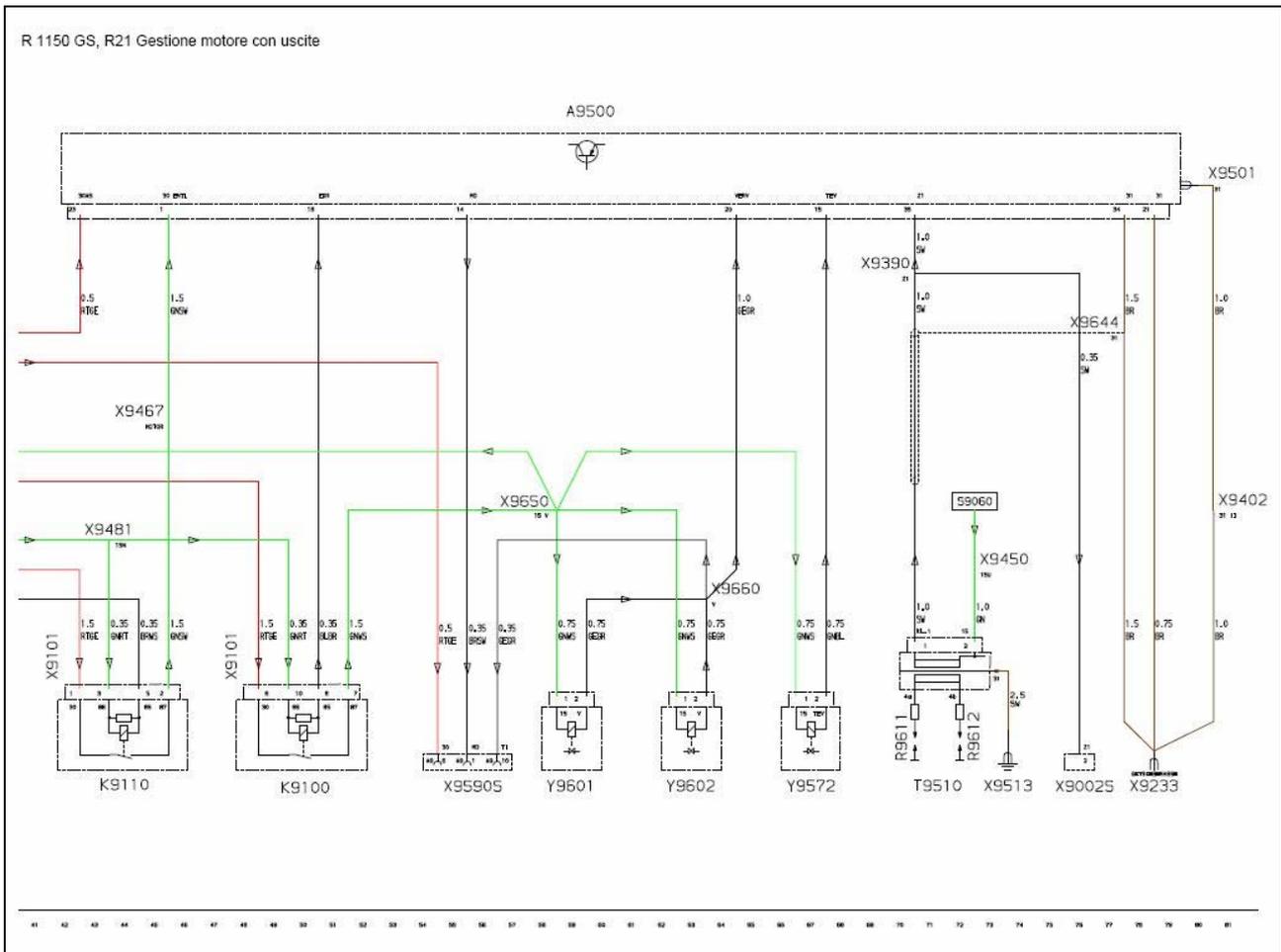


R 1150 GS, R21 Gestione motore con uscite



Circuito elettrico della pompa benzina serie R1150.

A9003 Campo spie di controllo	X9230 Positivo batteria
A9229 Attenuazione display	X9231 Massa batteria
A9500 Centralina elettronica motore	X9233 Massa cambio
B9220 Trasduttore livello benzina	X9390 Connettore Z
F9200 Portafusibili I	X9402 Connettore 31 II
G9230 Batteria	X9403 Connettore 31 III
H9095 Spia pressione olio motore	X9430 Connettore 30U
H9220 Spia di avvertimento livello serbat.	X9435 Connettore 30A5
K9100 Relè pompa benzina	X9450 Connettore 15U
K9110 Relè elettronica motore	X9451 Connettore 15A1
R9611 Candela di accensione 1	X9467 Connettore elettronica motore
R9612 Candela di accensione 2	X9481 Connettore 15N
S9060 Blocchetto d'accensione	X9501 STVB massa centralina elettron. motore
S9080 Interruttore combinato destro	X9513 Massa bobina di accensione
S9083 Interruttore arresto di emergenza	X9590 Spina di diagnosi
S9093 Interruttore cavalletto laterale	X9644 Connettore schermaggio II
S9095 Interruttore pressione olio	X9650 Connettore 15V
T9510 Bobina di accensione 1	X9660 Connettore V
X9002 STVB contagiri	Y9572 Valvola di spurgo serbatoio (solo USA)
X9100 STVB pompa carburante	Y9601 Iniettore 1
X9101 DRS relè elettr. motore/pompa carbur.	Y9602 Iniettore 2

Aldo **13 settembre 2006** **R1150GS**

Peccato, non era un guasto dei più facili e ho dovuto smontare tutto. Pompa della benzina fulminata.

Alessandro S **13 settembre 2006** **R1150RT**

Beh, con 103 mila km ci può stare.

Aklm75 **13 settembre 2006** **non ama scriverlo: R100GS classic**

Mica vero. Secondo me ha lavorato per tanto tempo con il filtro della benza pieno o otturato, il che ha causato cavitazione. Ergo s'è bruciata.

Aldo **13 settembre 2006** **R1150GS**

nein!! nein!!! filtri diligentemente sostituiti (personalmente) agli intervalli prescritti dalla Mamma. Iesi sera ho aperto l'oblò del serbatoio per smontare la pompa e l'interno è lindo come il kulo di un bambino piccino (PRIMA di espletare) nessuna traccia di depositi.

Ah! Ora che ci penso, il filtro è sulla mandata della benzina e non sull'aspirazione! Quindi, tuttalpiù la pompa lavorerebbe strozzata sulla mandata non in cavitazione.

Ezio51 **13 settembre 2006** **R1150RT '01**

Potreste spiegare cosa vuol dire "cavitazione" e perchè è una cosa brutta?

Aklm75 **13 settembre 2006** **non ama scriverlo: R100GS classic**

Immagina di avere in serie su una tubazione:

- la pompa - il filtro - il tubo di mandata agli iniettori -

Sino a che il filtro resta pulito, il passaggio della benza attraverso la pompa risulta agevole.

Ma nel momento in cui il pescante tira su della morchia, si intasa il tubo e la pompa comincia a forzare, perchè tra il tappo e la girante si crea il vuoto spinto... cosicché la pompa di brucia.

Se come dice Aldo il filtro è a valle della pompa... il problema non si pone, perchè al limite si corre il rischio di sentire fischiare la pompa stessa che sforza per far passare la benzina attraverso il condotto strozzato.

Ezio51 **13 settembre 2006** **R1150RT '01**

Adesso capito! grazie. Al crearsi del vuoto a monte della pompa, essa va in fuorigiri. Come fa l'aspirapolvere di casa se tappi l'entrata dell'aria.

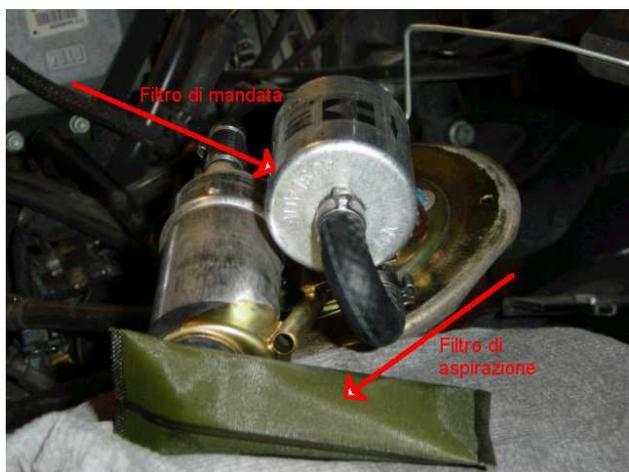
Al tapparsi del filtro a valle della pompa invece non succederebbe niente, a condizione che entri in funzione la valvola di bypass.

Aldo **15 settembre 2006** **R1150GS**

Qui si vede la pompa con relativo filtro di aspirazione (il sacchettino verde).

E si vede anche il filtro di mandata, quello che deve essere sostituito agli intervalli prescritti.

Pompa e filtro sono sostenuti dagli stessi tubetti metallici che portano il carburante.



CATTIVIK **20 luglio 2008** **R1150R**

Se volessi acquistare la pompa benzina da un negozio di ricambi qualsiasi:

- Senza portargli la vecchia, riesco a far capire al magazzino ricambi quale voglio?
- Devo chiedere una marca in particolare?
- Esiste un codice articolo corrispondente?
- C'è un risparmio vero o la differenza è poca?

Aldo **18 aprile 2007** **R1150GS**

Non ho neppure provato. Ho messo un ricambio originale.

Già un motore elettrico a spazzole infilato dentro al serbatoio mi lascia perplesso. Fare esperimenti di questo genere preferisco evitare.

Però ho notato una cosa, la pompa nuova emette un ronzio più cupo, meno acuto, della precedente. Secondo me gira più lenta. Può darsi che l'abbiano modificata per farla durare di più.

Muttley **21 luglio 2008** **non ama scriverlo: R1100GS, R80G/S PD, R65 LS**

Quella che ho smontato dal mio 1100GS è una VDO ma credo esista anche una BOSCH.

Se mi dai il tempo di guardarla bene ti dico il codice della VDO rotta che ho in garage, però è di un 1100 che è la stessa del 1150. Sul 1200 è sicuramente diversa.

susty **22 luglio 2008** **non ama scriverlo: R1150GS adv**

Esiste un ricambio alternativo Jaguar, il mio amico le vende le Jaguar.

La pompa da ricambio Jaguar ha le stesse caratteristiche di pressione in bar, è un pelo più lunga,solo che sfiora i 300 euri.

Muttley **28 luglio 2008** **non ama scriverlo: R1100GS, R80G/S PD, R65 LS**

Dopo aver seguito il progressivo aggravarsi della mia (ex) pompa della benzina fino alla sua dipartita ho alcune riflessioni da proporvi.

-La prima è che l'abitudine fa brutti scherzi.

Se non fosse stato per il mutare del ronzio in un miagolio insistente, il lento e progressivo decadimento delle prestazioni non mi avrebbe permesso di capire che il problema risiedeva nella pompa.

-La seconda è che c'è una quantità di sintomi che in prima battuta non attribuireste alla pompa ma che invece, alla prova dei fatti, dipendono dal suo cattivo funzionamento.

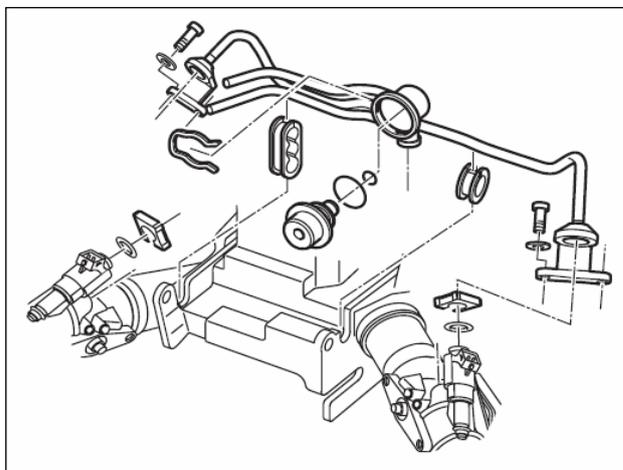
Tra questi il minimo irregolare, borbottii in rilascio, imbrattamento delle viti di ricircolo aria, difficoltà della regolazione del CO.

-La terza è che, strano ma vero, tra i sintomi c'è un aumento dei consumi.

Con la pompa moribonda ero arrivato a percorrere 12km/l, ora con la pompa nuova la moto percorre 16Km/l.

Probabilmente perchè la minor pressione del carburante mi obbligava ad aprire di più il gas per ottenere la stessa velocità.

-La quarta è che stento a credere che non esista una procedura per verificare il corretto funzionamento della pompa. Esiste un punto dove inserire un manometro per verificare che la pompa produca i 3 bar richiesti a valle del regolatore di pressione?

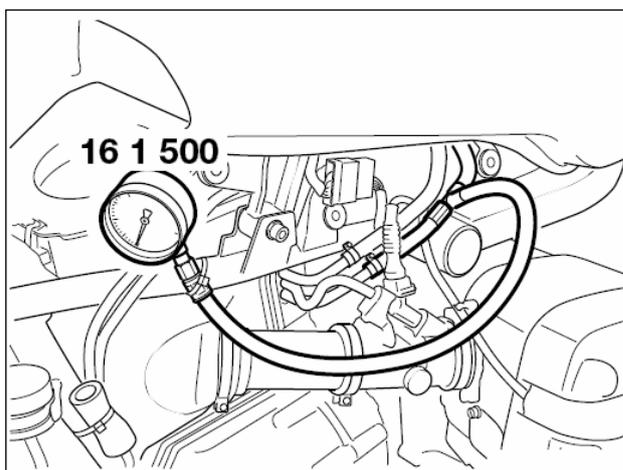


Maurodami **28 luglio 2008** **R1150GS (06/2002) R45/2 (03/1983)**

Sul quarto punto la risposta è SI.

E' possibile verificare se pompa dia i 3 bar, i quali dovrebbero comunque dipendere dalle condizioni del filtro benzina.

La verifica va fatta applicando un manometro alla tubazione di mandata della benzina, per intenderci attaccandola su uno dei tubi dove ci sono gli attacchi a sgancio rapido. Proprio come raffigurato nel manuale di officina a pagina 16.7.



Controllo della pressione pompa carburante

- Collegare il manometro di prova, N° BMW 161500, sul lato pressione.
- Far girare il motore al minimo.
- Verificare la pressione carburante: Valore prescritto $3 \pm 0,2$ bar

ale4zon **29 luglio 2008** **non ama scriverlo: R1150GS Adv 57.000 km**

La mia strilla di più quando sono in riserva, è così almeno da 30k km.

Avrò dello sporco in fondo al serbatoio?

Alla fine cambiarla quanto costa?

DRossi 29 luglio 2008 R1150GS

Anche la mia miagola, in frenata, soprattutto con il serbatoio vuoto, ed ha iniziato dopo il tagliando dei 40.000 dopo la sostituzione del filtro benzina. Mi sa che devo cambiarla pure io.
Probabilmente il proprietario precedente l'ha tenuta ferma per molto tempo.
Il meccanico mi ha detto di girare sempre con il pieno perché la benzina raffredda la pompa.

Muttley 29 luglio 2008 R1100GS - R80G/S Paris Dakar - R65 LS

Alla BMW costa 220,00 + IVA.
Se hai pazienza (e mene ricordo) posterò il codice della VDO che ho smontato.
Magari in Bosch si trova "bulk".

Negli USA si trova il kit completo ad ottimo prezzo \$145.95 + spese spedizione + spese doganali.
<http://www.usedbmwmotorcycleparts.com/16141341231rk.html>



CATTIVIK 07 agosto 2008 R1150R

Muttley mi hai risolto un problemoncino! Ho mandato una mail per chiedere se spediscono in Italia.
Ad oggi: - il prezzo della pompa è di 129,00 dollari (circa 85,00 euro).
 - spediscono in Italia al costo di 52,00 euro circa.
 - Il sito ha anche altre cose interessanti filtri, candele, ecc. ...

Luckyluketorino 08 agosto 2008 non ama scriverlo: R1200R

Alcune informazioni sulle elettropompe carburante (ne so qualcosa perchè ero il product manager di questo prodotto in BOSCH Italia).

- 1) I prezzi di listino delle pompe carburante sono solitamente elevatissimi, ma in realtà il costo del prodotto è ridicolo.
- 2) I principali produttori sono BOSCH, VDO e TI Automotive. I prezzi dei prodotti sono solitamente perfettamente allineati e vergognosamente alti.
- 3) Esistono alcuni prodotti di produzione cinese che hanno un'ottima qualità a prezzi decisamente inferiori. La differenza è che se il prodotto Bosch è fatto per girare 6.000 ore, quello di aftermarket cinese magari ne fa 5.500.
- 4) Per chi avesse bisogno consiglio di visitare il sito www.meat-doria.com . Hanno un catalogo enorme e sicuramente hanno un prodotto di concorrenza adatto.

Da quello che posso vedere dalla foto, la pompa in questione dovrebbe essere una WALBRO 3.0 bar, reperibile di concorrenza a poche decine di euro.

L'Emarginato **09 agosto 2008** **non ama scriverlo: R1150R**
 Bravo Lucky! A me parrebbe questa: http://www.meat-doria.com/it/product_meat/76982

Ezio51 **09 agosto 2008** **R1150RT '01**
 Rispetto alla pompa originale (quella che aveva vivisezionato Gianfranco) differiscono i connettori elettrici. Ma non è un problema, si possono adattare.



Luckyluketorino **18 agosto 2008** **non ama scriverlo: R1200R**
 Appena ho un attimo di tempo mi metto di buzzo buono e posto una serie di informazioni esaustive sulle pompe carburante. Appena riesco ad identificare i singoli modelli (credo che siano 1 o 2 al max) posso far creare dei kit specifici per eventuali cordate di acquisto.

A breve su questi schermi. (nдр: per la serie: le ultime parole famose.....)

PS - Chi volesse può contribuire con info, tipo i codici originali VDO stampigliati sulle EKP.
 (EKP = Elektrokraftstoffpumpe = Elettropompa carburante)

Nobbyclark **09 gennaio 2009** **R1100R**

Ho avuto l'informazione da un amico ingegnere BMW auto a Monaco.

Si tratta della lista modelli BMW che montano la stessa pompa della benzina.

Teilenummer		HgUg	Sachnummer		
		1614	1341231	Suchen	
Ergebnis Teileverwendung					
16 14 1 341 231 Kraftstoffpumpe					
In Teilleiste		neue Liste		Übernehmen	
		Baureihe	Modell	K/R	BT-M
	+	K75-K75RT..85-96			
	+	K1/K100RS 4V..89-93			
	+	K1100LT/RS..91-99			
	+	K1200RS.....97-00			
	+	K41 K1200 GT/RS 01-			
	+	K1200LT.....98-			
	+	R850GS/R1100GS..94-			
	+	R850R/R1100R..94-			
	+	R850RT/R1100RT..94-			
	+	R850C/R1200C..97-			
	+	R1100RS.....92-			
	+	R1100S.....98-			
	+	R1150GS.....99-			
	+	R1150GS Adventure			
	+	R1150RT.....01-			
		Baureihe	Modell	K/R	BT-M
	+	R1150R.....01-			
	+	R1150RS.....01-			
	+	R1200C Independ..00-			
	+	K30 R1200 Comfortlin			
	+	R1200C03-			
	+	A61.....97-			

Charon **01 marzo 2009** **R1100GS '98**

Il mecca mi ha chiesto 350 euro + mano d'opera per la pompa originale R100GS
Sa esagerando o il prezzo è allineato?

Ezio51 **02 marzo 2008** **R1150RT '01**

Il prezzo è allineato alla sua avidità di denaro alle spese dei pollastri da spennare.

ETK l'anno scorso indicava un prezzo di 200 neuri + IVA.

Bisogna aggiungere circa 20 neuri per un nuovo filtro e fascette e o-ring.

Totale 260 neuri + manodopera (2 ore circa, altri 100 neuri).

Roberto71 **02 marzo 2009** **non ama scriverlo: R1150GS adv**

Io 20 giorni fa in Francia ho sborsato 300 euro + 100 di montaggio e ricerca guasto.

maurodami **21 luglio 2009** **BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)**

Da qualche tempo la pompa della mia R1150GS, con 34.000 km, filtro benzina sostituito a 31.000 km, se freno bruscamente il più delle volte manifesta il classico "miagolio".

A volte lo stesso problema si manifesta non appena apro il quadro elettrico (quando il circuito va in pressione).

Stranamente il problema è indipendente dall'avere il serbatoio quasi a secco o con il pieno.

bobocaro **22 luglio 2009** **R1150GS ts**

Stesso problema, anche a me. Se freno con un po' più di forza sento un stano rumore, appunto tipo miagolio, ma solo con il freno anteriore.

Pensavo però che dipendesse o dalle pastiche o dalla centralina del servofreno ABS-III.

Quindi questo strano rumore può dipendere dalla pompa benzina?

greenmanalishi **22 luglio 2009** **R1150GS '01**

Io ho sostituito preventivamente quella del mio gs che funzionava benissimo ma che all'attivo aveva 150 mila km. Non presentava miagolii ma una certa rumorosità, un suono in risonanza.

Appena installata la pompa nuova, comprata in concessionaria alla modica cifra di 274 euro, mi sono reso conto che ho fatto la scelta giusta perchè questa nuova nemmeno si sente come rumorosità e ne ho dedotto che la vecchia era ormai prossima alla rottura.

Ho sempre sostituito un filtro all'anno e a 150.000 km ci è arrivata.

Il mecca del centro BOSCH dove portiamo le nostre autopompe mi ha consigliato di tanto in tanto di infilare nel serbatoio quel liquido sostitutivo del piombo, quello che si mette nei vecchi motori progettati per la super.

A suo dire questo liquido nato per le guide valvole pare sortisca lo stesso effetto su questo tipo di pompa evitando o posticipando l'eventuale grippaggio.

duca di well **03 agosto 2009** **R1150GS adv**

Cambiata dieci giorni fa dopo 181.000 km. (era ora che mi lasciasse a piedi).

ik1qhb **02 agosto 2009** **R1150GS adv**

Rumore pompa benzina cambiato! Oggi uscendo dal casello ho notato che la pompa benzina era diventata più rumorosa, o meglio ha cambiato di intensità, ma sempre ronzante, e la moto va bene.

Fermatomi ho provato a spegnere e riaccendere. Girando la chiave il rumore classico zzzz...zzzz non c'era, ma c'era una specie di rumore di trascinamento, ma la moto parte e va come prima.

Adesso dopo un oretta ho provato a scendere e riaccendere, ed invece del zzzz....zzzz fa una specie di borbottio, e la moto parte regolarmente. Mi preoccupa? direi di sì.

Domattina se trovo aperto faccio un salto dal primo BMWista aperto a Genova.

Qualche idea? Filtro benza da cambiare? I tubi sono liberi e passano regolarmente. I raccordi benzina sono nuovi e metallici. Non saprei cosa cercare se non smontare la pompa, e poi la cambio?

Welcome **03 agosto 2009** **R1150R '04 USA**
Quanti km ha sulle spalle quel povero filtro? 50-60 mila o anche più?

ik1qhb **03 agosto 2009** **R1150GS adv**
Il filtro dovrebbe avere circa 15.000 km. Anch'io subito pensavo al filtro carburante, ma all'atto di girare la chiave si sente un rumore di trascinarsi meccanico davvero brutto (di quelli che ti fanno sperare di partire e che si riesca ad arrivare almeno all'officina).

Stamattina ho lasciato la moto alla GE.CAR BMW Genova, dato che intanto nessuno aveva in casa una pompa carburante era inutile lasciare la moto da altri.
Sono già predisposto a mollarci 300 euro per la pompa + manodopera, e spero che bastino!

greenmanalishi **03 agosto 2009** **R1150GS '01**
La pompa, se è lei, costa 274.
Non è chiaro il rumore che senti all'avviamento, ma se è come un miagolio allora può essere.

ik1qhb **03 agosto 2009** **R1150GS adv**
Sì, mi pare che mi abbiano detto un prezzo del genere.
Il rumore cambia in continuo.
Ieri sera era un fischio molto forte, stamattina era un borboglio indefinito, di pessimo presagio!
Dubito che il filtro possa far fare un borboglio con strascinarsi meccanico girando la chiave!

ik1qhb **05 agosto 2009** **R1150GS adv**
Ritirata moto oggi dal concessionario. Speso 397 euri e rotti.
Ero un po' prevenuto, ma devo dire che sono uscito dalla GE.CAR soddisfatto.

Pompa praticamente frita, e inoltre il filtro era ancora il primo quello originale, almeno così mi hanno detto dato che riportava l'anno stampato 2002 come la moto.

Inoltre lo zelante meccanico mi ha fatto il lavaggio del serbatoio e tenuto la benzina per farmela vedere. Sembrava che con i fondi.
Succhiandone un po' nel tubetto, si vedeva in trasparenza sul fondo roba che sembrava ruggine, ma dentro al serbatoio mi diceva il meccanico che ruggine non ce n'è.

Mi ha anche consigliato di sostituire nuovamente il filtro ai prossimi 10.000 km.
Per ora sono a 58.000, sicuramente a 70.000 lo farò!

Welcome **05 agosto 2009** **R1150R '04 USA**
Insomma avevo indovinato! Quel povero filtro aveva sulle spalle 50-60 mila km.
Ma i 15.000 km che dicevi? Te l'avevano addebitato ma ovviamente non sostituito?

ik1qhb **05 agosto 2009** **R1150GS adv**
Guarda, ieri sono andato a cercare tra le scartoffie ed ho trovato un mio foglietto dove dicevo tutto quello che c'era da fare (sost. filtro compresa).
Evidentemente non l'avevano fatto ma non so se l'ho pagato, la fattura non la trovo!

Non so se non lo ha cambiato e l'ho pagato o non l'ho pagato. Non era comunque un negozio BMW.

Welcome **05 agosto 2009** **R1150R '04 USA**

Lascia perdere, se scopri che non te l'avevano fatto ti sale un nervoso.

ik1qhb **05 agosto 2009** **R1150GS adv**

Vero. Ora ho cominciato a segnarmi tutti i minimi interventi che vengono fatti.

maurodami **09 agosto 2009** **BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)**

Ma alla fine qualcuno l'ha montata? http://www.meat-doria.com/it/product_meat/76982

Peraltro ho un dubbio: sembra che su quella aftermarket (foto a destra) manchi la valvola di sovrappressione che si vede sulla pompa originale VDO (foto a sinistra).



Nobbyclark **21 agosto 2009** **R1100R**

Ci ha lasciati la pompa della R1150RT di Stefanone (un doppia candela del 2003 con 70.00 km).

Dopo smontaggio, qualche colpo e trattamento al laboratorio qui da noi è ripartita, ma abbiamo deciso comunque di comprarne una nuova, anche perchè nei "trattamenti" si è rotto il beccuccio d'aspirazione (poi rincollato con loctite attack).

La moto va benone, ma non ci fidiamo, anche perchè lunedì l'abbiamo spinta per circa 7 km.

Ho preso questa su eBay USA:

<http://cgi.ebay.com/ebaymotors/ws/eBayISAPI.dll?ViewItem&item=250481567464&viewitem=&spageName=STRK%3AMEWNX%3AIT> 119,50 US\$ + 21,00 per la spedizione. E assieme mi mandano Bosch Super Plus Spark Plugs: FR6KDE0 x2, YR6LDE x2 and a Bosch Oil Filter.

In euri viene 102,00 e qualcosa, metti che ce ne pago un'altra ventina di dogana & IVA, mi pare comunque un affarone.

Che ne dite? Mi pare lo stesso sito di un post di Muttley di qualche tempo addietro.

Ho già il tracks code USPS, appena arriva il tutto vi faccio sapere.

Aldo **21 agosto 2009** **non ama scriverlo: R1150GS**

La mia era morta per usura delle spazzole.

Se quello è anche il vostro problema si ripresenterà a breve (ma la mia aveva 105.000 km).

maurodami **21 agosto 2009** **BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)**

Dopo alcune ricerche ho trovato la pompa benzina come ricambio alternativo, presso un ricambista generico da elettrauto.

In pratica la pompa è prodotta dalla VDO e viene montata su diversi modelli Audi ed Volkswagen.

Il codice del ricambio è **R770038B**.

Sulla fattura ho letto anche un altro codice (Pompa VDO Audi/VW = 70009) ma so che non serve.

Non so dirvi il prezzo esatto del ricambio perchè ho usufruito di uno sconto particolare, ma credo che il prezzo di vendita al pubblico non superi i 70 euro IVA inclusa.

L'aspetto interessante, oltre al prezzo, è che la pompa è perfettamente identica a quella originale, compresi i contatti elettrici che NON devono essere modificati con i faston.

La pompa originale ha infatti contatti elettrici fissati con due dadi.



greenmanalishi **21 agosto 2009** **R1150GS '01**

Porc... io l'ho comprata new 274 neuri!

peter77 **21 agosto 2009** **non ama scriverlo: R1150GS adv**

Maurodami mi servirebbe un favore, potresti ricontrollare i codici e caratteristiche della pompa?

Ricercando su internet ho trovato una pompa benzina simile a quella che tu dici, solo che:

- il codice 70009 riporta la marca SIDAT e non VDO

- la pressione di esercizio è 4 bar e non 3 bar

E' questa? Oppure sapresti indicarmi che tipo di Audi o VW la montano ?

maurodami **21 agosto 2009** **BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)**

Il codice per ordinare questa pompa che ho letto sia in fattura che sul codice a barre dell'imballo è codice **VDO R770038B**; l'altro codice l'ho letto sempre sulla fattura ma so che non serve.

Ricordo dalla stampa delle applicazioni che questo tipo di pompa era montato su parecchie decine di modelli Audi e VW.

Nobbyclark **21 agosto 2009** **R1100R**

Grazie 1100 (R) !!

La pompa per le nostre moto ha una specifica di pressione 3 bar. Quella che hai preso tu è 3 bar? Come si intendono 3 bar? Come pressione minima? Cosa succede se si monta la stessa pompa con specifica 4 bar (come se ne trova per esempio su eBay DE, per le Audi 80, 90 100, quelle vecchie? Insomma, avete capito cosa voglio dire...

maurodami **21 agosto 2009** **BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)**

1) Ho misurato la pressione di esercizio della pompa che "miagola" (ho collegato un manometro alla tubazione di mandata della pompa) ed ho rilevato circa 5 bar; ho rifatto le stesse misure sulla R1150GS di un amico forumista (Carmelo alias Melcar sul forum) ed abbiamo ancora grossomodo la stessa pressione. Entrambe le moto vanno bene compresa la mia che "miagola".

2) Anche il ricambista mi ha detto che anche la pompa "originale" (che poi è la stessa di quella che ho appena comprato) ha una pressione di esercizio di 4 bar "nominali".

3) Comunque nel manuale di officina BMW del 1150GS si parla di "minimo 3 bar" di pressione per testare la funzionalità della pompa, il che non vuol dire che la pompa debba avere caratteristiche di 3 bar.

alephotos **22 agosto 2009** **R850R '05**

Scusate la domanda, ma questa pompa va bene anche sulla R850R del 2005?

maurodami **23 agosto 2009** **BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)**

Il codice BMW tra R850 e R1150 coincide (16141341231), quindi la pompa va bene anche per la R850R.

Nobbyclark **27 agosto 2009** **R1100R**

In attesa della pompa benzina di ricambio dagli USA per la R1150RT di Stefanone, ne abbiamo comprata un'altra da tenere come ricambio per la mia R1100R.

Abbiamo preso su internet una pompa KFM GERMANY code 4305 OE N° 0 580 314 068. Questa pompa a 4 bar corrisponde ai codici VW: 8A0906091A e 8A0906091G, che a sua volta corrispondono al codice SIDAT 70009, che è quello che hai citato tu.

Questa pompa è identica a quella montata sulla R1150RT twin spark di Stefano. La sola differenza è il beccuccio d'aspirazione leggermente più lungo, contenente all'interno un piccolo filtro.

Ieri sera l'abbiamo montata sulla moto **SENZA RIMUOVERE IL PICCOLO FILTRO**. Appena acceso il quadro si è sentito, al posto del solito ronzio, un rumore sordo tipo 'gorgogliare'. La moto si è avviata, poi dopo un po' si è spenta, era saltato il fusibile. Abbiamo smontato il tutto per controllare i tubi benzina, ecc. cambiato il fusibile, riprovato e... niente, solito gorgoglio, e fusibile saltato di nuovo. Il filtro benzina è nuovo, il connettore è a posto, ecc ecc....

Cosa abbiamo sbagliato?
Forse dovevamo rimuovere il filtrino?
Con i due filtri la pompa non e la fa ad aspirare?

maurodami **27 agosto 2009** **BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)**

Davvero strano.

Non credo proprio che l'assorbimento di questa pompa sia superiore di quella originale.

Quello che mi viene in mente, dal fatto che hai sentito "gorgogliare", è che puoi aver invertito la polarità e stai quindi "soffiando" dentro il serbatoio, aspirando (aria) dalla tubazioni.

Se hai la possibilità (mi rivolgo anche ad altri) di misurare l'assorbimento della pompa originale possiamo confrontarlo con quella VDO, visto che non ho ancora avuto il tempo di montarla.

Nobbyclark **27 agosto 2009** **R1100R**

Avevamo pensato anche noi alla polarità invertita, ma abbiamo controllato ed era OK. L'abbiamo smontata, era proprio bloccata. Dopo un po' di tentativi con un alimentatore esterno, anche invertendo la polarità, è ripartita, ma fa un rumore di tregenda e sforza tantissimo.

Trattasi molto probabilmente di una pompa difettosa. In effetti, la abbiamo pagata 27,00 EUR + spedizione su eBay qui in Italia, che è una sciocchezza. Adesso ho chiesto un rimborso, almeno parziale al venditore, vediamo che dice.

Quando l'abbiamo tolta dalla moto e l'abbiamo testata con un alimentatore esterno (roba professionale che ha portato Stefanone) è arrivata ad assorbire 6 ampere e non eravamo ancora a 12V, ci siamo fermati. Ecco perchè saltavano i fusibili!

La pompa VDO originale, che nel frattempo mostra buona salute e la moto funziona perfettamente, assorbe circa 3 ampere L'abbiamo anche testata da noi in laboratorio, con acqua, ed è arrivata a oltre 6 bar, poi è partita la valvola di sovrappressione, ma abbiamo subito spento tutto.

Domani testeremo la pressione della pompa "tarocca", ammesso che funzioni.

maurodami **28 agosto 2009** **BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)**

I valori di pressione della pompa originale che hai misurato, sono di circa 1 bar più alti di quelli che ho misurato su due moto R1150GS, per come puoi leggere su un precedente post; considera che nel mio caso c'erano le perdite di carico dovute a filtro benzina e tubazione infatti il manometro non era all'uscita della pompa ma su uno degli attacchi a sgancio rapido.

Comunque nell'occasione del montaggio della nuova pompa farò le dovute misure di pressione ed assorbimento (spero di farlo prima che quella vecchia mi lasci a piedi).

Quello che NON ho chiaro è che cosa intendi quando dici che ti è saltata la valvola di sovrappressione e cioè cosa è successo.

Nobbyclark **28 agosto 2009** **R1100R**

Scusa, forse ho scritto male, volevo dire è entrata in azione la valvola di sovrappressione.

Ti descrivo cosa abbiamo fatto:

Pompa VDO (libera, staccata dal piatto, ecc.) appoggiata in una vasca con acqua; sull'uscita abbiamo collegato un tubo con un manometro x liquidi, il tutto ben sigillato.

Abbiamo alimentato la pompa, e il manometro è andato a circa 6 bar, poi è entrata in azione la valvola di sovrappressione. Infatti, il circuito era chiuso, l'acqua arrivava al manometro ma non 'sfogava' da nessuna parte. Quindi abbiamo subito spento l'alimentazione per non danneggiarla. Spero di essermi spiegato bene.

Per quanto riguarda la pompa da 27,00 EUR, le prove sono in corso.

Gli ultimi risultati ricevuti da Stefano informano che la pompa dopo svariate prove ha cominciato a buttare fuori del nero (forse grafite), è diventata molto rumorosa e si è bloccata.

maurodami **28 agosto 2009** **BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)**

A proposito di sostituire la pompa vorrei capire (prima ancora di smontare) come il filtro in "tela" è agganciato alla pompa, ovvero se è a pressione, se si deve forzare, se sfilando la pompa resta attaccato al collare che tiene la pompa, ecc.

Da quello che ho capito dovrei sganciare e togliere il tronchetto di tubazione che blocca la pompa e la spinge verso il collare (lato filtro in "tela").

Nobbyclark **28 agosto 2009** **R1100R**

Il filtro in tela è messo a pressione con un anello di gomma. Tiralo con le mani e si sfilava, è come togliere un tappo di plastica a una bottiglia.

Poi allenta la fascetta del "tronchetto di tubazione", libera il beccuccio di mandata e a questo punto puoi sfilare la pompa dal "collare".

Attento che il beccuccio di mandata, di plastica, è piuttosto fragile e si rischia di spezzarlo.

Nobbyclark **02 settembre 2009** **R1100R**

Sono arrivate le due pompe benzina 'aftermarket' comprate su eBay.

La prima pompa purtroppo era difettosa. Me ne hanno mandata un'altra identica in sostituzione, questa è OK. Prezzo EUR 27,00 + spedizione dall'Italia.

E' una KFM Germany code 4305, per automobili Audi, codice OE 0580 314 068.

La seconda pompa viene dagli USA, una WALBRO 5CA400 con scritto 11809-1 made in USA.

Questa è più piccola, ha un adattatore per la lunghezza e gli attacchi con Faston. Viene venduta come ricambio per le BMW serie R 850/1100/1150 (non tutte, mi pare per la S non vada bene).

Questa è costata all'incirca EUR 80,00, comprensivi di spedizione e dogana. Stamani le abbiamo provate in laboratorio, usando dell'alcool denaturato.

Ecco i risultati:

POMPA KFG: pressione superiore a 5 bar, assorbimento 2,7 ampere a 12 V

POMPA WALBRO: pressione superiore a 5 bar, assorbimento 3,4 ampere a 12 volt.

Questi valori corrispondono a quelli della pompa VDO con 70.000 km e 6 anni di vita che abbiamo tirato giù dalla R1150 RT doppia candela.

Fosse per me, ma aspetto la validazione dei guru, affermerei senza dubbio che in caso di rottura di pompa della benzina si può tranquillamente sostituirla con una pompa di queste, reperibili su eBay o da un qualsiasi ricambista auto.

- Pompa SIDAT 70009, corrispondente a BOSCH 0 580 314 068 - 0 580 453 081 code 4305, corrispondente a VW 8A0906091A - 8A0906091G, corrispondente a EMS 1055974
- Pompa PIERBURG 7.18259.50
- Pompa WALBRO 5CA400
- Pompa KFG 4305

Il tutto a conferma di quanto scoperto da Luckyluketorino e Maurodami in questo stesso post.

peter77 **02 settembre 2009** **non ama scriverlo: R1150GS adv**

Posteresti il link ebay delle suddette pompe ?

Nobbyclark **02 settembre 2009** **R1100R**

Non me la sento di 'raccomandare' questo o quel venditore.

La pompa WALBRO l'ho trovata navigando appunto su eBay motors USA, cercando il ricambio specifico per le R. Si tratta di un negozio online in Colorado, c'era un'offerta e assieme alla pompa mi hanno spedito un filtro olio Bosch e 2 coppie di candele Bosch per il 1150 doppia candela.

Poi, seguendo quanto scritto da Maurodami, ci siamo messi a cercare una pompa modello 4305 x Audi, per tenerla di scorta per me; l'abbiamo trovata qui in Italia a EUR 27,00 + spese spedizione.

Lo scopo del mio scritto è comunicare quanto da noi scoperto a proposito della possibilità di sostituire la pompa originale ricambio BMW con un'altra, praticamente uguale, ma assai meno costosa.

Con i codici di cui sopra, da un comune ricambista auto ne trovi quante ne vuoi di pompe così.

Ti posso dire che qui in zona si trovano a partire da 60 euro di una marca di quelle minori fino a 240 euro "da scontare" dal rivenditore della Bosch.

Ma, come hanno detto altri, mi pare che da una pompa all'altra cambi poco o nulla.

maurodami **06 settembre 2009** **BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)**

Riguardo il tipo di pompa che vi ho segnalato vi aggiorno su un piccolo problema riscontrato in fase di montaggio. Il "beccuccio d'aspirazione" dove si aggancia il collare del prefiltro in tessuto, è un po' più lungo di quello della pompa "originale". Pertanto il collarino dotato di un piccolo bordino, non arrivando fino in fondo, non consente di agganciare il prefiltro.

In fase di montaggio, se riscontrate lo stesso problema si può procedere in uno dei seguenti modi:

1) accorciare il "beccuccio d'aspirazione" in materiale plastico, tagliandolo opportunamente fino a portarlo alla stessa lunghezza di quello della pompa "originale".

2) oppure praticare un forellino di 1 mm circa, passante lungo tutto il diametro del "beccuccio d'aspirazione", avendo preventivamente inserito il collarino del prefiltro.

Inserire nei fori "passanti", praticati sul collarino e sul beccuccio d'aspirazione, un filamento d'acciaio opportunamente piegato alle estremità, da usare come fermo.

Io ho seguito questo metodo secondo metodo perchè non volevo rischiare di far entrare limature di plastica nel corpo pompa e come "fermo" ho usato un pezzettino di molletta fermacarte.

Ezio51 06 settembre 2009 R1150RT '01

Del filo di ferro a mo' di coppiglia. Buona idea.

Il filo di ferro dovrebbe essere abbastanza tenero per riuscire a piegarlo con le dita attraverso il sacchetto di tela di nylon. Preferirei del filo di rame, un'anima di filo elettrico "monofilamento".

maurodami 07 settembre 2009 BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)

Attenzione perchè non ho detto di passare la coppiglia attraverso il sacchetto.

La coppiglia passa attraverso il collarino metallico del sacchetto solo perchè, se non si accorcia il beccuccio d'aspirazione, il collarino resta sulla punta senza agganciarsi, e si sfilava.

Quindi ripeto, il collarino va forato assieme al beccuccio d'aspirazione per inserire infine la "coppiglia".

Riguardo la coppiglia, ho preferito usare uno spillo ferma carte perchè mi consentiva di fare fori più piccoli di quelli che avrei dovuto fare usando filamenti di rame.

Per realizzare la coppiglia ho dapprima raddrizzato il fermacarte, e dopo averlo inserito nei fori passanti (tra collarino e beccuccio d'aspirazione), l'ho opportunamente piegato con una pinzetta, tagliando infine la parte eccedente per evitare che toccasse il sacchetto

Nobbyclark 07 settembre 2009 R1100R

Verissimo, il beccuccio d'aspirazione è leggermente più lungo anche nella pompa KFG Germany, code 4305

V.W.: 8A0906091A, il modello x AUDI A4 1.6, 1.8 DAL '95 AL '00 e AUDI A6 1.8, 2.0 DAL '95 AL '97, quella pagata EUR 27,00 + EUR 4,50 trasporto.

Noi per montarla abbiamo scorciato il beccuccio d'aspirazione con il seghetto. Però il problema maggiore che abbiamo riscontrato è stata la difficoltà a infilare la pompa nell'alloggiamento, per quello abbiamo tagliato via un po' di plastica.

maurodami 07 settembre 2009 BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)

Il "portagomma" di mandata della pompa non era necessario tagliarlo; infatti bastava arretrate il tubicino in gomma, facendolo scorrere su quello metallico del piatto pompa fino a farlo arrivare sulla parte curva; poi andava montata la pompa (in questo modo lo spazio era sufficiente) e poi si faceva scorrere in senso opposto il tubicino in gomma fino a innestarlo sul portagomma della pompa.

Prima di questa operazione occorre ricordare di inserire le due fascette, che ho comunque preferito sostituire con quelle di nuovo tipo ed "a vite" (cod. BMW 1712141500).

Comunque non appena posso smonto tutto ed accorcio il beccuccio d'aspirazione in modo da fissare il sacchetto prefiltro come era all'origine.

maurodami 07 settembre 2009 BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)

L'ho già detto in un altro post ma lo ripeto perchè ho visto che è successo ad altri.

Durante la fase di montaggio della grossa flangia portapompa fare ATTENZIONE al serraggio dei dadi, perchè i prigionieri saldati sulla pancia interna del serbatoio sono molto delicati.

In particolare i filetti dei prigionieri tendono a cedere (mi è successo quando sostituii il filtro benzina, nonostante l'uso di una chiave dinamometrica di qualità) prima che si arrivi alla coppia di serraggio prescritta (5 Nm), per cui sono dell'idea che in questo caso è meglio affidarsi alla sensibilità della mano.

Comunque se a qualcuno è già capitato di far danni, consiglio di far realizzare al tornio n. 6 rondelle "di spessore" d'acciaio, aventi:

- diametro esterno 11 mm (NON andare oltre questa misura perchè data la forma del piatto pompa, diametri maggiori NON consentono di far poggiare la rondella "in piano")
- diametro interno 5,5 mm,
- spessore 2,9-3 mm (NON andare oltre queste misure perchè NON si sfrutterebbe tutta la filettatura del dado).

Consiglio di usare per il fissaggio n. 6 nuovi dadi autobloccanti d'acciaio, anziché quelli di serie.

In questo modo, dato che i prigionieri sono lunghi circa 9 mm, con l'ausilio delle rondelle "di spessore" i dadi lavoreranno (anziché sulla parte dei filetti danneggiati e posti alla base del prigioniero), sulla parte integra (estremità superiore) del prigioniero.

Nobbyclark 07 settembre 2009 R1100R

Ti garantisco che sulla R1150RT dove l'abbiamo montata abbiamo dovuto scorciare il beccuccio.

Anche facendo come hai descritto tu abbiamo provato a lungo, non entrava o almeno non ci è riuscito anche perchè avevamo paura di spezzare il beccuccio di spinta (*ndr: di mandata*), come peraltro ci era già successo durante le "prove tecniche" fatte con la pompa poi sostituita.

Altro sistema potrebbe essere quello di allargare un poco la base dell'alloggiamento.

Comunque, mal di poco, di fronte al risparmio

Ora vedo se vi mando qualche foto.

maurodami 07 settembre 2009 BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)

Si vede che le pompe non sono proprio tutte uguali, almeno in questi particolari.

Nel mio caso il beccuccio di mandata rimaneva a qualche mm dal tubo in metallo del piatto pompa, quindi non ho avuto bisogno di accorciarlo.

A parte la lunghezza diversa beccucci di aspirazione e mandata (diversità non apprezzabile dalla foto) le pompe sono esattamente come quelle raffigurate alcuni post più sopra o meglio ancora nella VAQ relativa alla sostituzione del filtro benzina.

Nobbyclark 07 settembre 2009 R1100R

D'accordissimo con Maurodami. Comunque, ricapitolando:

R1150RT del 2003, doppia candela, 70.000 km. Si resta a piedi una prima volta, causa filtro benzina intasato. Abbiamo messo su un filtro con 15.000 km tolto dalla mia R1100R qualche mese prima, e precedentemente pulito nella **lavatrice ad ultrasuoni**. Sì, lo so, **non è una cosa intelligente**, ma era domenica, tanto poi lo togliamo e lo mettiamo nuovo, ecc. ecc.

Questo è successo intorno a metà giugno. Il 17 agosto la moto si è fermata di nuovo.

Stavolta la pompa era proprio bloccata.

Abbiamo deciso di comprare il ricambio generico, visto che il ricambio BMW costa quasi EUR 280,00.

Su ebay motors USA abbiamo comprato questa pompa qui (WALBRO).

Assieme alla pompa erano comprese – era un’offerta - 4 candele Bosch per il 1150 twin spark e un filtro olio Bosch. Spesa totale EUR 115,00 trasporto e dogana inclusi.

Fatto ordine il 19/8 e consegnata il 2/9. Questa pompa è del tipo con i collegamenti faston, e veniva venduta come ricambio per le BMW serie R, mi pare quasi tutte escluse le 1100 S.



Poi, visto che io volevamo tenerci una pompa di scorta, e visto che la spesa era abbastanza bassa, abbiamo comprato anche un’altra pompa su ebay Italia per EUR 27,00 + EUR 4,50 di spese spedizione (KFM o CS).

La pompa KFM è arrivata ma purtroppo non funzionava; il venditore ce la ha sostituita inviando una pompa identica, stavolta con una confezione marcata CS.

All'interno la pompa è esattamente la stessa, priva di marchi o loghi o contrassegni.

Vi allego anche le foto delle due scatole.



Poi è arrivata la pompa WALBRO dagli USA, le abbiamo provate tutte e due (vedi post sopra).

Alla fine sulla moto abbiamo deciso di montare la WALBRO e tenere l’altra CS come scorta.

La Walbro ha un aspetto assai più robusto, è tutta di metallo, fa meno rumore, e poi è marcata made in USA, mentre le altre due pompe, nonostante sulla confezione ricorra il nome Germany, hanno più un’aria da Far East.

Le prove le abbiamo fatte nel modo descritto nei post precedenti. Siccome nel frattempo avevamo anche fatto ripartire la pompa originale (marcata VDO, quella che si era bloccata lasciandoci a piedi), abbiamo testato anche quella.

Alla luce di questo 'esperimento', abbiamo concluso che, in caso di necessità di sostituzione della pompa della benzina, avendo tempo, spazio, competenza (ma ci riesco anch'io...) ecc. la si può sostituire con una pompa generica corrispondente ai codici che ho citato nei post precedenti, e che si trovano in vendita da un buon ricambista auto oppure su eBay.

Nobbyclark 08 settembre 2009 R1100R

Da parte mia ricapitolò finalmente come segue.

La pompa benzina originale BMW è una VDO, codice ricambio BMW 164 1341231.

Causa costo elevato del ricambio originale, abbiamo deciso di cercare una pompa uguale a prezzo inferiore. Navigando sui cataloghi dei ricambisti auto, abbiamo scoperto, grazie soprattutto alle dritte di Maurodami e Luckyluketorino, che la pompa benzina della maggior parte dei modelli di mukka R850, R1100 e R1150, oltre che di diversi modelli della serie K, viene montata anche su vari modelli di auto, come Audi e VW, e su dei modelli di auto americani (Walbro).

I codici corrispondenti che abbiamo trovato sono i seguenti:

- VDO codice ricambio BMW 164 1341231
- SIDAT 70009
- BOSCH 0580 453 070 – 0580 453 071
- EMS 1055974
- PIERBURG 7.18259.50
- KFM Audi 4305 OE - 0580 314 068
- CS Audi 4305 OE - 0580 314 068
- FISPA 20009
- VOLKSWAGEN 8A0 906 091 A – 8A0 906 091 G
- WALBRO 5CA400

E probabilmente ce ne sono anche altri, per esempio Jaguar, come detto da qualcuno nei post precedenti.

La pompa WALBRO è montata come ricambio su alcuni macchinoni USA con motori 6-8 cilindri fino a 6000 cc, è più piccola, tutta di metallo e ha gli attacchi elettrici tipo faston, ma l'abbiamo comprata su ebay USA come ricambio specifico per la BMW serie R.

Il kit prevede anche le fascette, gli attacchi faston e soprattutto, il filtro a 'calzetta' sull'aspirazione. Porta la dicitura MADE IN USA, stampata sul corpo della pompa.

L'abbiamo pagata circa 80,00 EUR compreso spedizione e oneri doganali.

La pompa KFM 4305 l'abbiamo comprata su eBay Italia per EUR 27,00 + spese spedizione, però non funzionava credo per difetto di costruzione (era bloccata); ci è stata sostituita con la CS che funziona perfettamente (sono identiche...).

Queste due pompe KFM e CS hanno il beccuccio d'aspirazione leggermente troppo lungo, noi ne abbiamo tagliato via una piccola parte, ma credo si possano tranquillamente montare anche allargando leggermente la base dell'alloggiamento sul piatto portapompa.

Abbiamo testato la Walbro e la CS prima di montarle; abbiamo usato un alimentatore esterno e un manometro per liquidi (possiamo disporre di un laboratorio, gli strumenti, la cappa aspirante, ecc.) e le abbiamo fatte funzionare con alcool denaturato.

Poi le abbiamo comparate con la pompa VDO originale, che nel frattempo avevamo fatto riparare.

Tutte e tre le pompe hanno un assorbimento che varia da 2,7 a 3,4 ampere a 12 V, arrivano a oltre 5 bar di pressione e poi si apre la valvola di sovrappressione.

A parte eBay, queste pompe benzina sono reperibili presso qualsiasi buon ricambista auto, a prezzi che variano – ci pare di aver capito – da 30,00 a 250,00 EUR per quelle di marca più ‘blasonata’.

Per quanto riguarda la difficoltà nel montaggio, la possiamo paragonare alla sostituzione del filtro benzina, gli attrezzi che ci vogliono sono esattamente gli stessi.

maurodami 08 settembre 2009 BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)

In questo post riassumo alcuni punti di carattere pratico, utili per superare piccole difficoltà che si potrebbero riscontrare nella fase di installazione della pompa benzina “ aftermarket”, dovute ad alcune piccole differenze in termini di caratteristiche dimensionali della pompa.

Ne approfitto per fornire anche altre indicazioni su come procedere in fase di montaggio, anche se le indicazioni nella originaria VAQ sono comunque più che esaustive.

PRESCRIZIONI - MODIFICHE - MONTAGGIO

BECCUCCIO D’ASPIRAZIONE

Se il beccuccio d’aspirazione (lato prefiltro/sacchetto in tessuto) risulterà più lungo di quello della pompa originale, poiché il collarino del prefiltro/sacchetto viene tenuto agganciato da un piccolo bordino e dalla pressione esercitata da un supporto in gomma posto alla base delle pompa, una maggiore lunghezza del beccuccio di aspirazione non consentirà il fissaggio del prefiltro/sacchetto. A questo punto per ovviare a questo problema si può procedere in due modi equivalenti in termini di efficacia del lavoro:

Modifica 1 del beccuccio d’aspirazione (lato sacchetto prefiltro in tessuto)

Con un seghetto accorciare il beccuccio d’aspirazione, che è in materiale plastico, fino a portarlo alla stessa misura di quello della pompa originale.

Bisogna porre attenzione per evitare che la limatura di plastica del beccuccio, generata nella fase di taglio, finisca dentro il beccuccio d’aspirazione, ovvero dentro la pompa.

Modifica 2 del beccuccio d’aspirazione (lato sacchetto prefiltro in tessuto)

Praticare con un trapano, con punta di 1-1,5 mm circa, un forellino passante lungo tutto il diametro del beccuccio d’aspirazione, avendo preventivamente inserito il collarino del prefiltro.

Il foro andrà praticato dopo aver orientato il sacchetto prefiltro nella stessa posizione in cui si trovava prima dello smontaggio, quindi il foro va praticato con il collarino già posto in posizione corretta sul beccuccio lato aspirazione della pompa.

Per il fissaggio del sacchetto prefiltro, inserire nel foro passante (praticato in precedenza sul collarino e sul beccuccio), un filamento d’acciaio opportunamente piegato alle estremità, da usare come fermo o coppiglia.

Per fissare il collarino al beccuccio d’aspirazione della pompa si può usare un pezzettino di molletta fermacarte, realizzando così una coppiglia.

Per questo scopo bisogna a) raddrizzare il “fermacarte”; b) inserirlo nei fori passanti (tra collarino e beccuccio); c) piegarlo opportunamente in modo che non si possa sfilare; d) tagliare la parte eccedente del fermacarte, per evitare che tocchi e strappi il sacchetto prefiltro.

BECCUCCIO DI MANDATA

Se il beccuccio di mandata della pompa (portagomma) dovesse risultare lungo, fino a toccare con il portagomma in metallo del piatto pompa impedendone il montaggio, occorre accorciare il beccuccio (che è di materiale plastico) tagliandolo con un seghetto.

Durante il montaggio occorrerà arretrare il tubicino di gomma (tronchetto lungo alcuni centimetri) che collega il beccuccio di mandata della pompa al tubicino metallico del piatto portapompa.

In pratica bisogna far scorrere il tubicino di gomma (tronchetto di collegamento), su quello metallico del piatto portapompa, fino ad avvolgere la parte curva.

A questo punto, prima di posizionare la pompa sul piatto portapompa, occorre inserire le due fascette (che andranno serrate in seguito) e riposizionare il tubicino di gomma (tronchetto), in modo da collegare tubo di mandata della pompa e tubo metallico del piatto pompa.

Per quanto riguarda le fascette, poste sul tubicino in gomma (tronchetto) che collega pompa e piatto pompa, si può approfittarne per sostituirle con quelle classiche, ma “a vite” e di nuovo tipo (collarini - cod. BMW 1712141500), recentemente usate per il fissaggio degli attacchi a gancio rapido.

Rileggendo quanto fin qui scritto nei vari post e con l'ausilio delle numerose foto allegate, sono dell'idea che la pompa aftermarket più simile all'originale, anche per la struttura esterna di tipo metallico, è la Pompa VDO Audi/VW=70009 - codice del ricambio è R770038B, visto che differisce dall'originale solo per la diversa maggiore lunghezza del beccuccio di aspirazione, essendo peraltro dotata di collegamenti elettrici con occhielli.

Non escludo comunque che tra quelle elencate da Nobbyclark ve ne possano essere altre uguali a quella con le caratteristiche strutturali e dimensionali che ho indicato.

MONTAGGIO DEL PIATTO PORTAPOMPA SUL SERBATOIO

Durante il montaggio della flangia/piatto pompa sul serbatoio occorre porre particolare attenzione al serraggio dei sei dadi, perché i prigionieri saldati sulla “pancia” del serbatoio sono molto delicati.

In particolare i filetti dei prigionieri tendono a cedere (è successo frequentemente) anche se si usa la chiave dinamometrica regolata con coppia di serraggio prescritta (5 Nm), per cui sono dell'idea che in questo caso è forse meglio affidarsi alla sensibilità della mano.

Comunque in caso di danni a qualche prigioniero, non disperate visto che solo i filetti posti alla base del prigioniero si saranno danneggiati; per cui fate come di seguito indicato.

Realizzare al tornio n. 6 rondelle in acciaio, dette “di spessore”, aventi le seguenti caratteristiche:

- diametro esterno 11 mm (NON andare oltre questa misura perché data la presenza del bordo sul piatto pompa, diametri maggiori NON consentono di far poggiare la rondella "in piano");
- diametro interno 5,5 mm;
- spessore 2,9-3 mm (NON andare oltre queste misure perché NON si sfrutterebbe tutta la filettatura integra del prigioniero e quindi del dado).

In questo modo, dato che i prigionieri (per fortuna) sono lunghi circa 9 mm, con l'ausilio delle rondelle di spessore i dadi anziché trovarsi a lavorare sulla parte dei filetti danneggiati (posti alla base del prigioniero), lavoreranno sulla parte integra (estremità superiore) del prigioniero.

Consiglio in ultimo di usare per il fissaggio del piatto pompa, n. 6 nuovi dadi d'acciaio, del tipo autobloccanti, anziché quelli di in dotazione.

maurodami 16 settembre 2009 BMW R1150GS (06/2002), BMW R45/2 (03/1983)

Ho smontato tutto nuovamente per accorciare il beccuccio d'aspirazione e rimontare il sacchetto prefiltro come all'origine (ovvero senza fermo/coppiglia).

Rivedendo con attenzione il particolare costruttivo dell'anelletto che fissa il sacchetto prefiltro ritengo che sia più corretto procedere secondo questa sequenza:

- 1) sfilare la pompa;
- 2) togliere il sacchetto prefiltro che a questo punto cade da solo;
- 3) togliere il supporto di gomma alla base della pompa.

Seguendo questa procedura il lavoro è facilitato e non si rischia di strappare il sacchetto quando si è nella fase di smontaggio. Per il montaggio seguire l'ordine inverso.

Tristan **02 novembre 2009** **R850R Comfort '05**

Illuminato dagli ottimi consigli reperiti in questa discussione mi sono deciso a non regalare soldi al conce e tentare il trapianto fai-da-te. Ho reperito una pompa compatibile sul sito MYLUX (codice EP2030, 70.50 € IVA inclusa + spedizione) e, manuale d'officina alla mano nonché stampa delle dettagliatissime istruzioni di Maurodami, appena arriva la pompa mi metterò al lavoro!

<http://www.mylux.it/Pompe-carburante/Pompa-carburante-ricambio-EP2030-4-bar-per-modelli-Mercedes-classe-c-sl-Seat-toledo-Volkswagen-575.html>

Pompa carburante ricambio EP2030 4 bar per modelli Mercedes classe c sl, Seat Toledo, Volkswagen golf polo cod. 575.

Avete qualche consiglio prima che metta le mani sulla mia agonizzante R850R?



alephotos **03 novembre 2009** **R850R '05**

Presta molta attenzione quando sviti il piatto della pompa, se trovi della ruggine non forzare i dadi ma usa uno spray sgrippante e lascialo agire bene.

Quando rimonti usa una dinamometrica perchè se forzi troppo strappi tutto e son dolori.

Ezio51 **03 dicembre 2009** **R1150RT '01**

Se i filetti si strappano anche con la chiave dinamometrica tarata a 5 Nm, la colpa non è della dinamometrica. Anzi devi dire grazie alla dinamometrica di averti rivelato che quelle filettature erano marce e stavano per cedere.

Specialmente in questo caso, sarebbe molto sbagliato rinunciare al serraggio con la chiave dinamometrica serrando a mano più delicatamente, perchè la coppia di 5 Nm è richiesta per chiudere il piatto portapompa in sicurezza senza lasciare uscire benzina dal suo grosso O-ring.

La soluzione è di mettere delle rondelle come suggerito precedentemente da Maurodami, in modo da sfruttare la parte buona della filettatura.

Il problema non si pone sulle R1150RT e i modelli con serbatoio di plastica, perchè non ci sono più le viti prigioniere fisse, bensì delle normali viti con testa cilindrica a brugola le quali se sono diventate brutte si possono semplicemente sostituire. La filettatura non è esposta all'aria, e quindi non arrugginisce.

EagleBBG **04 novembre 2009** **R1150RT '03**

E per quello che costa cambia l'O-ring del piatto portapompa.

Nobbyclark **04 novembre 2009** **R1100R**

Naturalmente ci avrai già pensato da solo, ma ti ricordo ugualmente di cambiare anche il filtro benzina. Come consigli, oltre a quello molto importante di alephotos, io aggiungerei: una volta tolto il serbatoio, svuotalo per bene della benzina, vedi se c'è dell'acqua e pulisci il tutto per bene.

E poi tranquillo, ce l'ho fatta io, quindi è un lavoro alla portata di chiunque.

Tristan **05 novembre 2009** **R850R Comfort '05**

Il filtro in effetti l'ho già preso, ieri sera ero pronto ad "operare" ma... MIRACOLO la "paziente" si è risvegliata! A questo punto è caduta anche la diagnosi: le pompe bruciate non resuscitano.

Ritengo più probabile un problema di contatto elettrico.

Ho molestato tutti i fili/fusibili/relé/connettori/switch che ho trovato, avviando con successo la mukka almeno 30 volte. Ho fatto un giro, l'ho fatta scaldare, tutto ok.

La rimetto nella stalla, con il proposito di portarla dal conce per un check-up con la diagnostica.

Stamattina non c'è stato verso di farla ripartire! Non so come uscirne, **AIUTO!**

Ho sospetti sull'antifurto, ma non so come fare a verificarli, a parte i 50 tentativi infruttuosi di ieri sera... (la mukka l'ho presa usata e non ho il manuale per l'antifurto) Qualche idea !!?

Charly **05 novembre 2009** **non ama scriverlo: R850R Comfort**

Potrebbe essere un sensore di Hall difettoso.

Tristan **05 novembre 2009** **R850R Comfort '05**

Aspetta, mi sono documentato sulle VAQ... Non credo c'entrino i sensori di Hall, perché il mio problema è a monte... è la pompa della benza che non gira.

Quando (per motivi oscuri) la mukka ha ripreso a girare è partita alla prima, ma ora è scomparso nuovamente il rassicurante ronzio della pompa della benzina dopo che giro la chiave.

Ezio51 **05 novembre 2009** **R1150RT '01**

Le R sono tristemente soggette a spezzamento, spezzeria, spezzazione, spezzaggio dei cavi elettrici da parte delle fascette troppo strette nella zona del manubrio. Non sarà mica quello?

E anche del connettore sulla destra, che va al serbatoio benzina ne abbiamo già ampiamente parlato.

Tristan **05 novembre 2009** **R850R Comfort '05**

Ho controllato e ripulito il connettore in questione, nonché fascette e fili vari, scovando, peraltro, alcuni "cadaveri" (sotto al serbatoio ho trovato un filo tranciato, probabilmente appartenente all'antifurto, ma la sua riparazione non ha dato alcun esito).

Il positivo 12 V diretto alla pompa della benza era spellato, ma non interrotto.

Ho controllato col tester: quando giro la chiave, a valle del suddetto connettore arriva corrente per qualche secondo (la corrente che fa girare la pompa), dopodiché il relé interrompe il contatto. OK.

Ho provato ad alimentare con 12 V il filo che conduce alla pompa, ma quest'ultima non ronzia.

Stasera svuoto il serbatoio e smonto la pompa, voglio vedere se c'è un'interruzione elettrica lì o se la pompa ha deciso di morire definitivamente!

luigiface **06 novembre 2009** **non ama scriverlo: R1150GS**

Una volta, dopo lavaggio un po' troppo energetico, ho scovato un falso contatto sul fascione di cavi fascettato su una canaletta di plastica subito sopra il motore.

Come sintomi: pompa ferma, iniettori senza impulso, nessuna scintilla sulle candele, bobina correttamente alimentata, sensori di hall funzionanti, smuovendo il fascione sentivo il ticchettio iniettori e la pompa fare attacca e stacca.

Tristan **08 novembre 2009** **R850R Comfort '05**

A tutti quelli che con dedizione, simpatia, pietà, skazzo, ecc. hanno seguito, volenti oppure no, le sfortunate vicende del sottoscritto e della sua mukka: HO SCOVATO IL GUASTO !!!

Trattasi dell'ultimo tratto di filo che alimenta la pompa della benzina, dal connettore alla pompa. Il filo negativo dell'alimentazione pompa era sbucciato/masticato in prossimità del connettore (sì, proprio quello famigerato di cui ama predicare Ezio). Evidentemente è entrata acqua ed il filamento di rame risulta ossidato e rigido in tutta la lunghezza del filo (l'ho controllato tutto per sfizio, fino all'ultimo tratto dove entra nel piatto portapompa).

E' possibile sostituire il filo senza cambiare l'intero piatto portapompa?
Teoricamente non è smontabile, ma forse esiste un modo.
Non ho ancora chiesto al conce, ma temo che il piatto portapompa costicchi.

Ezio51 **08 novembre 2009** **R1150RT '01**

Ti conviene portare il piatto portapompa da un elettrauto generico e gli fai sostituire il filo.

Tristan **09 novembre 2009** **R850R Comfort '05**

Ho interpellato un paio di elettrauto, ma nessuno se l'è sentita di intervenire.
La connessione tra il filo ed il piatto portapompa non è smontabile.

Rassegnato, sono andato dal conce per procurarmi il ricambio completo (ovvero piatto portapompa + filo) ma, con mia enorme sorpresa ed incazzatura mi è stato detto che il ricambio viene fornito esclusivamente in configurazione COMPLETA (piatto con filo + pompa + filtro in + filtro out + raccordi, ecc.) per la modica cifra di 357,00 EURI + IVA!!!

Una volta rianimato, ho parlato con il capofficina il quale, dopo aver tentato di violentare (senza successo) la placchetta d'ingresso del filo al portapompa, ha rovistato in un cassone estraendo un piatto portapompa presumibilmente appartenuto ad una RT l'ha infilato con disinvoltura nel mio sacchetto dicendo semplicemente "questo dovrebbe andare..."

MORALE: la deprecabile politica della Casa-Madre ogni tanto può essere battuta, magari anche con l'aiuto di un conce "pentito".

Mi aspetta un po' di sano fai-da-te, ma è niente in confronto alle spese che avrei dovuto sostenere!

Ezio51 **04 dicembre 2009** **R1150RT '01**

Se ho ben capito, si trattava del passacavo che accompagna i fili nell'attraversare il piatto portapompa.

Nella foto è il piatto portapompa della mia R1150RT dove i passacavi elettrici sono due, quelli coperti dai coperchietti blu e bianco.

Notare anche, intorno al piatto portapompa, le viti con testa cilindrica a brugola, senza i famigerati dadi che strappavano le filettature arrugginite.

