

PRIGIONIERI TESTATA BOXER 2V

Paulus **20 Sep 2004**

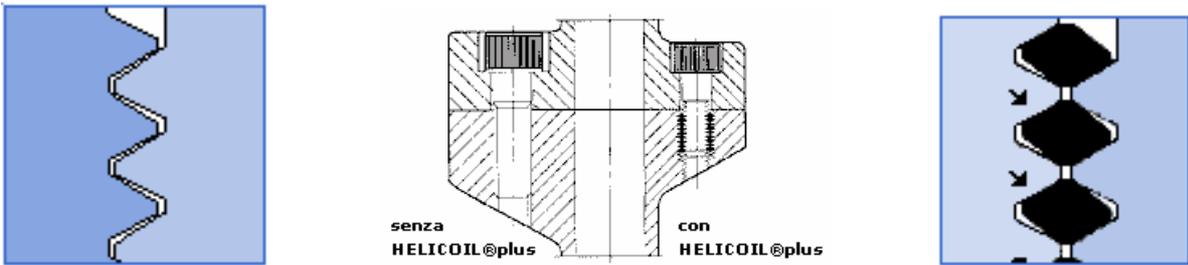
Posseggo una R65 monoammortizzatore.
 Si è spanato un prigioniero della testata. Andandolo a stringere viene fuori dal blocco motore.
 Vorrei effettuare da me il lavoro.
 Qualcuno sa dirmi cosa è meglio fare per ricostruire la filettatura sul motore?
 Boccole d'acciaio o cos'altro?

Damiano **20 Sep 2004**

Io ho avuto lo stesso problema su una R45 il mese scorso, al centro di rettifica hanno allargato un pelo il buco e successivamente inserito un Helicoil che trovi qui da Bollhoff:

<http://www.bollhoff.it/descr/mheldes.htm>

Il fatto è che il kit per montarli costa molto, mentre andando al centro rettifiche me la sono cavata con 14 neurì.

<p>Filetti riportati HELICOIL®plus</p> 	
<p>HELICOIL®plus</p> <p>filetti riportati free running M2÷M68.</p>	
<p>HELICOIL®plus SCREWLOCK®</p> <p>filetti autofrenanti con speciale sistema di frenatura attraverso spire poligonali M2÷M68.</p>	
<p>Kit di riparazione</p>	
<p>I filetti riportati helicoil, normali e autofrenanti, sono realizzati in acciaio inox partendo da un filo laminato con sezione a losanga. Il filo così avvolto riproduce, internamente, la filettatura desiderata, ed esternamente la filettatura</p>	

che andrà ad ancorarsi sul materiale di supporto.
 Il numero di spire determina la lunghezza utile della filettatura.

Vantaggi:

- resistenza all'usura
- resistenza alla corrosione
- resistenza alla temperatura
- resistenza alle sollecitazioni
- aderenza
- libertà di costruzione

La posa dei filetti riportati HELICOIL®plus è semplice, facile e veloce.,

Avviene mediante un'asta filettata per avvitamento.

Si può effettuare mediante attrezzature manuali, o semi automatiche (elettriche o pneumatiche).

<p>Foratura.</p> <p>Con una punta per trapano di diametro stabilito si effettua la foratura del pezzo su cui inserire l'HELICOIL®</p>	
<p>Maschiatura.</p> <p>La maschiatura deve essere realizzata con appositi maschi HELICOIL®. Nel caso di pezzi precedentemente maschiati, sono disponibili dei maschi a maschiatura combinata, che permettono la trasformazione della maschiatura metrica tradizionale in maschiatura HELICOIL®</p>	
<p>Posa.</p> <p>Posizionato il filetto sull'asta di posa col trascinatore rivolto in avanti, avvitare l'HELICOIL® fino a che l'ultima spira non sia entrata completamente all'interno della maschiatura</p>	
<p>Rottura del trascinatore.</p> <p>Una volta installato il filetto il procedimento di posa si completa con la rottura del trascinatore</p>	

Ezio51 **20 Sep 2004**

Bello il sito bollhof!

Un altro metodo per riparare il prigioniero.

Sostituire il prigioniero con un altro di due diametri diversi:

- diametro e filettatura maggiore dal lato spanato (per esempio da M8 a M10)
- diametro e filettatura regolare dall'altro (per esempio M8).

Ovviamente sul basamento del motore bisognerà rifare una filettatura corrispondente di diametro maggiore (per esempio M10).

ACciKappa

20 Sep 2004

prova a dare un'occhiata, sicuramente ti sarà d'aiuto.

<http://www.fslpz.net/prig.html>

<p>Prigioniero scappato.</p> <p>Erano diversi km che la R100CS era diventata un filino rumorosa sul lato destro e c'erano anche dei noiosi trafileggi d'olio dalla testa (non dal coperchio valvole).</p>	
<p>Mi avevano consigliato di controllare il serraggio della testa. Detto fatto.</p> <p>Ohhh, il dado sull' asta in alto a dx è allentato e si lascia avvitare a mano. Brutto segno.</p>	
<p>Infatti senza grossa fatica serrandolo esce col filetto.</p>	
<p>Grande lavoro di ricerca sulla rete. Risultato: fenomeno abbastanza comune che colpisce proprio quel prigioniero.</p> <p>Rimedio: inserti Helicoil o Timer Sert. Si, facile! Il kit per l' Helicoil costa sui 180 Euro e non è (grazie al passo da 1,5) neanche così facile da trovare. Poi ci vuole una punta da 10,5.</p>	
<p>Ok mettiamoci all' opera.</p> <p>Primo controllare che i prigionieri rimasti tengano. Avendo per le mani una chiave dinamometrica che arriva a 4 kgm, li serro a quel valore. Tengono.</p>	

Per poi arrivare al foro bisogna smontare:

- tutti e due gli scarichi
- il carburatore
- la testa
- il cilindro (meglio lasciare il pistone nella canna)



Bene, arrivati qua, punta del 10.5 mano ferma e mira giusta.

Da quel foro passa anche l'olio per la lubrificazione del castelletto valvola di scarico.



Questa è la parte più delicata.

- La punta deve essere ben allineata in verticale e orizzontale.
- Il trapano deve fermarsi a circa 3mm dalla fine per evitare che l'Helicoil vada a finire nel carter.
- Togliere i riccioli di alluminio bene e subito.



Poi è il momento di filettare per l'inserto. Anche qui allineare bene e tenere pulito.



Nelle foto noterete la mano pesante del prof Tentori.

Ebbene si, nonostante mi fregi di essere meccanico quest'operazione l'ho fatta fare da un vero esperto.



<p>Inseriamo l'Helicoil e avvitiamo il prigioniero.</p> <p>Poi vediamo inserendo la guarnizione della testa se tutto è dritto.</p>	
<p>Serriamo il prigioniero. Si rimonta il tutto.</p> <p>Si avvia. Bene.</p> <p>Si smonta il coperchio valvole per controllare che l'olio arrivi.</p>	
<p>Ora vediamo di fare qualche km per poi riserrare la testa.</p>	

Paulus **22 Sep 2004**

Grazie a tutti per i consigli.

Il Kit Helicoil costa davvero molto: 180 €

E comunque il sito <http://www.fslpz.net/prig.html> è davvero illuminante su come eseguire l'operazione.

Credo che opterò per una via di mezzo: smontaggio/rimontaggio in proprio, e rifilettatura alla rettifica.

Per il rimontaggio che ragguagli avete da darmi?

Tende ad alterarsi riguardo al serraggio e regolazione del gioco valvole?

Damiano **22 Sep 2004**

Una volta rimontato, il gioco valvole non deve tendere ad alterarsi, altrimenti vuol dire che c'è qualcos'altro che non va.

Paulus **22 Sep 2004**

Intendevo se si altera, per qualche ragione, con lo smontaggio.

E' necessaria una chiave dinamometrica per riserrare i prigionieri senza combinare guai e ritrovarsi punto e a capo?

Damiano **22 Sep 2004**

Per il serraggio delle testate ci vuole un attrezzo specifico BMW che, avendone il disegno, lo può fabbricare un fabbro.

Quando lavoro sulle teste io uso sempre la dinamometrica, ma chi ti parla, non è propriamente un mago della meccanica, probabilmente una persona che è abituata a questi lavori ne può fare a meno.

Ezio51 **23 Sep 2004**

Non toccare niente prima di sapere chiaramente come si fa.

A prima vista sembra che basti serrare i 4 bulloni in croce gradualmente 10-20-30-40 Nm fino a 40 Nm.

Devi procurarti un manuale d'officina della tua mukka.

Se conosci il francese ci sono i manuali RMT su CD, chiedi a qualcuno della tua città se lo ha.

paulus **24 Sep 2004**

Ho il manuale haynes che mi sembra molto dettagliato.

Damiano **24 Sep 2004**

Se ti riferisci al prigioniero che tiene il coperchio della testa l'operazione è molto semplice.

L'attrezzo di cui parlavo non serve, comunque nel manuale Haynes ci dovrebbe essere una sua foto.

Io le punterie le regolo 0,10 e 0,20 anche se sul manuale d'uso della moto è segnato 0,10 e 0,15.

La regolazione che uso io mi sembra di averla letta come ultima consigliata da BMW proprio

paulus **24 Sep 2004**

Il prigioniero incriminato è, dei quattro, quello in alto a sinistra nel cilindro sinistro.

Ho anche trovato il posto dove mi fanno la rettifica.

Non mi rimane che comperare la chiave dinamometrica, farmi un attrezzo per smontare le ghiere d'alluminio che tengono i tubi di scarico senza rovinarle, e mettermi all'opera.

Vi farò sapere come sta andando.

Damiano **24 Sep 2004**

Mi raccomando: durante lo smontaggio delle ghiere degli scarichi, attento alla filettatura sulla testa, anche questa è molto delicata!