

SOSTITUZIONE DELLA GUARNIZIONE DELLA TESTATA SU R1100GS

Thread riportato da <http://www.ukgser.com/forums/showthread.php?t=81991> e tradotto per <http://www.quellidellelica.com> da Ezio51.

Steptoe 28-08-2006 R1100GS

Le foto sono di un R1100GS, ma l'unica differenza tra i 1100 & 1150 sono nei tubi di scarico inferiori fissati alla testata del cilindro.

PROVARE A FAR GIRARE IL MOTORE A MANO facendo girare la ruota posteriore con la 6a marcia inserita (*togliendo le candele è più facile vincere la compressione del motore*).

Questo per farsi un'idea dello sforzo necessario a far girare il motore a mano (*alla fine del lavoro faremo lo stesso, in modo da comparare le due sensazioni che devono risultare le stesse*).

I motori 1100 hanno tre viti per lato (purtroppo si rompono facilmente perché di esile dimensione). I motori 1150 ne hanno solamente due per lato e non dovrebbero esserci problemi a svitarle.

Non bisogna rimuovere il serbatoio o alcuna carenatura, ma suggerirei di spruzzare petrolio sbloccante o qualche cosa simile (spray Svitol) sopra le viti dello scarico **alcuni giorni prima**.

Sarà utile anche un nuovo set di bulloni e dadi per lo scappamento.

I bulloni dello scappamento. Se sono corrosi e sfaldati, battere con un martello su una chiave a tazza più piccola. La misura della chiave a tazza dipende su quanto i dadi sono corrosi. Cominciare con una 13mm, poi diminuire mano a mano fino ad 11 mm se c'è bisogno.



Sulla 1100 bisogna rimuovere ambedue i tubi di scappamento.

Sulla 1150 ce la si può cavare col rimuovere solamente un lato, ma sarà più facile toglierli entrambi.

Per estrarre i tubi fuori della testata uso una vecchia chiave per scarichi dei vecchi boxer raffreddati ad aria.



Questa è la testata con i tubi di scarico ormai rimossi.



Rimuovere il corpo farfallato.
Rimuovere i coperchi delle valvole.
Portare il motore al PMS.
Rimuovere il coperchietto della ruota dentata (dentarella) della catena.

Inserire una marcia, stringere il freno posteriore, e sbloccare la vite della dentarella con un colpo deciso ma non svitare più di un giro (è una vite M8 con testa a brugola da 6 mm).

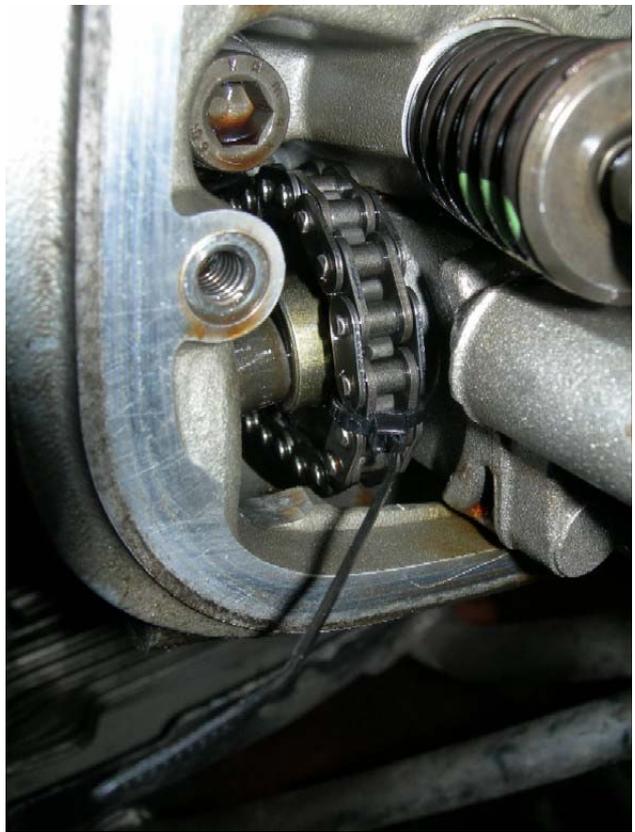


Tutto il lavoro mostrato è quello sulla testata destra. Sulla sinistra è tutto lo stesso, eccetto la catena della distribuzione che sul lato destro è tesa in basso, ma sul lato sinistro è tesa in alto.

Infilare una fascetta (o un cavetto resistente) attraverso un foro nella dentarella e avvolgerlo per due volte intorno alla catena in modo che la catena rimanga sempre aderente alla dentarella.
Per far spazio alla fascetta possiamo allontanare leggermente dalla testata la dentarella precedentemente allentata.



Tenere la fascetta serrata e tesa, in modo da evitare che la catena scenda dalla dentarella.



Togliere le due viti in basso (brugola da 5 mm).



Togliere le quattro viti della testata (testa esagonale da 15 mm).

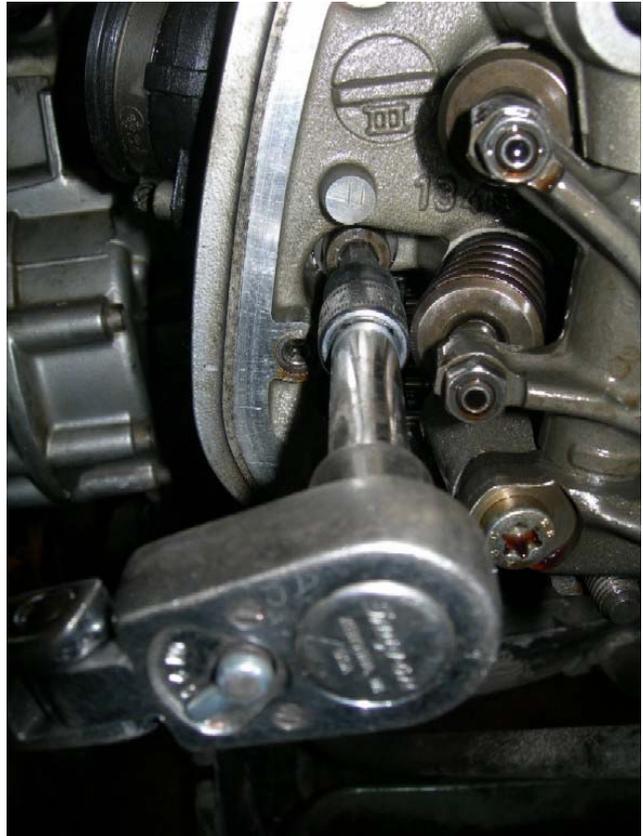
Le prime tre si vedono facilmente.....



.... e la quarta è parzialmente nascosta sotto.



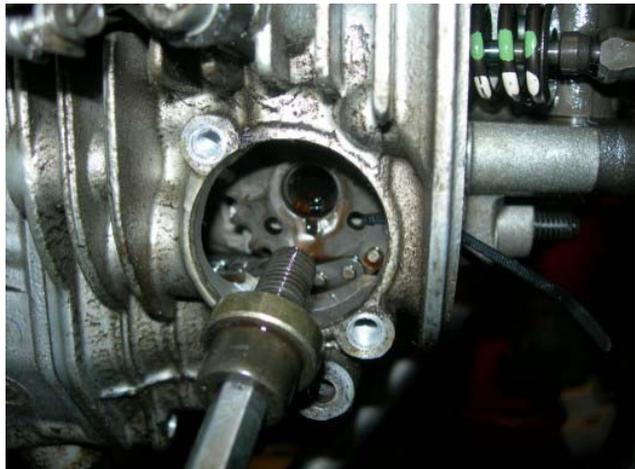
Togliere la vite con testa a brugola da 8 mm vicino alla dentarella della distribuzione.



La vite tolta.



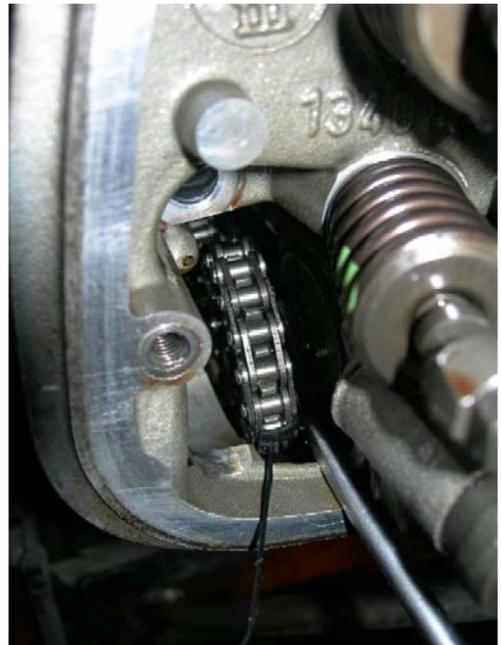
Togliere completamente la vite della dentarella della distribuzione, che avevamo già allentato in precedenza.



Svitare e rimuovere il tenditore della catena
(per il cilindro destro è sotto)
(per il cilindro sinistro è sopra)



Estrarre la dentarella dall'alberino delle camme.
In fondo, lungo il percorso della catena, apparirà una piccola vite con testa a brugola da 5 mm.



Per svitare la vite a brugola da 5 mm bisogna proprio staccare completamente la dentarella.



Abbiamo appena rimosso tutte le viti che fissano la testata.

Non bisogna togliere nessuna vite dei bilancieri di comando valvole, che rimangono in posizione sulla testata.

Ora bisogna solo tirar fuori la testate.
Potrà essere necessario convincerla ad uscire più facilmente con qualche colpo di martello di gomma.

Prestare attenzione che la dentarella non cada giù nel tunnel durante la rimozione della testata.



Questo è ciò che si presenta dopo aver rimosso la testata.



Pulire le superfici dallo sporco e dalle tracce della vecchia guarnizione.

La nuova guarnizione (dal 1998 in poi) è a tre strati.
In caso di intervento su un modello antecedente al '98, non preoccuparsi se le nuove guarnizioni non saranno uguali.



Posizionare la nuova guarnizione sul cilindro.



Rimontare la testata infilandola sui prigionieri, assicurandosi che la dentarella e la catena rimangano tirate attraverso la testata.

Riavvitare e serrare tutti i dadi e viti alla coppia di serraggio appropriata.

Attenzione. Importante. C'è una procedura precisa di serraggio della testata. Consultare il manuale d'officina.



Adesso bisogna essere precisi nel rimontaggio, altrimenti la mukka non partirà, o peggio si potranno fare danni molto costosi.

Notare che sull'albero a camme c'è una scanalatura di fasatura.

L'albero a camme può essere ruotato per qualche grado, non preoccuparsi se si è mosso perché ciò non cambierà la fasatura delle valvole.



Sulla dentarella è ricavato un analogo dentino di fasatura.

(nella foto è a destra al centro della dentarella, indicato dalla punta di un cacciavite)



Montare la dentarella sull'albero a camme, avendo cura di far penetrare il dentino della dentarella nella scanalatura dell'albero a camme.

Durante il rimontaggio della dentarella, l'albero a camme può essere ruotato solo di poco.
QUESTO ERA IL MOTIVO DELL'USO DELLA FASCETTA CHE FISSAVA LA CATENA SULLA DENTARELLA.

In questo modo la fasatura delle camme di comando valvole rimarrà la stessa di prima.

Riavvitare a mano la vite della dentarella.

Tagliare via la fascetta.

Serrare bene la vite della dentarella.

Si consiglia di sostituire i due tenditori idraulici della catena, specialmente il sinistro.

PROVARE A FAR GIRARE IL MOTORE A MANO facendo girare la ruota posteriore con la 6a marcia inserita (*togliendo le candele è più facile vincere la compressione del motore*).

Il motore deve girare in modo uguale a quando avevamo provato prima di iniziare il lavoro.

Se il motore non fa un giro completo significa che l'albero a camme della distribuzione non è stato fasato correttamente, è assolutamente proibito avviarlo.

Bisogna ricontrollare la posizione della catena sulla dentarella oppure la fasatura della dentarella stessa sull'albero.

Posizionare il motore al PMS (tacca --OT nella finestrella di fasatura)

Fascettare di nuovo la catena sulla dentarella e riprovare a mettere in corretta posizione la dentarella sull'albero.

Ricontrollare la registrazione del giovo valvole.

Rimontare tutte le parti rimanenti.

Non preoccuparsi se si sono spezzate un paio di viti prigioniere dello scarico, ci sono molte mukke che pascolano in giro senza problemi con un solo prigioniero per lato.

ebbo 05-09-2006 R1200RT 2006

L'allineamento della dentarella sull'albero delle camme di distribuzione è veramente importante.

Se è disallineata anche poco, come quando non ti accorgi che il dentino si è schiacciato sull'albero perchè non era ben inserito nella scanalatura, tutto sembra a posto fino al momento dell'avviamento del motore.

Se la dentarella è sfasata di pochissimo non si riuscirà ad allineare correttamente i corpi farfallati. Si potrebbero avere vibrazioni e scuotimenti sul lato difettoso, e bassa compressione del cilindro.

Se invece la sfasatura è più importante sarà facile piegare le valvole.

