

Riparazione paraolio della forcella BMW R1150RT 2003

Riassunto dal forum <http://www.quellidellelica.com/vbforum/showthread.php?t=205113>

Bandit **31 gennaio 2009** **R1150RT '03**

Li tenevo d'occhio da un po', alla fine ha ceduto il paraolio della canna di dx. 115.000 km. Secondo voi è una operazione che può fare il mio suspensionista (che smonta tranquillamente le forcelle), così ne approfitto per revisionare anche gli ammo, oppure è meglio portarla dalla BMW? Ho visto da manuale di officina che servono un paio di strumenti BMW ... Ovviamente faccio sostituire anche il sx. Qualcuno conosce il costo dell'operazione?

Ezio51 **31 gennaio 2009** **R1150RT '01**

Da manuale VAQ non occorrono strumenti speciali. Il costo dei materiali è trascurabile, sarà meno di una decina di euro circa. Il costo della manodopera, per uno che lo sa fare, è di mezz'ora di lavoro, + un'altra mezz'ora per smontaggio e rimontaggio carena.

Bandit **31 gennaio 2009** **R1150RT '03**

Urka, avevo fatto una ricerca nel forum ma mi sono dimenticato di vedere nelle VAQ ... mea culpa. Mi sono preoccupato perché nel manuale c'era scritto questo.



- Spingere il paraolio, leggermente oliato, fino alla battuta/al tubo scorrevole, inserirlo con leggeri colpi con la bussola filettata, N° BMW 31 5 611, la boccia ad espansione, N° BMW 31 5 612, e il riduttore, N° BMW 31 5 613.
- Sistemare l'anello di sicurezza e la cuffia antipolvere.
- Montare la vite di ventilazione.
- Ventilare la forcella telescopica senza caricarla.

L'Emarginato **02 febbraio 2009** **R1150R**

Io l'ho fatto da solo nel box, in circa un'ora. Hai sicuramente le capacità per farlo da solo.

Hellon2wheels **02 febbraio 2009** **R1150RT '02**

Come te ne sei accorto ?

Lo chiedo perchè temo di avere lo stesso identico problema ma sulla forcella sx.

Bandit **02 febbraio 2009** **R1150RT '03**

C'è una bella colata d'olio sullo stelo, ed il parapolvere è tutto unto.

Hellon2wheels **02 febbraio 2009** **R1150RT '02**

Allora ho rotto pure io.

Fino ad oggi avevo sperato fosse l'olio di silicone che avevo dato sul parapolvere che colava.

Mi chiedevo però perchè colasse da uno stelo solo.

Bandit **02 febbraio 2009** **R1150RT '03**

Io sto prendendo accordi con il suspensionista a Campagnano se ti può interessare.

Hellon2wheels **02 febbraio 2009** **R1150RT '02**

Pensavo di anticipare il tagliando di qualche km e fare tutto da CoMo, almeno me la smontano una volta sola.

Nel caso, se non ti è di disturbo, potresti farmi sapere se ti fanno l'intervento in tempo reale oppure se devi lasciargli la moto e poi andarla a riprendere ?

Bandit **02 febbraio 2009** **R1150RT '03**

Te lo dico subito: lo fanno in tempo reale. Oggi vado a comprare i paraoli.

L'Emarginato **05 febbraio 2009** **R1150R**

Un paraolio costa 12 euro, preso qualche mese fa.

Hellon2wheels **05 febbraio 2009** **R1150RT '02**

Siamo al 5 e tutto tace. Bandit dev'essere rimasto shokkato dal costo dei pezzi di ricambio.

E' ancora in rianimazione.

Bandit **05 febbraio 2009** **R1150RT '03**

No eccomi, ho comprato i due paraoli solo che sto aspettando che arrivi una valvolina al suspensionista per revisionare l'ammio anteriore, così faccio tutto un lavoro.

Credo che se ne parli lunedì prossimo. Vi terrò aggiornati. Nel frattempo continuo a circolare, speriamo che non sia dannoso, dopotutto ci va quasi mezzo litro d'olio nello stelo.

L'Emarginato **05 febbraio 2009** **R1150R**

Di che si tratta ? Parlo della valvolina.

Bandit **05 febbraio 2009** **R1150RT '03**

Al suspensionista serve un attacco/valvolina per connettere il mio WP anteriore ad una pompa.

Appuntamento rimandato a martedì, ovviamente documenterò tutto con la macchina fotografica.

Bandit **11 febbraio 2009** **R1150RT '03**

Ci siamo. Ieri giornata di lavoro.

Quasi 11 ore per sistemare forcella ed ammortizzatori, tutto con la dovuta calma ed attenzione.

La mia impressione è che quest'operazione si può fare a vari livelli, non è tecnicamente difficile ma l'occhio esperto e l'esperienza può fare la differenza.

Comunque non è stata proprio banale, specialmente per rimettere in squadra le forcelle. Dopo averle rimontate non riuscivamo ad infilare il perno della ruota per decimi di millimetro, quindi abbiamo riallentato i 4 bulloni della piastra del telelever, fatto passare il perno ruota e, a colpi di martello di gomma, allineate le forche in modo da centrare le pinze dei freni e poi serrato i bulloni della piastra. Ma andiamo con ordine, preparatevi al report fotografico.

L'Emarginato **11 febbraio 2009** **R1150R**

Non ho avuto questo problema per rimettere in squadra le forcelle.

Ho fissato prima le forcelle e poi rimesso il perno ruota, che è entrato come prima dell'operazione.

Bandit

11 febbraio 2009

R1150RT '03

Si smonta la ruota, il parafrangente anteriore, le pinze ed i cavi dei freni e ... il sensore abs



Si svitano i semimanubri togliendo i coperchietti di plastica che coprono i dadi degli steli.

Si svita il bullone dello stelo con chiave e controchiave.

NB. Per accedere al dado con la controchiave bisogna smontare una fascetta portacavi: questa fascetta si può smontare con un cacciavite piatto, non tagliatela!!



Lo stelo scende nel fodero che è ancora attaccato con due bulloni alla piastra del telelever.

Si svitano gli ultimi due bulloni della piastra ed ecco il pezzo incriminato.



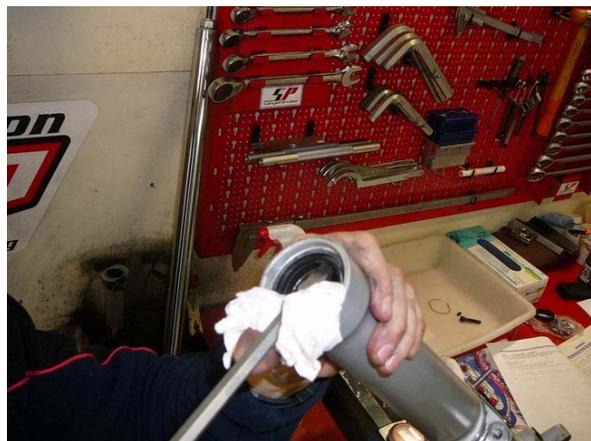
Dapprima si svita la valvolina di ventilazione, sopra.
Poi si svita la valvolina sottostante di scarico olio. L'operazione è facoltativa e si può saltare potendo svuotare l'olio rovesciando il fodero.



Ecco l'olio dopo 115.000 km, un po' scuro ma niente di particolare, non c'era morchia.
Si controlla la densità dell'olio, praticamente invariata.



Si rimuove il parapolvere e si estrae lo stelo dal fodero
Poi con molta accortezza si estrae il paraolio.



Si esamina il fodero che si presenta pulito, ma soprattutto le guide di scorrimento ricoperte di teflon che stanno sotto il paraolio e qui si è trovato un piccolo difetto. In una zona della guida il teflon era

stato intaccato. Sarebbe stato opportuno dato il basso costo del pezzo, sostituire la guida per evitare che la cosa degenerasse fino a rigare lo stelo cromato.

L'avremmo sostituito se avessimo avuto uno strumento adatto ed il ricambio.



Per eccesso di zelo abbiamo dato messo lo stelo sul tornio, e dato una ripassatina con carta da 1000. L'occhio esperto ha notato che la guida in teflon (vedi foto sopra) non era perfettamente a battuta, quindi è stata rimessa in sede ribattendola con un bussolone. La qual cosa anche sull'altro stelo.



Inserimento del paraolio nuovo. Operazione in teoria delicata in quanto il paraolio si potrebbe rovinare passando sia sulla testa dello stelo sia sul foro di sfiato presente a metà altezza. Quindi è stata montata una plastica sulla testa dello stelo, messo dello scotch carta sul foro di sfiato e lubrificato lo stelo con grasso apposito per forcelle. Poi il paraolio è stato montato. Si riempie il fodero con 0.47 litri d'olio 10W (la densità non è importante visto che si tratta solo di lubrificare lo scorrimento).



S'infila lo stelo nel fodero e si ribatte il paraolio con pezzi rimediati in officina che sostituiscono gli utensili BMW.

Si rimonta la canna chiudendo la valvolina di sfiato. Le valvoline di ventilazione dovranno essere riaperta e richiuse una volta rimontato tutto l'avantreno a ruota scarica. Altrimenti si rischia di creare una depressione o sovrappressione non volute. In realtà si potrebbe anche giocare sia con il livello dell'olio (mettendone un po' di più) sia con la valvolina per modificare la resistenza durante la compressione degli steli. Io ho lasciato tutto standard ... tanto poi ci siamo sbizzarriti con gli ammo.

Nota per l'altra canna, anche se il paraolio era intatto, togliendo il parapolvere è stata trovata parecchia ruggine che aveva intaccato il rondellone di battuta del paraolio ed i bordi della guida in teflon. Attenzione in quanto queste particelle se si fossero infilate tra la guida e lo stelo avrebbero potuto rigarlo.

Concludendo, credo sia opportuno comunque smontare la forcella per una ispezione ogni 100.000 km sostituendo preventivamente sia i paraoli che le guide di teflon.



Hellon2wheels 12 febbraio 2009 R1150RT '02

A vedere questa procedura rimango un po' interdetto. Ho fatto la stessa identica operazione da Co-Mo che invece si è svolta in maniera molto più semplice.

Praticamente:

- è stata smontata la carena dal lato della forcella con la perdita.
- smontato semimanubrio e tolto il tappo che ricopre il dado di bloccaggio dello stelo.
- svitato il dado, fatto scendere lo stelo che poi è stato sfilato (tutto questo senza smontare il fodero della forcella che è sempre rimasto al suo posto.
- tolto il vecchio paraolio e sostituito con quello nuovo.
- rimontato il tutto.

Bandit 12 febbraio 2009 R1150RT '03

Perché sei rimasto interdetto? Se vedi le prime righe di questo report dicevano proprio che "*La mia impressione è che questa operazione si può fare a vari livelli ...*", ognuno poi opera come crede.

Io, dato il chilometraggio e non sapendo cosa avrei trovato, ho preferito fare qualcosa di più approfondito e sostituito tutti e due i paraoli.

E comunque la forcella "sana" in realtà all'interno stava peggio di quella che perdeva causa ruggine. Se non l'avessi aperta forse nel giro di poco tempo avrei avuto lo stesso problema, o peggio.

Hellon2wheels 12 febbraio 2009 R1150RT '02

Sono rimasto interdetto perchè, vista la portata dell'intervento che hanno effettuato sulla tua, mi sarei aspettato anche io qualcosa di un tantino più approfondito. Pazienza.

Bandit 12 febbraio 2009 R1150RT '03

Quindi ti hanno riparato solo quella che perdeva e non hanno sostituito l'olio?

Hellon2wheels 12 febbraio 2009 R1150RT '02

Esatto, e non mi hanno sostituito l'olio, hanno detto che non era necessario.

Bandit 12 febbraio 2009 R1150RT '03

Come avete ribattuto il paraolio se non avete smontato il fodero?

Hellon2wheels 12 febbraio 2009 R1150RT '02

Non so, il paraolio l'hanno ribattuto mentre il fodero era montato.

Con la carena smontata avevano ugualmente accesso all'imboccatura del fodero.

Bandit 12 febbraio 2009 R1150RT '03

Se fossi in te starei tranquillo anche alla luce di quello che abbiamo trovato smontando tutto.

Non so quanti chilometri hai fatto tu, ma l'olio che avevo io era ancora utilizzabile. Le guide in teflon erano ancora buone ed il fodero pulito.

Per noi era la prima volta che ci mettevamo mano quindi abbiamo smontato lo smontabile per analizzarlo da vicino. E in più abbiamo eseguito varie accortezze come la lucidatura, la protezione degli steli, il grasso per forcelle.

Io ho molta fiducia in CoMo che ha tanta esperienza; se ci fosse stato qualcosa di assolutamente necessario non lo avrebbe trascurato. E' chiaro che se hai a disposizione mezza giornata per fare un tagliando completo, la riparazione del paraolio deve occupare un tempo minimo indispensabile per garantirti il risultato. Nel nostro caso avevamo una giornata intera solo per ammo e forcelle.

Poi Alex è un appassionato. Quando gli porto la BMW si prende una giornata solo per me perché vuole "studiarla" dato che si occupa soprattutto di jap corsaiole per la pista.

E poi a me piace documentare tutto per tenere impegnato Ezio con le VAQ ... 

L'Emarginato 12 febbraio 2009 R1150R

Io sulla R1150R ho fatto l'operazione ancora più semplice. Ho impiegato solo un'ora.

Come indicato dal conce BMW che mi ha venduto il paraolio:

- smontato solo il fodero
- cambiato paraolio e olio
- rimontato.

Bandit 12 febbraio 2009 R1150RT '03

Infatti è quello riportato anche nelle VAQ. Solo che Alessandro (il suspensionista) mi ha sconsigliato di fare così in quanto voleva proteggere i paraoli dagli spigoli dallo stelo. Mi ha raccontato di paraoli apparentemente sani ma che erano stati rovinati durante l'inserimento sullo stelo e che hanno iniziato a perdere dopo poco tempo. Per questo motivo lui si è fatto dei cappucci di plastica (vedi foto) che mette sugli steli proprio per inserire i paraoli.

Dato che non aveva la misura per gli steli della BMW ha ovviato con una bustina di plastica dura.

Dato che non avevamo fretta ho optato per la strada più sicura. Credo che non dovrò pensare alle mie forche per almeno altri 100.000 km (fatto salvo quel difetto sulla guida in teflon).