chiarire bene che non sono solo le incrostazioni a dare inizio al fenomeno della detonazione.

La combustione viene innescata da una scintilla, fatta scoccare fra gli elettrodi della candela alla fine della fase di compressione.

Le particelle di miscela aria-carburante vicine alla candela si incendiano e bruciano aumentando di pressione e di temperatura.

La combustione si propaga alle particelle vicine con una certa velocità, detta velocità di propagazione della fiamma, mentre la pressione e la temperatura all'interno del cilindro continuano ad aumentare, in seguito alla combustione di un numero crescente di particelle.

Quando la pressione e la temperatura raggiungono i valori per i quali le particelle di miscela si accendono spontaneamente si parla di detonazione.

Il fenomeno della detonazione, tipico dei motori a ciclo Otto, consiste nella combustione spontanea ed incontrollata di tutte le particelle non ancora interessate dal fronte di fiamma regolare, e dà origine a violente oscillazioni di pressione: queste provocano un battito metallico assai caratteristico, simile ad uno scampanello, ed hanno effetti distruttivi sulle valvole e sui pistoni, se sono di notevole entità e di durata prolungata.

Gli ottani della benzina: che cosa sono ed a cosa servono:

Il potere antidetonante dà una misura dell'attitudine di un carburante di resistere alla detonazione. La misura di tale attitudine è espressa mediante il cosiddetto numero di ottano.

Il numero di ottano (RON - Research Octane Number) indica l'attitudine del combustibile a sopportare, senza detonazione, compressioni elevate.

Quindi, quanto più è elevato il numero di ottano di un combustibile, tanto maggiore è la sua capacità di resistere alla detonazione e più alto può essere il rapporto di compressione del motore.

Dato che la potenza ed il consumo specifico dipendono dal rapporto di compressione, si può dire che esse dipendono indirettamente anche dal N.O. del combustibile.

Il numero di ottano di un combustibile dipende dalla sua composizione chimica.

La resistenza alla detonazione è favorita da una struttura complessa della molecola (a catena chiusa, a catena ramificata, con doppi legami, ecc.) e diminuisce al crescere della sua lunghezza.

La massima resistenza alla detonazione fra gli idrocarburi è offerta dagli idrocarburi aromatici.

Il N.O. dei carburanti può essere elevato con l'aggiunta in piccole dosi di sostanze antidetonanti.

Le più impiegate sono a base di piombo tetraetile o di piombo tetrametile.

Tali sostanze sono molto tossiche per l'organismo; inoltre il piombo provoca il rapido deterioramento delle sonde e delle marmitte catalitiche, impiegate per l'abbattimento delle emissioni inquinanti allo scarico.

Spero che si comincerà a mettere un po' di ordine nelle idee di termodinamica, i vari esperimenti di stregoneria acquatorturiana, ecc.

TAGLIANDO MANUTENZIONE 10.000 KM

Ezio51

Le operazioni di manutenzione più importanti ai 10.000 km dovrebbero essere:

- Lettura/reset della memoria difetti con BMW MoDiTeC
 - Sostituzione dell'olio motore 3,75 litri. **QUALE TIPO DI OLIO HANNO MESSO?**
 - Sostituzione della cartuccia filtro olio
 - Controllo livello olio nel cambio.
 - Controllo livello olio nella trasmissione. **NON SOSTITUZIONE.**
- Se l'anno sostituito c'era un problema. **QUALE PROBLEMA? QUALE TIPO DI OLIO?**
- Controllo del filtro aria. **NON SOSTITUZIONE**, se l'anno sostituito c'era un problema.
 - Controllo serraggio poli della batteria
 - Ripristino livello elettrolita della batteria. **MOLTO IMPORTANTE.**
 - Controllo efficienza della batteria. **MOLTO IMPORTANTE.**
 - Controllo del livello del liquido dei Freni (2 circuiti anteriore/posteriore, se hai l'ABS i circuiti sono quattro).
 - Controllo dell'usura delle pastiglie e dischi dei Freni. **A CHE PUNTO SONO LE PASTIGLIE?**
- Eventuale sostituzione. **DOVE SONO LE PASTIGLIE VECCHIE?**
- Controllo del livello del liquido del circuito Frizione.
 - Controllo del funzionamento dell'interruttore del cavalletto laterale
 - Lubrificazione dei cavalletti (laterale e centrale)
 - Ritensionamento cinghia Poly-V alternatore (una sola volta dopo 10.000 km). **MOLTO IMPORTANTE.**
 - Controllo delle candele d'accensione (distanza elettrodi 0,8 mm, 25 Nm). **NON SOSTITUZIONE**, se le sostituiscono c'è un problema e devono dirtelo. **CHE TIPO DI CANDELE HANNO MESSO? DOVE SONO LE CANDELE VECCHIE?**

- Controllo del gioco delle valvole
- Controllo scorrimento cavi Bowden.
- Controllo giochi cavi Bowden
- Controllo regime minimo acceleratore 1100 ± 50 rpm
- Controllo sincronizzazione delle valvole a farfalla
- Controllo finale: Stato degli ammortizzatori
- Controllo finale: Stato dei pneumatici e ruote
- Controllo finale: Pressione dei pneumatici
- Controllo finale: Funzionamento Frizione e Cambio
- Controllo finale: Funzionamento del Freno (leva a mano e pedale)
- Controllo finale: Funzionamento dello Sterzo
- Controllo finale: Funzionamento dei Fari e Frecce
- Controllo finale: Funzionamento delle Spie di segnalazione
- Controllo finale: Funzionamento della Strumentazione
- Controllo finale: Dotazioni speciali (manopole termiche, ecc...)
- Controllo finale: Prova su strada

Hai ricevuto un buon servizio se:

- Ti hanno offerto spontaneamente un veicolo sostitutivo di cortesia.
- Ti sono state spontaneamente elencate e spiegate tutte le operazioni di manutenzione effettuate nei dettagli. Una per una.
- Hai verificato che ti abbiano effettivamente eseguito tutte le operazioni sopra citate. Tutte.
- Ti è stata consegnata spontaneamente una fattura ben dettagliata.
- Ti è stato detto spontaneamente se sono state riscontrate delle anomalie.
- Ti sono stati spontaneamente mostrato e restituito i pezzi sostituiti, e ti hanno informato se qualche pezzo sostituito era diverso dal precedente.
- Ti hanno riconsegnato la mukka lavata spontaneamente a puntino.
- Ti hanno offerto spontaneamente, per il tagliando successivo, un servizio di ritiro e consegna al tuo domicilio.
- ti hanno informato spontaneamente di eventuali promozioni in corso e nuovi modelli.

TAGLIANDO MANUTENZIONE 20.000 KM

Ezio51

Le operazioni di manutenzione più importanti ai 20.000 km dovrebbero essere:

- Lettura/reset della memoria difetti con BMW MoDiTeC
- Sostituzione dell'olio motore. **QUALE TIPO DI OLIO HANNO MESSO?**
- Sostituzione della cartuccia filtro olio
- Sostituzione olio nel cambio. **QUALE TIPO DI OLIO?**
- Sostituzione olio nella trasmissione. **QUALE TIPO DI OLIO?**
- Sostituzione del filtro aria. **DOVE' IL FILTRO VECCHIO?**
- Controllo serraggio poli della batteria
- Ripristino livello elettrolita della batteria. **MOLTO IMPORTANTE.**
- Controllo efficienza della batteria. **MOLTO IMPORTANTE.**
- Controllo del livello del liquido dei Freni (2 circuiti anteriore/posteriore, se hai l'ABS i circuiti sono quattro e nei circuiti ruota il DOT4 va sostituito ogni anno).
- Controllo dell'usura delle pastiglie e dischi dei Freni. **A CHE PUNTO SONO LE PASTIGLIE?**
Eventuale sostituzione. **DOVE SONO LE PASTIGLIE VECCHIE?**

- Controllo del livello del liquido del circuito Frizione. Da Sostituire ogni 2 anni. LA FINESTRELLA DEVE SEGNARE IL LIVELLO A META', NON DI PIU' PERCHE' IL LIVELLO AUMENTA COL CONSUMARSI DELLA FRIZIONE.
- Controllo dei giochi di ribaltamento della trazione posteriore e del forcellone.
- Controllo del funzionamento dell'interruttore del cavalletto laterale
- Lubrificazione dei cavalletti (laterale e centrale)
- Controllo delle condizioni della cinghia Poly-V alternatore. MOLTO IMPORTANTE.
- Controllo delle candele d'accensione (distanza elettrodi 0,8 mm, 25 Nm). NON SOSTITUZIONE, se le sostituiscono c'è un problema e devono dirtelo. CHE TIPO DI CANDELE HANNO MESSO? DOVE SONO LE CANDELE VECCHIE?
- Controllo del gioco delle valvole
- Controllo scorrimento cavi Bowden.
- Controllo giochi cavi Bowden
- Controllo regime minimo acceleratore 1100 ± 50 rpm
- Controllo sincronizzazione delle valvole a farfalla
- Controllo finale: Stato degli ammortizzatori
- Controllo finale: Stato dei pneumatici e ruote
- Controllo finale: Pressione dei pneumatici
- Controllo finale: Funzionamento Frizione e Cambio
- Controllo finale: Funzionamento del Freno (leva a mano e pedale)
- Controllo finale: Funzionamento dello Sterzo
- Controllo finale: Funzionamento dei Fari e Frecce
- Controllo finale: Funzionamento delle Spie di segnalazione
- Controllo finale: Funzionamento della Strumentazione
- Controllo finale: Dotazioni speciali (manopole termiche, ecc...)
- Controllo finale: Prova su strada

Hai ricevuto un buon servizio se:

- Ti hanno offerto spontaneamente un veicolo sostitutivo di cortesia.
- Ti sono state spontaneamente elencate e spiegate tutte le operazioni di manutenzione effettuate nei dettagli. Una per una.
- Hai verificato che ti abbiano effettivamente eseguito tutte le operazioni sopra citate. Tutte.
- Ti è stata consegnata spontaneamente una fattura ben dettagliata.
- Ti è stato detto spontaneamente se sono state riscontrate delle anomalie.
- Ti sono stati spontaneamente mostrati e restituiti i pezzi sostituiti, e ti hanno informato se qualche pezzo sostituito era diverso dal precedente.
- Ti hanno riconsegnato la mukka lavata spontaneamente a puntino.
- Ti hanno offerto spontaneamente, per il tagliando successivo, un servizio di ritiro e consegna al tuo domicilio.
- ti hanno informato spontaneamente di eventuali promozioni in corso e nuovi modelli.

TAGLIANDO MANUTENZIONE 30.000 KM

Ezio51

Le operazioni di manutenzione più importanti ai 30.000 km dovrebbero essere:

- Lettura/reset della memoria difetti, test di sfiato con BMW MoDiTeC.
- Sostituzione dell'olio motore. CHE TIPO DI OLIO HANNO MESSO?
- Sostituzione della cartuccia filtro olio.

- Controllo livello olio nel cambio. NON SOSTITUZIONE.
Se l'anno sostituito c'era un problema. QUALE PROBLEMA? QUALE TIPO DI OLIO?
- Controllo livello olio nella trasmissione. NON SOSTITUZIONE.
Se l'anno sostituito c'era un problema. QUALE PROBLEMA? QUALE TIPO DI OLIO?
- Sostituzione filtro carburante (previsto tra 20.000 e 40.000, meglio ora a 30.000). MOLTO IMPORTANTE.
- Controllo del filtro aria. NON SOSTITUZIONE, se lo sostituiscono c'è un problema.
- Controllo serraggio poli della batteria.
- Ripristino livello elettrolita della batteria. MOLTO IMPORTANTE.
- Controllo efficienza della batteria. MOLTO IMPORTANTE.
- Controllo del livello del liquido dei Freni (2 circuiti anteriore/posteriore, se hai l'ABS i circuiti sono quattro e nei circuiti ruota il DOT4 va sostituito ogni anno).
- Controllo dell'usura delle pastiglie e dischi dei Freni. A CHE PUNTO SONO LE PASTIGLIE? Eventuale sostituzione. DOVE SONO LE PASTIGLIE VECCHIE?
- Controllo del livello del liquido del circuito Frizione. Da Sostituire ogni 2 anni. LA FINESTRELLA DEVE SEGNARE IL LIVELLO A META', NON DI PIU' PERCHE' IL LIVELLO AUMENTA COL CONSUMARSI DELLA FRIZIONE.
- Controllo del funzionamento dell'interruttore del cavalletto laterale
- Lubrificazione dei cavalletti (laterale e centrale)
- Controllo delle condizioni della cinghia Poly-V alternatore. MOLTO IMPORTANTE.
- Controllo delle candele d'accensione (distanza elettrodi 0,8 mm, 25 Nm). NON SOSTITUZIONE, se le sostituiscono c'è un problema e devono dirtelo. CHE TIPO DI CANDELE HANNO MESSO? DOVE SONO LE CANDELE VECCHIE?
- Controllo del gioco delle valvole
- Controllo scorrimento cavi Bowden.
- Controllo giochi cavi Bowden.
- Controllo regime minimo acceleratore 1100 ± 50 rpm
- Controllo sincronizzazione delle valvole a farfalla
- Controllo finale: Stato degli ammortizzatori
- Controllo finale: Stato dei pneumatici e ruote
- Controllo finale: Pressione dei pneumatici
- Controllo finale: Funzionamento Frizione e Cambio
- Controllo finale: Funzionamento del Freno (leva a mano e pedale)
- Controllo finale: Funzionamento dello Sterzo
- Controllo finale: Funzionamento dei Fari e Frecce
- Controllo finale: Funzionamento delle Spie di segnalazione
- Controllo finale: Funzionamento della Strumentazione
- Controllo finale: Dotazioni speciali (manopole termiche, ecc...)
- Controllo finale: Prova su strada

Hai ricevuto un buon servizio se:

- Ti hanno offerto spontaneamente un veicolo sostitutivo di cortesia.
- Ti sono state spontaneamente elencate e spiegate tutte le operazioni di manutenzione effettuate nei dettagli. Una per una.
- Hai verificato che ti abbiano effettivamente eseguito tutte le operazioni sopra citate. Tutte.
- Ti è stata consegnata spontaneamente una fattura ben dettagliata.
- Ti è stato detto spontaneamente se sono state riscontrate delle anomalie.
- Ti sono stati spontaneamente mostrati e restituiti i pezzi sostituiti, e ti hanno informato se qualche pezzo sostituito era diverso dal precedente.
- Ti hanno riconsegnato la mukka lavata spontaneamente a puntino.

- Ti hanno offerto spontaneamente, per il tagliando successivo, un servizio di ritiro e consegna al tuo domicilio.
- ti hanno informato spontaneamente di eventuali promozioni in corso e nuovi modelli.

TUBETTI DI SFIATO R1150RT

Ezio51

A destra, dietro la barra del telelever, ci sono 5 tubetti che sfiatano verso il suolo:

- tubetto di troppo pieno del liquido DOT4 dal serbatoio circuito ruota anteriore sulla centralina ABS.
- tubetto di troppo pieno del liquido DOT4 dal serbatoio circuito ruota posteriore sulla centralina ABS.
- tubetto di sfiato dal serbatoio benzina
- tubetto di sfiato dalla valvola roll-over del serbatoio benzina
- tubetto di troppo pieno dell'acido solforico dalla batteria

Comunque se hai spruzzi d'olio secco sulla scatola del cardano e sulla barra, è l'olio DOT4 che esce dai serbatoi della centralina ABS.

Olio vecchio che fa effervescenza ed aumenta di volume. Da sostituire subito.

CODICI DI ERRORE MOTRONIC 2.1 e 2.4

Nils Powell Inviato 7 December 1999 Tasmania. Australia.

from bini@tassie.net.au to gmecm@efi332.eng.ohio-state.edu

We could operate successfully with the earlier 2.1 Motronic system (with 10 pins round diagnostics plug) and ABS 1 & 2 (with 3 pin flat diagnostic plug).

This it is the simple procedure:

- 1 = Motronic diagnosis
 - 2 = ABS Diagnosis
 - 3 = fuel reserve (I think to set the low fuel warning light activation point)
 - 4 = gnd
 - 5 = trip computer (presumably for setting the output eg MPG or Lt per 100 Km)
 - 6 = B+
 - 7 = Cruise control diagnosis
 - 8 = Radio Diagnosis
 - 9 = D+ (Alternator output)
 - 10 = ti signal (attached to the injector pulse line, between injectors and ECU)
- There is an 800 ohm resistor across the 5 (trip computer) to 4 (gnd) when the diagnostic pin plug cover is in place.

But now BMW on the latest bikes use a Motronic 2.4 system.

They claim the diagnostic codes can only be accessed via their own MoDiTeC unit.

A group of us have been trying to do this with normal workshop equipment, but we cannot prompt a reply with any of the more common methods.

A scope on the single diagnostics pin relevant to the Motronic remains silent despite our efforts.

We have tried grounding the pin and various pulses etc.

At rest and O/C the pin has 12V and had a pull up resistor of some large value in series.

There is no voltage drop across a 1K.

Is anyone with the right experience able to point us in the right direction so we can work at accessing the Motronic 2.4 diagnosis function?

Marek Inviato 7 December 1999

Bosch usually use their own transmission protocol , which is accorded with standard ISO 9141-1.

Usually transmission is bidirectional via line named K , but sometimes are used two lines:

- 1) bidirectional K for transmitting data's
- 2) unidirectional L only for beginning. In this case I think that it is only one wire transmission.

To begin the protocol you must send byte \$10 to ECM with baud rate 5 baud (1 start, 7 data, 1 odd parity, 1 stop).

After that you should receive six bytes, with value \$55 at beginning - baud rate is 4800 baud (1 start, 7 data, 1 odd parity, 1 stop but for first byte \$55: 1 start, 7 data, 1 parity, 1 stop).

Characteristic of ISO code is :

1 byte = synchronization - always \$55

2 and 3 byte = family of ECM

4 and 5 byte = key word

6 byte = check sum.

When you will send !3 byte (inverted), the transmission perform block by block with baud rate 4800 baud (1 s, 8 d, 1 s).

Characteristic of block is :

1 byte = dimension 31 bytes

2 byte = title

0 to 29 byte = informations

1 byte = check sum.

SONDA TEMPERATURA ARIA SUL FILTRO

Ezio51

La soluzione sembra plausibile, bisognerebbe provarla. Anzi provala e facci sapere.

Il valore della resistenza dovrebbe essere trovato per tentativi.

Io non la provo perchè non ne ho bisogno, avendo adottato da tempo la soluzione radicale: Eprom Bbpower.

Bisogna dire che la temperatura è molto importante sulle nostre mucche.

Sono due le temperature che informano la centralina Motronic: temperatura aria, temperatura olio.

Se consulti gli schemi elettrici seguenti vedrai le due sonde nell'ultima pagina.

<http://members.xoom.virgilio.it/ezioazzola/Consigli/RiparazioneSchemiElettriciBMW1150RT2001.pdf>

Le due sonde non sono altro che delle resistenze variabili.

Tieni presente che le due sonde hanno un cavo in comune color grigio-marrone, la sonda dell'aria ha l'altro cavo color marrone-blu, la sonda dell'olio ha l'altro cavo color rosa.

Prima bisognerebbe misurare il valore della resistenza a freddo e a caldo.

Poi bisognerebbe collegare in serie una resistenza fissa, cominciando da un valore basso (o in parallelo una resistenza fissa cominciando da un valore alto, dipende se la resistenza diminuisce o aumenta colla temperatura) per ricondurre il valore "caldo" a quello "freddo".

La temperatura dell'olio del motore mi sembra più importante.

Finché la temperatura dell'olio del motore è inferiore a 70°, la centralina sceglie una mappatura che fa girare il motore regolarissimo perchè non tiene conto dei parametri d'antiquinamento.

Purtroppo oltre i 70° la centralina va in cerca di una miriade d'altre mappature più sofisticate, e nascono così tutte le anomalie tremende che conosciamo.

Ad un certo punto la centralina impazzisce e diventa incapace di scegliere la mappatura giusta, e per questo è meglio resettarla estraendo il fusibile 5.

L'idea quindi sarebbe piuttosto di falsare la sonda della temperatura dell'olio per mantenerla fittiziamente sotto i 70°.

CIPOLLETTO O RELE' O CAVALLOTTI O SPINOTTO DI CODIFICA MOTRONIC

Ezio51

La funzione esatta del cipolletto (bel termine indovinato, coniato da Guidodapazzi) non è completamente chiarita.

Noi dilettanti ci sbizzariamo a fare supposizioni sulle poche informazioni che riusciamo a raccogliere. Dunque:

Il relé giallo in prima fila, avanti a sinistra...non è lui. Si tratta del relé del motorino d'avviamento.

Il nostro relé (o spinotto) di codifica Motronic è invece quello nel mezzo, in seconda fila, in seconda posizione: chi ce l'ha giallo, chi rosa, chi altri colori.

Sulla R1150RT è il relé numero 3

Sulla R1150GS è il relé numero 3

Suppongo che anche sulle altre R sia il numero 3.

Il relé di codifica Motronic è quello che seleziona una delle mappature della centralina perchè il motore funzioni al meglio, e col MINIMO INQUINAMENTO POSSIBILE.

Quindi si tratta solo di livelli d'inquinamento.

Più che un relé, è uno spinotto di codifica perchè contiene solo dei contatti elettrici o cavallotti.

Viene erroneamente chiamato relé perchè è costituito fisicamente come un relé, cioè è fatto esternamente come un relé.

Ne esistono di vari tipi, ognuno di colore diverso, ma in Italia ed Europa attualmente è in uso solo quello di colore rosa. Tutti gli altri colori sono vecchi.

Ci sono due possibilità: o lasci inserito lo spinotto (relé) rosa o lo togli.

La BMW di solito lo monta sulle moto nuove, ma poi si contraddice perchè sui manuali indica di toglierlo.

La presenza del relé rosa informa la centralina che stai usando benzina di 95-98 ottani, e seleziona la mappatura che smagrisce la miscela aria/benzina al massimo, ottenendo il minimo inquinamento possibile.

La mancanza del relé rosa informa la centralina che stai usando benzina di 92-95 ottani, e seleziona la mappatura che smagrisce la miscela aria/benzina senza esagerare, ottenendo comunque un basso inquinamento.

E' ovvio che, se la miscela aria/benzina non è troppo magra, il motore girerà meglio con meno seghettamenti e meno scoppietti al rilascio.

Normalmente, se non hai problemi, si lascia dov'è.

Se invece hai problemi di seghettamenti, puoi alleviarli togliendo per sempre il relé di codifica Motronic.

Dopo averlo tolto, però, devi fare un reset della centralina molto semplice:

- 1) Togli il fusibile numero 5 (fusibile Motronic) contando da sinistra 1-2-3-4-5... e attendi almeno 10 minuti, ma meglio mezz'ora o più. Poi rimetti il fusibile numero 5.
- 2) Gira la chiave e, a quadro acceso senza avviare il motore, gira a fondo la manopola del gas due o tre volte affinché la centralina riconosca la posizione delle farfalle (TPS).
- 3) Avvia il motore: all'inizio per qualche secondo borbottierà un po', poi girerà regolare.
- 4) Quando parti, per le prime centinaia di metri fai qualche frenata leggera e poi a fondo, affinché l'ABS riconosca il guidatore e si stabilizzi.

Precisazioni

Relé rosa = LPB (Little Pink Bastard), potenza motore 100%

Relé verde = LGB (Little Green Bastard), potenza motore 95%

Relé nocciola = LNB (Little Nut Bastard), potenza motore 95%

Relé giallo = LYB (Little Yellow Bastard), potenza motore ?? %

Relé assente = NBI (No Bastard Inside), potenza motore 90%

Chi ha il relé (o spinotto) di codifica ROSA dovrebbe trovare i terminali numero 30 e 87 e 87a chiusi in cortocircuito. Tutti gli altri terminali sono aperti.

Sullo zoccolo sottostante sono interessati i corrispondenti contatti numero 2-5-6.

Chi ha il relé (o spinotto) di codifica VERDE dovrebbe trovare i terminali numero 30 e 86 chiusi in cortocircuito. Tutti gli altri terminali sono aperti.

Sullo zoccolo sottostante sono interessati i corrispondenti contatti numero 6 e 8.

Chi ha il relé (o spinotto) di codifica NOCCIOLA dovrebbe trovare i terminali numero 30 e 86 chiusi in cortocircuito. Tutti gli altri terminali sono aperti.

Sullo zoccolo sottostante sono interessati i corrispondenti contatti numero 6 e 8.

Chi ha il relè (o spinotto) di codifica GIALLO dovrebbe trovare i terminali numero 30 e 87 chiusi in cortocircuito. Tutti gli altri terminali sono aperti.
Sullo zoccolo sottostante sono interessati i corrispondenti contatti numero 2 e 6.

Chi ha il relè (o spinotto) di codifica ASSENTE è come se avesse un relé invisibile con tutti i terminali aperti.
Sullo zoccolo sottostante sono interessati tutti i corrispondenti contatti: tutti aperti.

Castor

Quindi i contatti sotto il relé sono numerati? Se no puoi postare una piedinatura?

Tu hai documentazione sul contenuto delle eprom?

Intendo dire se in un qualche modo possiamo sapere come sono organizzati i dati al suo interno. Io non ho difficoltà a programmare eprom e quindi mi piacerebbe sapere l'organizzazione byte a byte al fine di poter creare al banco una mappa tridimensionale apposita.

Visto che differenti ponticelli indicano differenti mappature vorrei sapere se una sola eprom può contenere mappature indipendenti o se i settaggi del "relé N. 3" operano uno arricchimento o smarrimento costante a partire da una sola mappatura.

Ezio51

1) I contatti di tutti i relé sono numerati, sia sul relé che sullo zoccolo sottostante.

2) la piedinatura è già stata ampiamente illustrata

<http://members.xoom.virgilio.it/ezioazzola/Consigli/ModificaCentralinaEpromBbpowerBMW115ORT2001.pdf>

3) Non ho il listato del programma contenuto nella Eprom.

4) Differenti ponticelli indicano differenti famiglie di mappature, innumerevoli mappature tutte contenute nella Eprom.

Nella famiglia di mappature, quella giusta è scelta automaticamente dal sistema Motronic il quale la cambia a seconda delle sue esigenze momentanee.

A volte il Motronic s'incasina e sceglie la mappatura sbagliata: questa è la ragione per la quale occorre fare un reset e ricominciare da capo.

5) Il problema essenziale è di riuscire ad eliminare, o quantomeno attenuare, il famigerato CUT-OFF.

Il cut-off non esiste concretamente, ma esiste virtualmente nel programma.

Se lo trovi, lo elimini. Se lo elimini, fai tante copie della Eprom senza cut-off.

Se fai tante copie della Eprom senza cut-off, le puoi rivendere a modico prezzo.

Anche se le rivendi a modico prezzo, diventerai milionario.

LIVELLO OLIO MOTORE

Ezio51

Mamma BMW raccomanda di controllarlo a motore spento e caldo, dopo almeno 10 minuti.

La ragione è che, se il motore fosse freddo, l'eventuale rabbocco frettoloso tarderebbe a scendere fino alla finestrina, e alla fine si otterrebbe un livello eccessivo.

Chi non ha pazienza di aspettare i famosi 10 minuti, può misurare il livello dell'olio prima di partire, a motore spento e freddo e riposato tutta la notte, affinché tutto l'olio sia sceso nella coppa e senza schiuma.

Saltuariamente si verificano strani "vuoti" d'olio: significa che l'olio è rimasto nel radiatore e non è sceso completamente.

Questo succede se fai un giretto molto breve senza riscaldare il motore a temperatura di regime: non avendo raggiunto la temperatura, il termostato non si ancora è aperto.

BATTERIA SOSTITUTIVA

Ezio51

Invece delle batterie convenzionale o quelle al gel, considera quelle usate sugli aeroplani militari. La batteria americana "Odyssey tipo PC680" è costruita dalla Odyssey americana che vedi sul sito www.odysseybatteries.com/ , la trovi in vendita anche su www.wunderlich.de/ o www.turatech.de/ .

In Italia la trovi a circa 85,00 Euri presso un buon batterivendolo della tua città sotto un altro marchio: "Hawker-Odyssey" oppure "Hawker" oppure "Hesa" oppure "Genesis", ma le costruisce tutte la Odyssey.

RIPARAZIONE PEZZI IN CARBONIO

Luca.gi Inviato 24 Oct 2003

C'è modo di far riparare il parafango in carbonio della S, in brutte condizioni causa solito bloccadisco dimenticato?

Alpheus Inviato 25 Oct 2003

Cerca sulle riviste di moto.

Ci sono alcune ditte che vendono panni di carbonio ancora da modellare.

Chiedi se vendono dei kit di riparazione.

Ciccio Inviato 25 Oct 2003

Un buon carrozziere lo sa riparare. Attaccando un foglio di carbonio o di vetroresina all'interno, cartavetrando il tutto e ripassando una mano di trasparente. Si potrebbe fare da soli, anche io ho il tuo stesso problema, la cosa più seccante è che devi smontare la ruota.

Pefer Inviato 26 Oct 2003

Devi smontare il pezzo carteggiarlo per qualche centimetro lungo la rottura prendere una pezza di carbonio spalmare il tutto con colla epossilica mettere le pezze tipo cerotti metterci sopra un sottile foglio tipo domopak in nailon e mettere il tutto in pressione, in mancanza di autoclave arrangiarsi con sagome e morsetti, non scendere a temperature inferiori ai 18° e il gioco è fatto ATTENZIONE DA NON FARE SU PARTI STRUTTURALI O POTENZIALMENTE PERICOLOSE con questo sistema ho sistemato varie volte i timoni del catamarano e varie parti dello scafo.

mdm65 Inviato 27 Oct 2003

Se vuoi io posso fornirti il materiale che ti serve... mandami una mail così poi ti faccio sapere come fare

FREQUENT ASKED QUESTIONS R1150 4+4 VALVOLE

CATALOGO RICAMBI ETK

bacu **Inviato 09 Mar 2004**

Scusate se mi ripeto. Come si fa ad avere un catalogo ETK (prima che il conce mi mandi a)?

Ezio51 **Inviato 10 Mar 2004**

Ti fai dare una copia del CD da un amico di Quellidellelica della tua città.

Oppure sul sito russo <http://crass.on.ru/bmw/etk> ci sono i downloads per il programma sysadm e etk (con adsl circa 2 ore con 56k 10 ore).

Dopo avere scaricato i due file zip bisogna espanderli nel formato originale nrg.

Poi si devono masterizzare obbligatoriamente con Nero, se utilizzi di solito Easy CD nascono non pochi problemi di instabilità.

Si ottengono così due CD, non tentare di farne uno solo, c'è il posto ma non funziona.

Makalle **Inviato 17 Nov 2003**

Il formato NRG è proprietario di Nero, se non avete Nero bisognerà scaricare WinISO che converte il file immagine NRG in ISO così da poterlo masterizzare con qualsiasi software preferite.

La versione free di WinISO non gestisce più di 100 megabyt.

Ezio51 **Inviato 17 Feb 2004**

Si tratta del catalogo ricambi BMW ETK nella versione febbraio 2003, con i prezzi al febbraio 2003.

E' composto da due programmi: il catalogo ETK (Ersatz Teile Katalog) e il programma ausiliario SYSADM.

L'installazione funziona su Windows98 e WindowsXP.

Il CD1 contiene il programma e la prima parte di dati.

Il CD2 contiene la seconda parte di dati e anche l'aggiornamento dei prezzi al dicembre 2003.

Di nuovo c'è la F650CS, la R1200CL, la R1150GS ADV, la K1200GT, tutto fino a dicembre 2003.

(1) ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE con Windows XP (con Windows 98 è simile)

- Cancellare eventuali precedenti programmi Etk e Sysadm tramite Pannello di controllo e Installazione applicazioni.
 - Cancellare manualmente dal disco fisso tutta la cartella BMW95.
 - Cancellare dal menu Programmi la voce BMW95.
 - Chiudere tutti i programmi.
 - Disabilitare Antivirus e Firewall.
 - Disabilitare lo Screen Saver.
 - Inserire il CD 1.
 - Eseguire (start, Esegui...) dalla finestra di avvio il file D:\WIN95\BMW\ETK\SETUP.EXE.
- Seguire le istruzioni dell'installazione.
Alla fine verrà creato il programma BMW "Sysadm".

- Avviare (start, programmi, BMW95, Sysadm) il programma BMW "Sysadm" appena creato. Apparirà il programma SysadmTool-Standalone.
 - Cliccare su ETK, e sulla voce "Installa".
- Seguire le istruzioni dell'installazione del programma ETK.
 Alla domanda "Selezionare il mercato d'interesse" scegliere "Europa".
 Quando richiesto, inserire il CD 2.
 Quando apparirà la finestra con la domanda:
 "Paese" scrivere "Italia",
 "Lingua" selezionare "Italiano",
 "Server del sistema concessionario" lasciare vuoto,
 "Sistema dealer US" lasciare vuoto,
 cliccare su OK.
- Chiudere il programma "SysadmTool-Standalone".
- Il catalogo ricambi Etk è stato appena creato, ma non ci sono ancora i prezzi.
- Passare al capitolo (2).

(2) ISTRUZIONI PER VISUALIZZARE I PREZZI

- Creare sul disco fisso una cartella provvisoria. Per esempio C:\AAAA.
 - Inserire il CD2 che contiene i files dei prezzi.
 - Dalla cartella "D:\Prezzi\" copiare nella cartella provvisoria C:\AAAA le due sottocartelle "Disk1" e "Disk2" che contengono i prezzi aggiornati.
 - Aprire il programma "Sysadm", apparirà il programma SysadmTool-Standalone. Cliccare su ETK, e sulla voce "Carica prezzi".
 - Inserire il primo percorso per i files input "C:\AAAA\Disk1\".
 - Quando richiesto inserire il secondo percorso per i files input "C:\AAAA\Disk2\".
 - Attendere la fine del processo.
 - Cliccare su ETK, e sulla voce "Salva prezzi completi".
 - Cliccare su ETK, e sulla voce "Carica prezzi completi".
 - Cliccare su ETK, e sulla voce "Salva prezzi completi".
 - Chiudere il programma "SysadmTool-Standalone".
- I prezzi sono appena stati aggiunti al catalogo Etk.
- Cancellare la cartella provvisoria C:\AAAA e tutto il suo contenuto.

(3) ISTRUZIONI PER IL LANCIO DEL CATALOGO RICAMBI ETK

- Aprire il programma BMW "Etk" (start, programmi, BMW95, Etk).
- Cliccare in alto "ID veicolo" (e poi eventualmente sulla destra "Ident. motocicl.").
 Inserire in alto il numero del telaio e premere Invio.
Oppure selezionare il tipo, serie, modello, anno costruzione, mese immatricolazione
 Cliccare a destra sul tasto "Ricerca grafica"
 Cliccare sul "Gruppo" e sulla "Tavola" che interessa
 Selezionare il pezzo di ricambio che interessa
 Cliccare a destra sul tasto "Inform. sul part.". Apparirà la pagina con codice e prezzo.
- per uscire cliccare in alto il tasto "Fine" - Esci - Sì.

(4) CONSIGLI PER PERSONALIZZARE IL PROGRAMMA ETK E I PREZZI

- Aprire il programma BMW "Etk" (avvio, programmi, BMW95, Etk).

Cliccare in alto "ID veicolo" (e poi eventualmente sulla destra "Ident. motocicl.").
Cliccare a destra "Valori standard".
Contrassegnare le voci: Catalogo "motocicl."
Versione catalogo "ECE"
Guida "sinistra"
Nr.eserc. lasciare 1
Lingua "Italiano"
Marchio "BMW"
Visualizzazione N. figura "per esteso"
Valutare condizioni "No"
Cliccare a destra sul tasto "Memorizza".
Cliccare a destra sul tasto "Configurazione" e immettere solo i valori dell'IVA (tutto 20%).
Cliccare a destra sul tasto "Memorizza".
Cliccare a destra sul tasto "Selezione valuta", selezionare il paese "Italia".
Quando viene visualizzato il messaggio "Do you want to restart EPC" cliccare "SI".
Contrariamente a quanto ci si aspettava, il computer non si spegne da solo.
Cliccare in alto sul tasto "Fine" e "Esci" e "Si".
Spegnere e riavviare il computer.

PARABREZZA MAGGIORATO PER RT

bombastik Inviato 07 Mar 2004

Ho visto sul catalogo accessori BMW che esiste un parabrezza maggiorato per RT.
Qualcuno l'ha provato? Esistono alternative (mi immagino che costi un rene) ?

como Inviato 07 Mar 2004

Mi sembra che quello solo più alto viene 280€ e quello più alto e più largo intorno ai 340/360€
Adesso vado a memoria, ma per grandi linee sono questi i prezzi...

Ezio51 Inviato 08 Mar 2004

Dal catalogo ETK febbraio 2003:

codice 46 63 7 660 160 parabrezza standard

prezzo circa 195,00 neuri + 20% IVA + 20% ricarico concessionario = 280,00 neuri

codice 71 60 7 669 515 parabrezza più alto

prezzo circa 195,00 neuri + 20% IVA + 20% ricarico concessionario = 280,00 neuri

codice 71 60 7 669 516 parabrezza più alto e largo circa 270 neuri ivato + ricarico concessionario

prezzo circa 222,00 neuri + 20% IVA + 20% ricarico concessionario = 320,00 neuri

Io invece l'ho cambiato nel 2001 con un SECDEM più alto di 6 cm, con la parte superiore ricurva verso l'alto. Il materiale è lo stesso del BMW. Ne sono tuttora più che soddisfatto.

L'avevo visto su <http://jeff.dean.home.att.net/secdem.htm> .

Si poteva ordinare direttamente al costruttore francese <http://www.secdem.fr/> ma la procedura era complicata perché richiedeva l'invio di un fax da inventare (non c'era un modulo da compilare).

Quindi l'avevo ordinato più facilmente via Internet a Motobins in Inghilterra

<http://www.motobins.co.uk/> pagando con carta di credito 167,00 neuri tutto compreso.

OLIO TRASMISSIONE (CAMBIO E COPPIA CONICA)

Mad Max Inviato 23 Feb 2004

Al prossimo cambio olio trasmissione (cambio e coppia conica) volevo provare:

- CASTROL MTX SAE 75W-140 API GL 5 sintetico.
Non è facile reperirlo. Sarei riuscito a trovarlo solo da Wunderlich a 22,80 €uro al litro.
- CASTROL SAF-XJ SAE 75W-140 API GL 5 sintetico.
Specificamente formulato per differenziali a slittamento limitato (per automobili).
- BARD AHL SAE 75W-90 API GL 5 sintetico, additivato con C60 (fullerene)
- BARD AHL T&D SAE 85W-140 API GL5 semisintetico e additivo Bardahl T&D (a base di Polar Plus) da aggiungere all'olio nella misura del 10-20% in volume.
- AGIP ROTRA MP SAE 85W-140 API GL5 semisintetico.

Qualcuno li ha mai provati sulla mukka?

skappa Inviato 23 Feb 2004

Vanno bene tutti, l'importante è che siano GL5.

- CASTROL MTX SAE 75W140 API GL5 sintetico. 13,32 € al litro.
- Il cambio è più morbido e pastoso.

porchitello Inviato 23 Feb 2004

- BARD AHL T&D SAE 85W-140 API GL5 semisintetico con l'aggiunta di un additivo.

Alpheus Inviato 24 Feb 2004

- FUCHS SAE 85W140 API GL5. Migliora un pochino la precisione a caldo.

gpepe Inviato 24 Feb 2004

- SYNECO SAE 75W140 API GL5 sintetico. I miei conce lo usano abbastanza.

- TEXACO SAE 75W140 sintetico. Lo usano le Jaguar nel differenziale.

Sulla vecchia RT era eccellente sia nel cambio che nella coppia conica finale , unico neo dai conce Jaguar costa 66 neuri al litro! Col Texaco il cambio va che è un piacere a freddo e a caldo.

bi-power Inviato 26 Feb 2004

- CASTROL MTX SAE 85W140 API GL5 sintetico. Costa 15.76 neuri al litro e viene venduto anche in barattoli da 1 litro.

Consiglierei al suo posto il CASTROL SAF-XJ SAE 75W-140 API GL 5 sintetico.

Ezio51 Inviato 4 Mar 2004

Al posto del comune SAE 90, che ha il difetto di surriscaldare la coppia conica nelle salite in montagna, è meglio un multigrado SAE 80W140 API GL5 di qualsiasi marca.

- BARD AHL T&D SAE 85W-140 API GL5 semisintetico. 9,25 neuri al litro. Additivo già contenuto nell'olio. Cambio più pastoso e preciso e silenzioso. Coppia conica non surriscalda.

- ELF TRANSELF SAE 85W140 API GL5 semisintetico. 10,00 neuri al litro.

Mi sembra ottimo come il Bardahl.

SPECIFICHE GOMME METZELER

Boxerforever Inviato 27 Feb 2004

La gamma METZ si è ampliata nelle specifiche per BMW.

In alcuni casi nel listino è stata fatta un po' di confusione (confermato da METZ), quindi lascio alcune indicazioni che spero vi possano venir utili.

METZ4

Per tutte le BOXER (inclusa la R1150RS cui era indicata una specifica errata a catalogo...):

- con la METZ4 120/70ZR17 la specifica è la "B".

Per le BOXER R o RT con cerchi a raggi:

- con la METZ4 nella poco diffusa misura 150/70ZR17 esiste una specifica "B1".

Per tutte le KAPPA CON O SENZA TELELEVER:

- con la METZ4 120/70ZR17 resta valida la specifica comune "B".

Per tutte le KAPPA con TELELEVER:

- con la METZ4 120/70ZR17 è nata una nuova specifica "K" (facile no?).

- con la METZ4 170/60ZR17 (prime K1200...) è nata una nuova specifica "K1".

- con la METZ4 180/55ZR17 è nata una nuova specifica "K2".

METZ6

Per le KAPPA K1200GT/RS e Sport/Touring dalle prestazioni elevate come la YAMAHA FJR:

- con la METZ6 180/55ZR17 la specifica è la "B".

Per tutte le altre BMW R & K:

- La gamma METZ6 dovrebbe allargarsi nelle specifiche per BMW più avanti, quando sarà adottata come primo equipaggiamento su tutte le future nuove BMW R & K.
