

Riparazione BMW R1150RT 2001

Kit di riparazione gomme

aggiornamento febbraio 2007

Procedura ispirata al foglietto istruzioni allegato al kit di riparazione, in dotazione alle moto BMW, riveduto e rimaneggiato da Ezio51



DESCRIZIONE

Il kit d'emergenza **BMW 711 2332 083 REMA TIP TOP** rende possibile la riparazione provvisoria di pneumatici "tubeless" per danni sino ad un massimo di 4 mm e senza bisogno di smontarli.



Le tre cartucce permettono di gonfiare il pneumatico ad una pressione minima, sufficiente per poter ripartire a velocità ridotta.

AVVERTENZE

Le cartucce contengono CO₂ (anidride carbonica) sotto pressione.

- Evitare l'esposizione al sole o a temperature superiori a 50°C.
- Destinare a rifiuti solo cartucce vuote.

CONTENUTO DEL KIT

- 1 Ago - alesatore - raspatore che chiameremo semplicemente "apriscatole".
- 3 Anelli otturatori di gomma "REMA TIP TOP".
- 1 Tubetto di mastice vulcanizzante blu "REMA TIP TOP SPECIAL CEMENT BL"
- 1 Lametta
- 3 Cartucce di CO₂
- 1 Reticella anticongelamento per cartucce
- 1 Adattatore di gonfiaggio
- 1 Scatoletta di plastica
- 1 Foglietto d'istruzioni microscopico



ALTRI ATTREZZI E MATERIALI CONSIGLIATI NON CONTENUTI NEL KIT

- 1 Borsetta
- 1 Gessetto o pastello bianco
- 1 Pinzetta
- 1 Straccio
- 1 Stampato di queste istruzioni



PROCEDURA DI RIPARAZIONE

01 Ispezionare la superficie del pneumatico e segnare la zona forata con un gessetto o una penna. Togliere con una pinzetta il corpo estraneo che ha provocato la foratura.



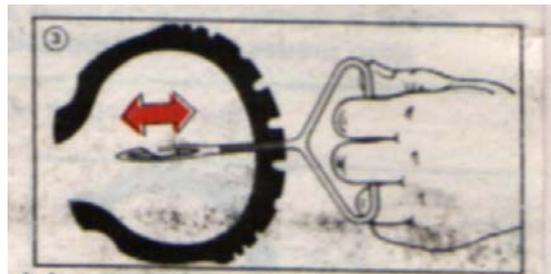
Se non si trova il punto di foratura, saremo obbligati a gonfiare provvisoriamente il pneumatico per sentire dove c'è la perdita d'aria.

A tale scopo bisognerà sacrificare una delle tre bombolette di CO₂. Devono rimanere almeno 2 bombolette, altrimenti il pneumatico non si gonfierà abbastanza.

02 Spalmare sull'apriscatole un po' di mastice.



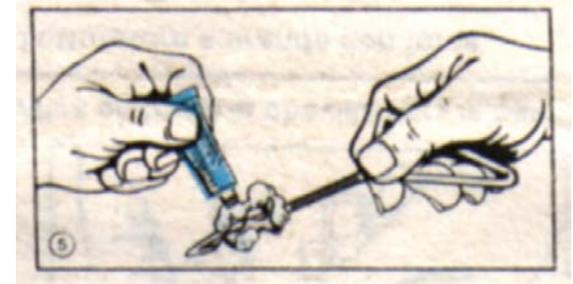
03 Inserire l'apriscatole nel foro e raspare con la sua parte zigrinata. Bisogna rendere il foro ruvido con ripetuti movimenti di va e vieni, e nello stesso tempo lubrificarlo col mastice.



04 Inserire l'anello otturatore di gomma nell'occhiello dell'apriscatole spingendolo bene verso il fondo della cruna.

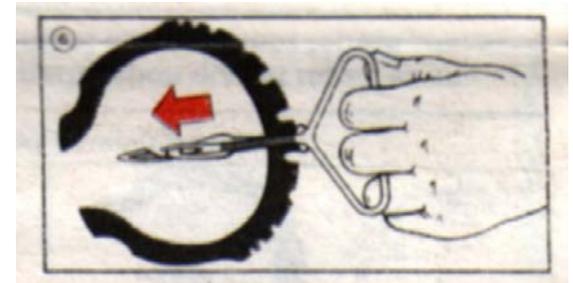


05 Spalmare altro mastice sull'apriscatole e sull'anello otturatore, specialmente sulla punta.

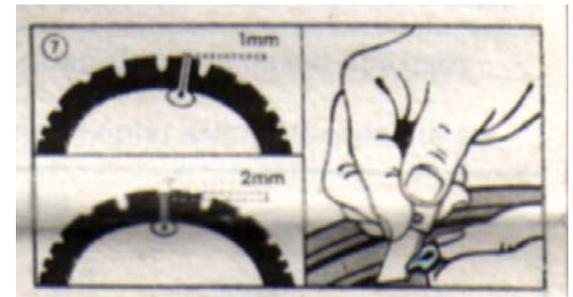


06 Usando l'apriscatole senza girarlo, spingere l'anello otturatore nel foro del pneumatico fino in fondo.

Estrarre l'apriscatole senza girarlo, in modo che l'anello otturatore rimanga infilato nel pneumatico.

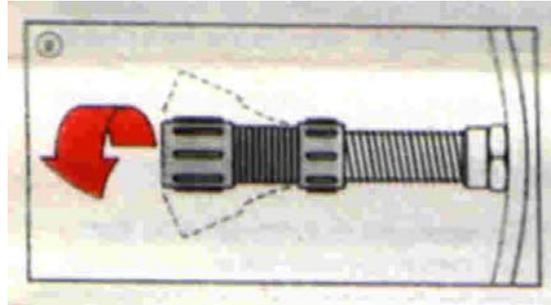


07 Utilizzando la lametta inclusa nel kit, tagliare la parte eccedente lasciando sporgere 1 mm circa.



Asciugare con uno straccio le tracce di mastice eccedenti.

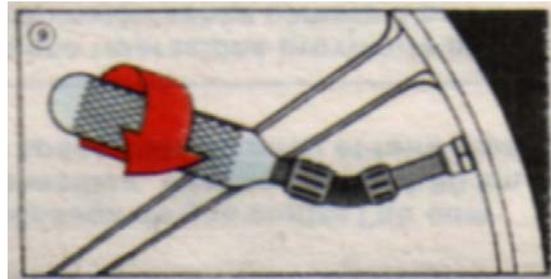
08 Avvitare fortemente l'adattatore di gonfiaggio sulla valvola del pneumatico.



09 Dapprima calzare sulla bomboletta l'apposita reticella protettiva.

La maledetta cartuccia gelerà istantaneamente durante il riempimento del pneumatico!

Meglio proteggersi le dita anche con i guanti.



Dapprima avvitare dolcemente la cartuccia sull'adattatore di gonfiaggio, che può essere leggermente piegato per facilitare il lavoro.

Poi avvitare a fondo la bomboletta **molto velocemente**, in modo che il gas si propaghi nel pneumatico senza disperdersi.

Usare tutte e tre le cartucce in dotazione.

10 Si può ripartire subito, basta il tempo di riporre in ordine gli attrezzi. Velocità massima 60 km/h.

Fermarsi alla prima stazione di servizio, eliminare il gas contenuto nel pneumatico (sgonfiarlo e rigonfiarlo due o tre volte) e infine gonfiarlo alla pressione d'esercizio.



11 Far controllare al più presto da un gommista il pneumatico riparato.

Il gommista, dopo aver verificato l'accuratezza della riparazione, consiglierà se è il caso di:

- continuare ad utilizzare il pneumatico.
- migliorare la riparazione applicando una pezza all'interno, continuare ad utilizzare il pneumatico.
- sostituire il pneumatico.



12 Ricordarsi di ripristinare al più presto le tre bombolette di gas esaurite (meglio quattro o più).

Le bombolette si trovano a poco prezzo nei migliori supermercati nel reparto ferramenta o accessori per cicli-motocicli.



Ezio51 **19 Febbraio 2007** **R1150RT 2001**

Questo magnifico reportage fotografico casca a fagiolo.
<http://www.bmwmoa.org/forum/showthread.php?t=15339>

JimVonBaden1 **05 Febbraio 2007** **R1200GS 2005**

Today while preparing to go for a cool ride, it was 30°, I found this!
I was pissed, but not too bad.
The tire was close to gone anyhow.

Then I figured this would be a good time to demonstrate how to plug a tire.
I am replacing this soon anyhow, the tires are on order, but I refuse to not ride just for something like this.

So I whip out my tools.
It doesn't take much, and I carry them all the time. Missing is the razor blade I use later.



I use the small wire cutters to remove the nail, hoping it was just a very short one, but no luck.



You can see the nail is plenty long enough to go all the way through, and in fact when it was pulled out allowed all the air to leak out quickly. Funny, there was no air leak prior to pulling it out.



After pulling the nail, I use the reamer tool to make the hole ready for the plug by enlarging it slightly, and roughing up the sides of the hole.

Here is the reamer all the way in.
I had to push pretty hard, and I also twist it back and forth as I push it in and pull it out.
I gave it 5 strokes.



Squish the string plug flat and insert it into the tool.
I used the cutters to pull it through since it can be stubborn.



There are different types of installer tools, and some have an opening that makes installing the string easier.

Then I put glue on the string and tool. This not only helps make a more permanent seal, but lubricates it for easier installation.

I also put a little glue on the hole for the same reasons. I start pushing in the plug. It is pretty hard to get in, as it should be for a good seal.



When you get it in this far you stop. Pull the tool straight out as firmly as you can. No twisting. The tool comes out easier than it goes in.



Here is the plug all the way in.

Note, make sure you leave at least half an inch. You do this to ensure you don't accidentally push the plug all the way through, and so both sides of the plug remain above the tread.



Use a razor blade, or similar tool, to cut the plug level with the tread.

Don't let it be higher than the tread or it could pull itself out when riding.



Here is the trimmed down plug. Note that it doesn't have to look good, just be trimmed flush as much as possible.



I let the tire sit for 5 minutes with no air in it before I start inflating. This allows the glue to set up some.

I added a Gerbing style plug to my pump to make it easier to use without removing the seat.

I also start the motor before using the pump to ensure I don't run the battery down too much to start it when I am done.

I also use my throttle lock to up the RPMs to 2000 to give it a bit more charge.

I don't know if this is necessary, but it can't hurt.

(NOTE: Do not do this on a bike with a fairing around the exhaust!)



I plug the tire pump into the tire and turn it on.

Five minutes later the tire is full.

I know it takes a while, but it gives you a chance to clean up the tools anyhow.



Check the tire pressure.



Test the tire for leaks. I used spit, so it looks bubbly, but it isn't, and you can easily see that there are no leaks.



I also like to wait another 10-15 minutes to let the glue set before riding.

Test your tire pressure often, and watch the plug to ensure it stays.

Lastly, those of you with the factory BMW kit might want to look at the string plugs. In my experience the rubber plugs, BMW and others, don't hold up to steel belted tires too well. The belts tend to cut the plugs. Also I would suggest a tire pump over the CO2 cartridges.

It would take 6 or more cartridges to get 20 psi ($\approx 1,5$ bar), and the three might not even get you 10 psi.

I will ride this tire for at least a thousand miles before I have a chance to install new tires, and have complete confidence that the plug will hold!