

LIVELLO OLIO MOTORE

Come devo fare per controllare il livello dell'olio nel motore della mia R1150GS?

Ezio51 R1150RT 13 Gennaio 2004

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 finestrella, 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.

SirJo R1150GS-ADV 31 Luglio 2005

L'altra sera parlando con Alberto Palma del boxer ascoltavo una sua riflessione da meccanico/concessionario che mi è sembrata interessante.

Girano voci esageratamente terroristiche sui consumi d'olio del boxer 4V.

Per quanto il boxer effettivamente ne consumi abbastanza molti ne restano condizionati.

Questo crea un problema serio: infatti pochi sono realmente capaci di controllare bene il reale consumo d'olio delle mucche (anche perché molti conce non lo spiegano adeguatamente).

Il controllo deve sempre avvenire col motore caldissimo (6a tacca indicata).

Questo perché una cospicua quantità d'olio, a temperature inferiori, viene trattenuto nel circuito di raffreddamento del radiatore dalla valvola termostatica. Se il controllo avviene quando la valvola è chiusa (ripeto che la certezza dell'apertura del circuito si ha solo con la 6a tacca della spia FID accesa) quell'olio non scende nella coppa e la lettura dalla finestrella di ispezione risulta falsata.

D'inverno per esempio il radiatore olio entra raramente in funzione ed i rabbocchi si fanno spesso a sproposito.

Un altro buon metodo da meccanico per capire se il radiatore è in temperatura perché l'olio vi circola (e quindi il circuito è aperto) è provare a toccare l'elemento di dispersione sotto al fanale che deve essere assolutamente rovente. Se è semplicemente caldo significa solo che si è scaldato a causa della conduzione del circuito ma non per circolazione dell'olio.

Che succede se si rabbocca a sproposito?

Nell'immediato praticamente nulla: magari solo un po' di fumosità allo scarico.

A lungo termine invece i problemi sono seri, come sappiamo bene.

Infatti l'olio in eccesso viene smaltito in quantità sottoforma di vapore nella cassa filtro ma poi, sempre attraverso il circuito aria, ritorna nei cilindri e viene bruciato durante la combustione e crea i famosi depositi carboniosi sulle teste dei pistoni. Questi depositi creano fenomeni di preaccensione, sia diminuendo il volume interno dei cilindri, sia diventando incandescenti.

Bisogna quindi stare molto attenti a rabboccare l'olio solo quando il controllo è avvenuto ad alta temperatura di esercizio del motore altrimenti si rischia di pregiudicarne il buon funzionamento e di avere quei fenomeni "disarmonici" di combustione che molti di noi conoscono bene...

D'altro canto, oltre ad essere Palma una persona piuttosto competente (lavora sui boxer da 30anni a livello di competizioni agonistiche), è anche uno che di motori ne ha smontati a migliaia ed ha un riscontro oggettivo piuttosto attendibile conoscendo chi quei motori li ha avuti in uso.

Mi diceva che non ha mai visto un motore fuso per mancanza di rabbocchi d'olio ma che ne ha visti a centinaia belli incrostati dall'eccesso di lubrificante.

Io ve l'ho detta.

Il discorso era più lungo e ricco ma per brevità ho dovuto riassumere. Spero di essermi capito... Adesso lascio la parola all'esperto Diavoletto che ci dirà che sono tutte cazzate.

Voi comuni mortali come me invece, magari potete fidarvi... non di me ovviamente ma di Palma.

Welcome R1150R 31 Luglio 2005

Sulle R -R l'indicatore della temperatura non c'è.

Però i radiatori sono posti sul fianco ed è sufficiente sentire con la mano se il flusso d'aria è caldo oppure no. Da fermo tocco il flessibile che porta l'olio ai radiatori stessi.

Come hai detto, deve essere rovente e non caldino. Siamo infatti sui 90°C circa.

D'inverno, per assicurarmi che il motore sia caldo uso lo stesso sistema, con i guanti invernali c'è meno sensibilità così risolvo il guanto per sentire la temperatura del flusso con il polso.

SirJo R1150GS-ADV 31 Luglio 2005

Hai ragione. Avevo finito per parlare solo delle mucche col FID... Sorry!

Icewarm R1150GS-ADV 31 Luglio 2005

Mi sembra abbastanza chiaro, grazie degli ottimi consigli.

Alovox R1200GS 31 Luglio 2005

Grazie SirJo... a chi (come il sottoscritto) è nuovo di MUKKE e in generale capisce poco o niente di motori... la spiegazione è parsa chiara ed esaustiva.

BimboMix R1100S 31 Luglio 2005

Così, su due piedi..... infilarci 200/300 grammi di olio quando il livello scende a filo della parte inferiore dell'oblò (quando quasi non si vede più) a caldo o a freddo, dovrebbe andare bene senza problemi no?

SirJo R1150GS-ADV 31 Luglio 2005

No, non va bene. Avevo cercato di spiegarlo sopra.

La quantità di olio trattenuta dal circuito radiatore a monte della termovalvola è più che sufficiente, dopo una rilevazione a freddo, a far salire il livello al centro dell'oblò.

I 200/300 grammi che tu ci infili diventano così un eccesso che viene smaltito.

Panzerdivision GS 31 Luglio 2005

Pensare che con due etti su 4 chili in meno la moto si rovini mi è sempre sembrato demenziale.

Concordo con te sui rabbocchi in surplus, ma non penso che un paio d'etti in più facciano male.

SirJo R1150GS-ADV 31 Luglio 2005

Mai detto questo (se si tratta di un rabbocco inutile ma una tantum).

Ho detto che se il rabbocco avviene costantemente danneggia il buon funzionamento del motore.

emiddio migaldi R1200GS 31 Luglio 2005

Il mio termometro olio rimane sempre sotto la metà dello strumento...ma quando è a 6? Non vorrei farlo riscaldare da fermo!

SirJo R1150GS-ADV 31 Luglio 2005

Basta semplicemente che, con l'olio in temperatura d'esercizio, lasci girare il motore da fermo per pochi secondi. A guadagnare una tacca ci si mette pochissimo e questo non causa certo danno al motore.

azzo F650GS 31 Luglio 2005

Hai ragione. Per tagliare la testa al toro le riporto tutte dalle Faq Boxer 4V:

5 tacche = 105,81°C

6 tacche = 131,98°C

7 tacche = 148,15°C

8 tacche = 158,57°C

9 tacche = 168,90°C

10 tacche = 172,74°C

Pier_il_polso R1200GS 1 Agosto 2005

Per il GS 1200 quale è il riferimento tacche/temperatura ?

Quale è la tacca di riferimento per essere sicuri che la valvola sia aperta ?

BmwMotorrad R1100R 31 Luglio 2005

Con la mia R dopo aver percorso circa 2000 km il livello dell'olio era sceso un pochino.

Ho telefonato al mio mecca dicendogli che con il motore fermo da una notte, il livello era a circa 1/4 totale dell'oblò.

Mi ha detto di aggiungerne 200gr con il motore ancora freddo.

Così ho fatto. Il livello è subito salito a metà oblò.

cecco R1100RT 31 Luglio 2005

Quando ho preso la mia sono stato catechizzato esattamente come ha descritto SirJo, ed ho verificato in seguito che se non seguo la procedura ottengo risultati inattendibili proprio come più volte si legge sul forum.

Sul fatto che il motore 1100 non abbia la valvola non sarei così sicuro.

Ergo, nel dubbio 6^ tacca e via...

SirJo R1150GS-ADV 31 Luglio 2005

Io ho scritto che non l'aveva il motore del R1100GS. Se tu intendevi la RT non mi riferivo a lei.

La RT ha sempre avuto anche il radiatore maggiorato in ragione delle carene...

Scipio 1 Agosto 2005

Palma avrà anche ragione, ma il mio mecca a Firenze, che ne ha smontati migliaia anche lui, mi dice invece:

- La temperature della sesta tacca non serve, anzi non fa mai bene se non sei in movimento portarla a quelle temperature. (Pensa che la sesta io la raggiungo solo a 35 gradi di caldo e dopo aver fatto tanta strada). Che giri fa Palma per portarla a quelle temperature?

- Se i 200/300 g di olio nel radiatore si inseriscono in circolo solo quando superi la 6 tacca, e la sesta tacca si raggiunge raramente, fai i tuoi calcoli.

- Se tieni l'olio controllato a 3/4 della finestrella (metà sopra il pallino centrale) a motore caldo (ma non necessariamente alla 6 tacca, basta che sia tiepido da far l'olio più viscoso) ti basta e avanza e hai quel "buffer" nel caso si inserisca in circolo il resto.

SirJo R1150GS-ADV 1 Agosto 2005

Io non avevo intenzione di rivelare il verbo.

L'Italia è un paese di 55 milioni di allenatori, il minimo che ci si possa aspettare è che almeno la metà della popolazione abbia idee chiarissime di meccanica.

Vorrei solo sapere chi ti ha detto che nel circuito radiatore ci sono 200/300 grammi di olio.

E poi hai per caso letto quali sono le temperature alle tacche indicate? Se lo hai fatto credi davvero che "non faccia mai bene" avere l'olio motore a 132°C invece che a 131°C? Non ti sembra un'affermazione un po' ridicola?

Tu credi davvero che si debba essere in movimento per raggiungere la sesta tacca?

Infine, se tieni l'olio a 3/4 di finestrella succede esattamente quel che si è spiegato sopra, magari con poco olio, ma succede (anche se la misura è approssimativa).

Poi ognuno è padrone di fare ciò che crede col suo mezzo.

Io ho solo riferito un consiglio di un esperto.

Themau R1150GS 1 Agosto 2005

Scusate, ma davvero non è più semplice la seguente procedura:
a freddo, olio un millimetro o due sotto al centro dell'oblò.

Se anche rientra in circolo l'olio trattenuto dalla valvola radiatore, comunque si resta nel limite superiore, altrimenti, il livello è comunque corretto...

Scipio 1 Agosto 2005

Io faccio come dici tu, ma a 3/4 e a motore caldo/tiepido.

Non ho mai avuto problemi, due mecca mi hanno detto che va bene, e quando controllo filtro e candele (che faccio spesso) mi accorgo se c'è qualcosa che non va.

sharkold R1150GS-TS 1 Agosto 2005

Quando riprendo la moto dal tagliando vedo il vetro completamente oscurato dall'olio, faccio qualche km e rabbocco solo per tenere il livello sotto la metà del vetro, in questo modo sono sicuro di avere la quantità giusta.

Non metto mai più di 200 cc di olio nel motore anche quando ne starebbe di più.

MrPoSitiVe R1150GS 1 Agosto 2005

Confermo, e questo spiega anche le misteriose sparizioni improvvise dell'olio dall'oblò.

In questi giorni raggiungere la 6^a tacca è frequente soprattutto nel traffico.

Il livello lo tengo sempre a metà oblò ed i consumi sono davvero ridotti.

Eventuali rabbocchi eccessivi fanno sembrare che si consumi + olio ma spesso questo finisce nella scatola del filtro aria (esiste anche un tappino per lo spurgo nella parte posteriore della scatola).

Barbasma ex R1150GS 1 Agosto 2005

Troppo olio fa più danni che averne poco.... logicamente non sotto il minimo.

Quindi va bene tenere controllato il livello ma basta tenerlo appena sopra il minimo e non sempre al max perché, per le ragioni illustrate da SirJo, questo non è mai preciso e si rischia di esagerare quando invece è già pieno.

Vittorio 1 Agosto 2005

Cacchio ragazzi! Comincio a non capirci più niente.

In un'altra discussione si era convenuto che la lettura dell'olio andava fatta a caldo dopo 5-10 minuti lasciando la moto sul cavalletto laterale e poi dritta per la lettura; oppure al mattino dopo una notte di fermo.

In effetti ho provato di tutto e con letture sempre diverse (anche di molto) e la lettura al mattino mi sembrava la più veritiera. (leggermente sopra la linea di metà; prima alcune volte penso di averlo riempito troppo per letture affrettate.)

Ora: la 6a tacca con questo caldo la raggiungo in fretta. Ma come lo leggo così in fretta il livello?

Se lascio che l'olio scenda e aspetto, il calore scende e non è più in sesta tacca.

Devo piegare la moto sul laterale subito? Cosa devo fare? Help.

Pier_il_polso R1200GS 1 Agosto 2005

Una volta che l'hai fatta arrivare alla giusta temperatura (diciamo giusta tacca), la puoi anche spegnere e leggerne il livello la mattina successiva.

L'importante è che prima di spegnerla sia alla giusta temperatura, in modo che l'olio defluisca completamente dal radiatore.

Luigi K100RT + R80ST 4 Agosto 2005

Il termostato olio non si trova nel radiatore ma sul motore.

E' presente su TUTTI i motori 4V di qualunque modello e cilindrata, 850/1100/1150/1200.

Il codice BMW (fonte ETK) è sempre lo stesso 11 4 113 4 276.

Inizio apertura 90°C, apertura totale 105°C.

ghigoweb R1150R 4 Agosto 2005

Ma se la valvola termostatica a 105°C è già tutta aperta, allora appena appare la 5a tacca l'olio è già sceso. Perché aspettare la 6a tacca?

Luigi K100RT + R80ST 4 Agosto 2005

5 tacche = 105,81°C

6 tacche = 131,98°C

Sembra logico aspettare almeno l'accensione della 6a tacca.

Nitto R1150RT 4 Agosto 2005

Questa benedetta 6a tacca è stato sempre anche il mio dubbio.

Sulla mia RT la temperatura di regime è alla 5a tacca (credo come tutti), ma per arrivare alla 6a ce ne vuole e non poco.

Quindi ri-domando come è possibile che viaggiando a moto calda, con questo caldo per esempio, il radiatore sia sempre chiuso?

SirJo R1150GS-ADV 4 Agosto 2005

Citazione:

Originale inviato da **Luigi**

E' presente su TUTTI i motori 4V di qualunque modello e cilindrata, 850/1100/1150/1200.

Non so che dire. Il sito Micapeak è molto noto per ospitare con ricchezza di particolari una quantità di notizie utili su varie moto ed è considerato piuttosto autorevole, viene linkato da molti siti BMW. È la prima volta che sento che dicono una balla.

Quel che mi stupisce è che Wunderlich produca un pannello di oscuramento per radiatore R1100GS (comandato via cavo dal manubrio) che non serve a niente.

Citazione:

Originale inviato da http://www.micapeak.com/bmw/gs/gs_tel2.html

Oil temperature display

When the engine is warm, oil temperature normally shows 5 bars (half way to max of 10 bars).

Most displays go to 6 bars when sitting in traffic in warm weather but rarely go over 6.

However the R1100GS has no thermostat (unlike the RT and R1150GS) and so the display can drop to 2 or 3 bars when riding in the rain or during cold weather. Some owners fit a simple radiator blind over the oil cooler to restrict the airflow when riding in cold conditions.

Radiator blind

If the engine does not reach 5 bars on the RID in cold weather try a radiator blind.

Cardboard is easiest to use but perspex is more durable and less visible.

Small perspex off-cuts are available at most DIY shops very cheaply. 2mm thick is ideal. Approx 200mm

*length. Indent along bottom edge keeps perspex from damaging paint on mudguard.
Rough ASCII art:*

Length 200mm

```
_____  
/ /  
/ Various heights /  
/ to suit weather /  
/ e.g. 20mm, 30mm, 40mm /  
/ /  
/ _____ / 2mm thick
```

/_/_/_/_/

10mm shoulders at bottom on each side

Various sizes can be made up e.g. 20, 30 and 40 mm deep.

The colder the weather, the bigger the perspex piece required to let engine reach working temp.

Alternatively you can buy a neater radiator blind.

Radiator blind

Wunderlich have a neat but expensive radiator blind.

It is manually controlled by a cable operated handle that fits on the handlebar.

Luigi K100RT + R80ST 4 Agosto 2005

Su ETK, c'è la funzione "equivalenza particolari" (dicitura sicuramente sbagliata dato che lo uso in francese, ma sarà qualcosa di simile) ossia quando un ricambio viene evidenziato, premendo quel tasto si ottiene l'elenco completo dei modelli sul quale è montato.

Ho iniziato partendo dalla R1100RT, trovato, poi ricercato le equivalenze, risultato l'elenco completo delle 4v. Sono andato sulle tabelle di alcuni modelli a caso, il termostato è presente. Capita che una tabella ETK comprenda particolari non montati sul modello, ma lo segnala con un apposito messaggio quando lo si evidenzia. Del resto la Revue Mototechnique (fonte dell'apertura-chiusura/temperatura) parla del termostato in genere, non come particolarità di un modello.

Un circuito senza termostato sarebbe illogico, l'olio metterebbe troppo tempo per riscaldarsi, non per la quantità supplementare, ma per il percorso. Del resto anche le vecchie 2v (se munite di radiatore) avevano il termostato.

Ho scoperto che un ventilatore optional è disponibile per i radiatori 4v (modelli polizia).

Ora la spiegazione ce l'ho: il termostato è montato su tutti i 4v dal 12/97 (data produzione), sempre fonte ETK. Questo spiega perchè ETK lo dà presente su tutti i modelli, e perchè alcuni lo vendono.

Dunque: - prima del 12/97 senza termostato.
 - dopo il 12/97 termostato presente su tutte.

SirJo R1150GS-ADV 4 Agosto 2005

Grande Luigi! E arricchiamo ulteriormente l'enciclopedia.

Biff R1200GS 4 Agosto 2005

Cavolo mi state facendo venire una serie di pare.... allora molte volte io ho rabboccato oltre il dovuto.... ma nel 1200 che la sesta tacca non esiste?

Jorge R1200GS 4 Agosto 2005

La mia R1200GS non ha la sesta tacca, quindi adottato il metodo classico: giretto abbondante, 10 minuti di sosta, e MAI rabboccare sopra la metà della finestrella!

Luigi K100RT + R80ST 5 Agosto 2005

Asdrubale Rossi, R1100GS post 12/97, torna a casa con la 6a tacca accesa e spegne il motore. Può controllare il livello a freddo all'indomani o deve ripetere la procedura?

Annibale Bianchi, R1100GS ante 12/97, torna a casa soltanto con la 4a tacca accesa. Per controllare il livello non deve spegnere il motore, e deve per forza aspettare l'accensione della 6a tacca o no?

Supermukgard R1150GS 5 Agosto 2005

Io manco dopo 500 km di montagna abbastanza tirati arrivo alla sesta tacca. Per capire quanto olio ho, partendo da freddo, mi faccio una 30ina di km belli tirati e poi la metto sul centrale.

emmergey R1150RT 5 Agosto 2005

Siete sicuri che il controllo debba sempre avvenire col motore caldissimo (6a tacca indicata)? Alla sesta tacca il mio R1150RT ci arriva solo quando mi fermo dopo almeno una decina di km in autostrada a tutta manetta o dopo aver fatto molto allegramente il passo dello Stelvio! Quindi deduco di non aver mai potuto controllare il livello come si deve. Comunque problemi non ne ho mai avuti!

maidiremai 5 Agosto 2005

Olio? Quante menate che vi fate! Le nostre mukke vanno bene lo stesso anche senza 1/2 kg di olio! Io rabbocco poco e solo quando la finestra è completamente asciutta.

pongo 5 Agosto 2005

Mi trovi pienamente d'accordo. Fossimo tutti in pista a dei regimi altissimi potrei capire il fatto della presenza costante della giusta quantità d'olio, ma a parte qualche corsetta quando capita direi che il boxer non creerà mai problemi in quanto viene sottoutilizzato da tutti, me compreso.

vittorio 6 Agosto 2005

Non capisco più nulla. La finestra ora è piena ora è vuota.

- porto la temperatura alla 6a tacca (girando piano in città e tenendo più alti i giri al semaforo), torno, la metto sul laterale, poi sul centrale, aspetto qualche ora, e il livello è ok appena sotto la metà.
- il giorno successivo dopo un viaggio lunghetto torno, sono alla 5a tacca, la metto subito sul centrale, e la mattina dopo la finestrella è quasi vuota.
- faccio un giro sino alla 6a tacca, la metto subito sul centrale e la mattina dopo la finestrella è ancora quasi vuota ! Quindi ho preferito fare un piccolo rabbocco.

Non sono convinto dei risultati contrastanti:

- se alla 6a tacca lo metto prima sul laterale e poi sul centrale è tutto a posto
- se la metto subito sul centrale mi segna quasi vuoto (ovviamente dopo una notte o molte ore)

SirJo R1150GS-ADV 6 Agosto 2005

Alla 6a tacca lo metti prima sul laterale e poi sul centrale, questa è la procedura corretta.

paolo chiaraluna R1100S 6 Agosto 2005

La S queste tacche non ce l'ha. Come si fa a far bene controllo e rabbocco?

SirJo R1150GS-ADV 6 Agosto 2005

Il radiatore dell'olio, quando si apre la termovalvola, va a più di 100°C di temperatura.

Si può anche intuire ad occhio quando il termostato è entrato in funzione: se bagni di saliva la punta di un dito e provi a toccarlo velocemente ti rendi conto lo stesso.

Ezio51 R1150RT 6 Agosto 2005

Propongo, una volta per tutte:

Procedura ufficiale per la verifica del livello dell'olio con la teutonica incontestabile certezza di Quellidellelica.

(chi non si attenesse o mettesse in dubbio la sacrosantitudine della suddetta procedura verrebbe immediatamente additato al pubblico ludibrio).

(1) La cerimonia del controllo del livello dell'olio nel motore boxer non è una cosa da prendere alla leggera, bisogna programmarla con almeno 1 ora di anticipo per mettere in atto i degni preparativi in modo serio.

(2) Durante gli ultimi km prima del rientro, portare la temperatura del motore alla 6a tacca del FID (131,98°C) affinché la valvola termostatica sul motore sia completamente aperta (inizio apertura 90°C, apertura totale 105°C).

A tale scopo girare piano in città, tenere più alti i giri al semaforo, attardarsi a varcare il cancello, rientrare in garage con estenuante lentezza in modo da mantenere la temperatura sulla 6a tacca.

Sulle R11xxR e R11xxS e R1200GS, senza indicatore della temperatura, si può intuire al tatto quando il termostato è entrato in funzione: bagnare di saliva la punta di un dito e provare a toccare velocemente il radiatore che deve essere rovente e non caldo.

Il radiatore dell'olio, quando si apre la termovalvola, va a più di 100°C di temperatura.

(3) Il pavimento della sala della cerimonia deve essere perfettamente orizzontale.

(4) Spegner il motore, mettere la mukka sul cavalletto laterale.

E' concesso di rimanere in religioso silenzio ad auscultare lo scorrere dell'olio che gorgogliando scende dal radiatore al fondo della coppa del motore.

(5) Dopo almeno mezz'ora, mettere la mukka sul cavalletto centrale.

E' concesso di rimanere in religioso silenzio ad auscultare lo scorrere dell'olio che gorgogliando scende dal cilindro sinistro al fondo della coppa del motore.

(6) Dopo almeno mezz'ora, ma va bene anche il giorno dopo, osservare l'oblò del livello olio.

Nel caso della R11xxRT occorre munirsi di una torcia per illuminare la finestrella posta al buio.

L'operazione va eseguita con noncuranza per non destare sospetti di violazione delle norme antiterrorismo.

(7) Il livello è ok quando è a metà, oppure sotto la metà della finestrella.

E' concesso eseguire un rabbocco solo quando la finestrella è quasi vuota.

L'importante è che nessuno venga a conoscenza dell'avvenuto rabbocco, eventualmente negare, negare l'evidenza anche sotto tortura.

Aggiungere al massimo 200/300 grammi, tenendo conto che con 500 grammi vai dal minimo al massimo della finestrella.

mike72

12 Agosto 2005

Mi lamento del consumo eccessivo.

Allora prima la devo mettere sul laterale? Il conce mi dice di evitarlo il laterale ...

Ieri me l'ha vista l'ispettore perché arrivo a quasi un litro / 1000Km. Lui a detto che io gliene metto troppo e che lo devo misurare a radiatore bollente.

Allora lui mi ha fatto il rabbocco a metà e mi ha detto ci vediamo tra 1000 Km.

Mi ha persino messo un sigillo al tappo dell'olio ... per evitare un mio rabbocco.

Ovviamente il tappo lo posso svitare, ma se lo facessi lui vedrebbe che ho barato e allora...

Comunque, a costo di grippare, l'olio non glielo metto...

Themau R1150GS

12 Agosto 2005

Bellissima questa!!! mo ci sigillano pure le mukke.... certo non te lo auguro, ma sarebbe bello telefonare all'ispettore dicendogli: "Buon giorno, sono quello a cui ha sigillato il tappo dell'olio... sono fermo sull'autostrada, ho grippato perchè mancava l'olio... che facciamo?"

prs

15 Agosto 2005

Allora dico anch'io la mia: Portare la temperatura dell'olio sino alla 5a tacca, mettere la moto nel cavalletto laterale per almeno 5 minuti in modo che l'olio defluisca, mettere la moto nel cavalletto centrale, abbassare la ruota anteriore al terreno e controllare l'oblò.

Per evitare le incrostazioni al pistone per eventuale eccesso d'olio usare almeno 4 pieni di VPower, quella pulisce tutto. Se non ci credete controllate le candele, non pulitele, fate due pieni di VPower e poi rincontrollatele, vedrete le candele come se fossero nuove, provare per credere!

mapa R1100RS

16 Agosto 2005

Ho da poco una R1100RS acquistata usata a 26.500 km, era regolarmente tagliandata fino a 18.000 km e quindi per sicurezza ho anticipato un po' il successivo.

Naturalmente ho eseguito personalmente il tagliando comprendente: pastiglie freno anteriori e posteriori (Brembo blu), olio cambio e coppia conica (CASTROL MTX 75W- 140 SINTETICO), olio motore e filtro (Q8 Formula F1 10W-50 sintetico), filtro aria e candele NGK BCPR7ET e registrazione punterie valvole. Ora ho già fatto circa 1.000 km, sembra che non abbia consumato nulla di olio, i riferimenti come da libretto sono ok, a caldo livello max. dopo 15 min. di stop al motore.

Essendo la mukka del 1995 non ha il termostato, come risulterebbe da altri post.

Sto forse sbagliando tutto con l'olio? Allego foto del libretto con le indicazioni di BMW.



Ezio51 R1150RT 16 Agosto 2005

Non stai sbagliando tutto con l'olio. Stiamo dicendo la stessa cosa.

Per te, l'assenza del termostato facilita notevolmente il controllo del livello.

Noi invece, col termostato, siamo obbligati a prendere maggiori precauzioni altrimenti l'olio non scende tutto nella coppa. A tale scopo per noi è importante che l'olio sia ben caldo, 10 minuti sul laterale, 10 minuti o più sul centrale.

sangiuit R1150GS adv 16 Agosto 2005

Dopo la saga delle tacche, dopo le istruzioni teutoniche, dopo i suggerimenti italici, dopo le riflessioni tecniche, dopo le domande del neofita e le risposte dell'esperto, vengo a voi, o cari confratelli, non con perle di saggezza, ma con esperienza vissuta.

Premesso che le uniche tacche che adopero, sono quelle che traccio sul serbatoio ogni volta che un jap tenta di acciapparmi in curva ed io regolarmente lo mortifico, lasciandogli giusto un po' di gloria in rettilineo, ma a regimi doppi dei miei, premesso altresì che ne leggo tante, le immagazzino nel cervello, le metabolizzo e poi faccio come mi pare, premesso ancora che non mai sbiellato un motore per mancanza e/o eccesso d'olio, vi metto a parte della mia esperienza di vita vissuta.

Parliamo di mukka R1150GS Adv del maggio A.D. 2002, acquistata usata con 30.000 km, originale nelle dotazioni e nelle prestazioni; attualmente monta Y Figaroli, scarico Remus NON omologato, 50.000 km, benzina VPower o BluSuper o simile, olio commerciale di decente qualità, MINERALE.

Mattina (estate e/o inverno, è uguale), moto su cavalletto centrale, controllo oblò che sia ALMENO al minimo, si mette in moto e si va in ufficio (circa 15 km).

Per la via, ci si ingarella con qualche scooterone, lo si bastona per benino e si arriva in ufficio.

Si mette la moto sul cavalletto centrale, ci si toglie i guanti, il casco, la bandana, si smonta il GPS dal manubrio (utile anche in città, non si sa mai e poi fa così figo, con le scooteriste al semaforo...), si ripone il tutto nel bauletto d'alluminio che fa tanto tuareg del deserto e poi....

SOLO ORA ci si può accostare al sacro oblò e controllare il vitale fluido e il suo livello.

Possibilità:

- | | |
|---|---|
| 1) è sopra al pallino, quasi al max: | Tutto ok, mettetevi l'anima in pace. |
| 2) è al faticoso pallino: | Va bene, ne poco, ne troppo, praticamente perfetto. |
| 3) è sotto al pallino, quasi al minimo: | Che fare? Che domande: rabboccate l'olio! |

Nel mio bauletto da tuareg c'è sempre in attesa una boccetta di plastica con tappo a vite da 250 cc (anticamente c'era il liquido lavavetri per l'auto), con dentro del nettare per la mukka, rigorosamente MINERALE (il sintetico trafila e si consuma come il vino rosso quando mettete le gambe sotto un tavolo...) e sbattetelo dentro al motore. Il gioco è fatto, il motore è salvo e si può andare a lavorare per guadagnare i soldi per il prossimo tagliando...

La morale di tutta questa manfrina è: farsi poche pippe mentali, scaldare il motore senza micrometriche precisioni, spegnere e aspettare un 5, 10 minuti che l'olio defluisca e controllare: se c'è, c'è.... se non c'è, se ne aggiunge un po'.

E soprattutto, per i boxeroni, usate il MINERALE, sempre: il nostro motore non raggiunge i 7.000 rpm, a che serve un supersintetico da 15.000 rpm? Oltretutto, e lo dico per chi è in rodaggio, il rapporto dei cilindri è durissimo e l'assestamento avviene sulle fasce: se si usa il minerale (come prescritto anche da mamma BMW), le fasce si assestano e il consumo d'olio pure, se si usa il SINTETICO, il consumo non si assesterà mai e berrà più olio che benzina.

Ultimo consiglio: usate il cavalletto laterale il meno possibile o quando proprio non se ne può fare a meno. Il centrale è sempre preferibile, altrimenti, alla ripartenza, lo sbuffotto d'olio bruciato allo scarico è praticamente fisiologico....

Ezio51 R1150RT 19 Agosto 2005

La pensavo anch'io come te fino a poco tempo fa.

Ma da quando incredulo ho provato a scaldarla bene a 6 tacche e metterla 10 minuti sul laterale prima di metterla sul centrale, il livello dell'olio mi è aumentato di mezza finestrella!

Hai mai provato? Provare per credere!