

COME TI FACCIAMO IL TAGLIANDO

GUIDA PER I POSSESSORI DI BANDIT 1200 MODELLO FINO AL 2000 (MA FORSE APPLICABILE ANCHE AGLI ALTRI MODELLI)



Iniziamo con gli strumenti del mestiere

Come detto più volte, è fondamentale utilizzare attrezzi di buona qualità: adoperando utensili di pessima qualità si corre il rischio di spanare viti e bulloni con le conseguenze che ben possiamo immaginare.

Per fare questo lavoro ho utilizzato:

- chiave aperta da 17 (1)
- Cricchetto ed inserto chiave esagonale da 10 (2)
- Chiave a catena per filtro dell'olio (3)
- Cricchetto ed inserto chiave esagonale da 21 (4)
- Chiave per candele (dotazione di serie Suzuki) (5)
- Cacciavite a taglio piccolo (potrebbe non servire)
- Cacciavite a croce grande
- Contenitore per la raccolta dell'olio esausto (della capacità di almeno 5 lt.

PREMESSA

Il lavoro tutto sommato non è difficile: come per tutte le cose basta solo lavorare con calma pensando sempre a quello che si sta facendo. Lavorare con metodo e riporre il materiale smontato con cura. Memorizzare la posizione di tutto quello che si toglie per essere certi di rimetterlo nella posizione corretta. Io ho utilizzato le chiavi a cricchetto per comodità: questa possono essere sostituite da normali chiavi aperte o combinate, meglio se esagonali in quanto quelle poligonali possono rovinare i bulloni serrati troppo forte.

Lavorate con la moto in piano e sul cavalletto centrale. Se non lo avete procuratevi un cavalletto alternativo. Come è stato più volte detto l'alluminio con cui è costruita la coppa è molto fragile e si rovina facilmente. Fate molta attenzione quando serrate il bullone della coppa non esagerate con la forza: rischiate di spanare il filetto e di trovarvi con la moto inutilizzabile in quanto non riuscirete a far fare tenuta al bullone e l'olio continuerà a gocciolare (esperienza personale) e sarete costretti a fare un intervento abbastanza laborioso.

Per agevolare il defluire dell'olio accendete la moto e fatela girare al minimo per un minuto (o giù di lì). Attenzione a quando andrete a lavorare sulla moto: alcune parti sono molto calde e rischiate di scottarvi.

Il manuale prevederebbe la rimozione del codone per levare il serbatoio. Io mi sono limitato a rimuovere le viti che fermano il codone in prossimità del serbatoio e allargare le due punte (attenzione alle poppette che sono inserite all'interno del codone e che vanno a fissarsi sulla parte bassa del serbatoio).

Questo velocizza la procedura ma c'è il rischio che il codone interferisca con il lavori e che il serbatoio possa strisciare il codone. Se non ve la sentite di rischiare rimuovete il codone (come indicato nel libretto uso e manutenzione in dotazione).

Dopo queste indicazioni di massima, cominciamo le istruzioni passo passo....



Posizioniamo sotto la moto il contenitore per l'olio esausto. Io ho acquistato la tanica in foto in un supermercato. In alternativa va bene comunque la classica tanica tagliata o una bacinella.



Rimuoviamo il bullone della coppa dell'olio per permettere che questo defluisca.



Attenzione a girare nel verso giusto: l'alluminio della coppa non perdona errori.... Se il tappo è molto duro da allentare c'è il rischio che questo si spani.... se avete dubbi non rischiate: meglio che lo portiate da un meccanico, che si assumerà il rischio al posto vostro ;op.



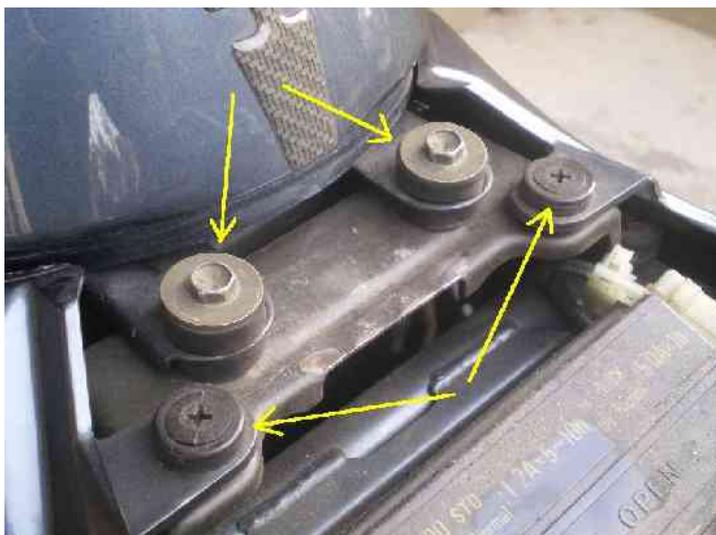
Una volta allentato il dado, terminate di svitarlo a mano: preparatevi ad una inondazione di olio....



In questa foto il fiotto di olio che fuoriesce dalla coppa e si riversa sul contenitore (si spera ;op)....



.... e per completezza di informazione ecco il tappo della coppa dell'olio.... Intanto che l'olio defluisce, passiamo alla parte superiore per l'ispezione/sostituzione del filtro dell'aria...



Togliamo al sella (non occorre che sprechi foto per come farlo, vero? ;Op). Qui possiamo notare i bulloni che tengono il serbatoio (in alto) e le viti in plastica che fissano il codone (in basso).



Rimuoviamo con una chiave da 10 i due bulloni che fissano il serbatoio. Attenzione che sotto ci alle rondelle ci sono due gommini.. non perdeteli..



In alto si può vedere meglio dado, rondella e gommino. Attenzione che sotto la flangia che fissa il serbatoio si può vedere un altro gommino... lo leveremo in un secondo momento...



Allentiamo le viti che fermano il codone. Non sono delle vere e proprie viti, lo si vede meglio nella foto successiva.



Ecco la vite del codone... rimuoviamola completamente con il suo supporto in plastica ad espansione.



Sollevando leggermente il codone rimuoviamo anche i gommini inferiori... sono solamente appoggiati: attenzione che non cadano.



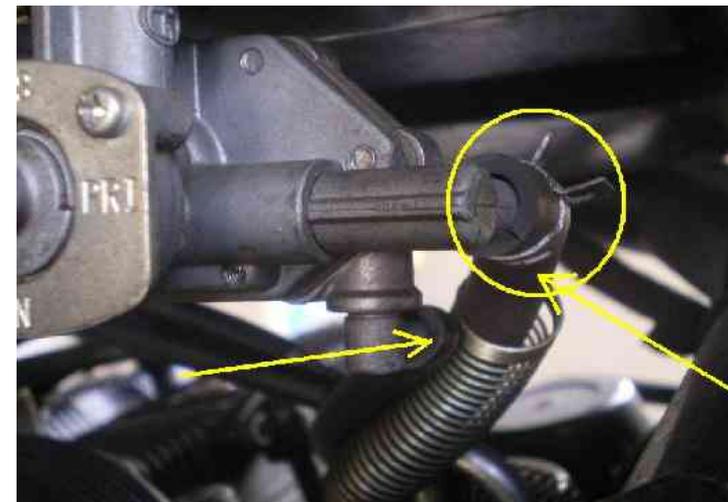
Ora dobbiamo rimuovere la manopola del rubinetto benzina per riuscire a sollevare il serbatoio ed essere in grado di rimuovere i tubi della benzina e del depressore.



Inseriamo il cacciavite a croce nel foro al centro della manopola e tenendola ferma con l'altra mano svitiamo la vite... rimuoviamo la manopola. Attenzione a non perdere la vite...



Solleviamo leggermente il serbatoio sfilandolo dalla parte anteriore del telaio (dove c'è il canotto di sterzo). Sollevalolo il necessario per sfilare i tubi collegati al rubinetto benzina...



Nella foto vediamo a sx il tubo del depressore che va ai carburatori, a dx il tubo della benzina (quello avvolto dalla spirale di ferro). Nel cerchio la fascetta che stringe il tubo. Con pazienza sfilate i tubi dalla loro sede.



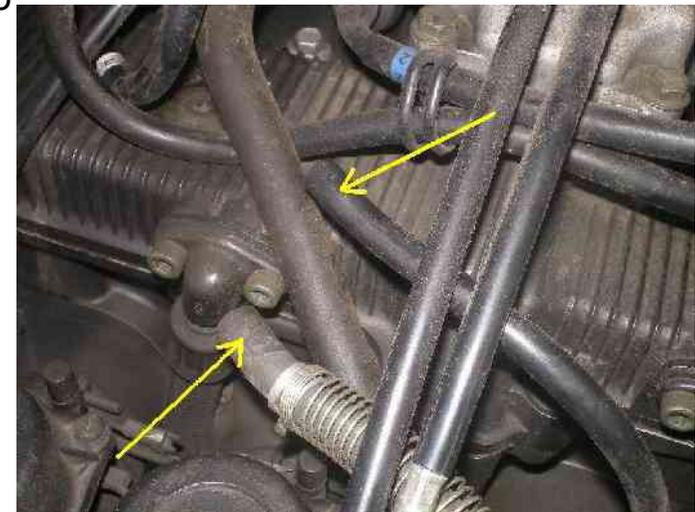
Sollevate il serbatoio. Nel lato opposto a dove site potete notare il tubo di scarico del sovrappiù del serbatoio benzina. Sfilate anche questo. Spostatevi dal lato opposto...



Tra il serbatoio ed la parte del codone più vicina a questo potete notare un connettore: è quello dell'indicatore del livello carburante. Nel caso sia posto in una posizione nascosta, per trovarlo seguite i cavi che partono da sotto il serbatoio



Sfilate il connettore premendo la parte alta di quest'ultimo. Ora potete levare il serbatoio. Fatelo e ponetelo in un posto sicuro. Attenzione a non danneggiare il rubinetto benzina.



Ecco cosa si vede sotto il serbatoio: in alto il tubo che arriva dal carburatore per attivare il rubinetto a depressione, sotto il tubo della benzina.



E adesso passiamo alla cassa filtro: sulla foto a sinistra possiamo notare la cassa filtro con le relative viti.

Rimuovetele e spostate il coperchio indietro. Questo nella parte inferiore è vincolato da due agganci (foto sotto). Per rimuoverlo sollevate il coperchio perpendicolarmente.

Guardate bene dove sono i due agganci inferiori (si vedono bene dal lato basso del telaio in prossimità del monoammortizzatore posteriore). Quando andrete a rimontare il coperchio assicuratevi che questo entri nelle due sedi, altrimenti correte il rischio di lasciare la cassa filtro aperta nella parte inferiore, e questo non va bene.....



Nella foto l'operazione di rimozione del coperchio casa filtro



Nella foto: a sinistra si vede la sede inferiore del coperchio cassa filtro. A destra si intravede la parte superiore dell'ammortizzatore posteriore.



Ecco il momento dell'estrazione del coperchio cassa filtro. Nel cerchio possiamo notare il conetto del foro di aspirazione: questo può interferire con l'operazione.



Ed ecco il fantomatico filtro dell'aria: potete notare come è conciato dopo 6.000 km di utilizzo....



Il filtro potrebbe essersi incollato con il calore: per rimuoverlo fate leva con il cacciavite a taglio piccolo. Fate attenzione a non rovinare la cassa filtro!



Ecco cosa c'è sotto il filtro dell'aria. Se attraverso la rete vedete che sul fondo della cassa filtro c'è del liquido, non spaventatevi... è solo condensa. La rimuoveremo in un secondo tempo con facilità....

Arriviamo al filtro dell'aria. Una volta tolto andrebbe pulito (se ha meno di 12.000km) o sostituito. Per esperienza personale vi posso dire che il filtro originale in carta dopo i primi 6.000 km è da buttare... non sono riuscito a pulirlo decentemente soffiandolo con l'aria compressa. Ho preferito optare per un filtro della K&N (quello della foto) che è riutilizzabile. Costa il doppio ma si paga da solo.

Comunque sia una volta tolto il filtro vecchio e pulito/sostituito va rimesso in posizione facendo attenzione che si incastrino sulla sua sede sulla cassa filtro.

Attenzione che il filtro ha un verso; è importante rispettarlo. Una volta individuato la parte superiore, fare attenzione al lato che va verso i carburatori. Di solito è indicato. In ogni modo è quello con le "ondulazioni" più accentuate.



Posizionare il nuovo filtro sulla cassa filtro. Inserire il coperchio facendo attenzione che la parte inferiore vada ad incastrarsi sulle due sedi....



Qui vediamo il filtro nuovo. Quello della K&N della foto è fatto in cotone, a differenza dell'originale in carta, ed è lavabile.



...che vediamo qui sopra evidenziate. Chiudiamo le viti di fissaggio del coperchio e passiamo alle candele.



Passiamo su uno dei lati della moto. Da qui si possono vedere le due pipette candela. Bisognerà rimuoverle entrambe per accedere alle candele. Attenzione a memorizzarne la posizione.



Estraiamo la pipetta tirandola verso l'alto. Il montante del telaio interferisce un po' con i movimenti della mano.



Togliamo tutte e due le pipette portandole all'esterno del motore e spostiamole di lato. Nel caso invertiste per sbaglio i due cavi, questi sono contrassegnati con un numero da 1a 4. Il cilindro 1 è il primo da sx (guardando la moto verso il senso d marcia)



Prendiamo la chiave candela in dotazione con la moto ed inseriamola nel pozzetto della candela più interna. Inseriamola fino in fondo e giriamo con le dita fino a che sentiamo che la chiave ha fatto presa sulla candela.



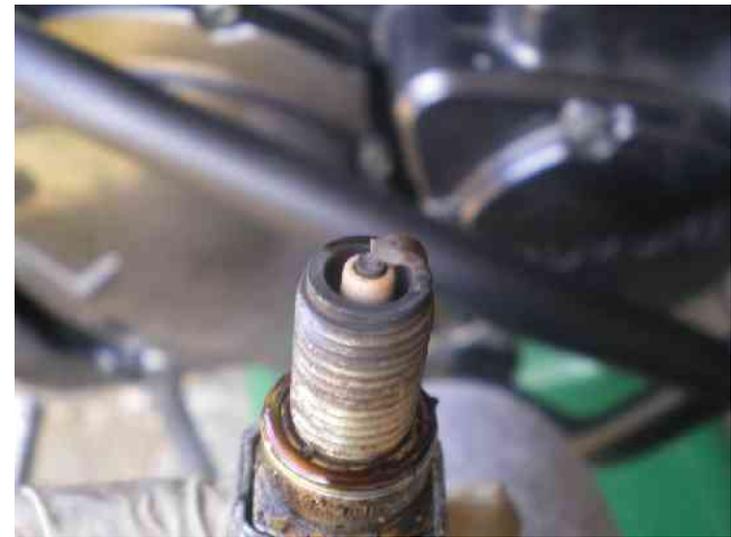
Con l'aiuto della chiave da 17 allentate la candela. Solitamente non occorre fare tanta forza.



Terminate di svitare la candela con le mani. Il passo è molto lungo e dovrete girare abbastanza. Provate ogni tanto a sollevare la chiave per vedere se viene via.



La candela rimarrà attaccata alla chiave grazie ad un gommino presente all'interno del tubo.



Ecco la candela dopo 12.000 Km



...ecco il gommino all'interno della chiave candela.



Incastrate dentro alla chiave la nuova candela



Avvitate rigorosamente a mano la candela. Non forzate in alcun modo. Avvitate fino a fondo la candela. Alla fine date una ultima stretta con la chiave aiutandovi con la chiave da 17. NON ESAGERATE CON AL FORZA. Basta $\frac{1}{2}$ giro..



Rimontate la pipetta assicurandovi che questa sia inserita fino in fondo.



Assicuratevi che il coperchio del pozzetto sia ben inserito nella sua sede.

Ora fate le medesime operazioni per tutte le altre candele.



Ricordate quando vi dicevo che avremmo tolto la condensa dalla cassa filtro? Bene. Ora andate sul lato destro della moto. Sotto, vicino allo scarico vedrete un tubo di gomma con un tappino. Mettete un contenitore sotto il tubo e rimuovete il tappino. Il contenuto della cassa filtro uscirà completamente. Rimettete il tappino ed il gioco è fatto!



Terminata la sostituzione delle candele, rimettiamo il serbatoio. Prima di fissarlo definitivamente, dovremo ri collegare tutti i tubi ed i cavi che abbiamo rimosso.



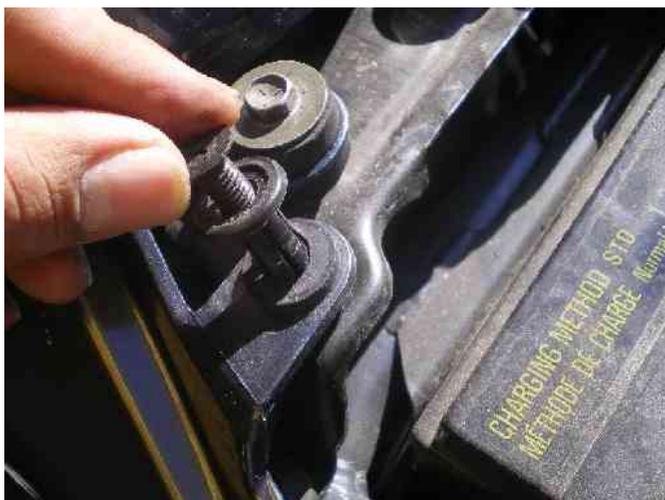
Cominciamo con il connettore dell'indicatore del livello benzina...



...i tubi della benzina, del depressore e del sovrappiù della benzina...



....le viti del serbatoio....



...le viti del codone....



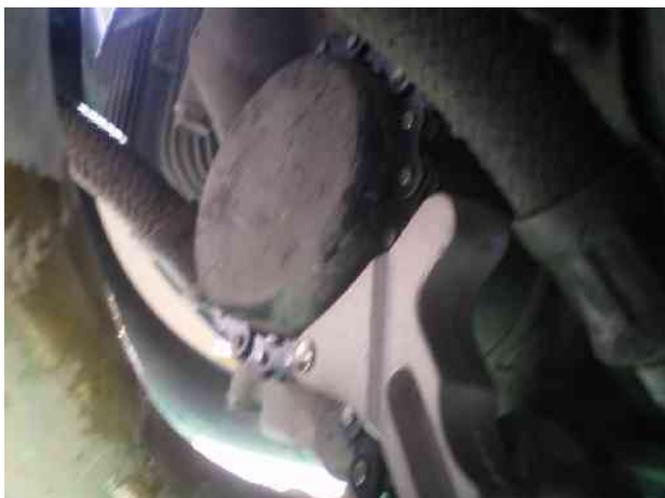
...e la manopola del rubinetto benzina.
Ora dobbiamo terminare il lavoro della sostituzione dell'olio e di filtro. Portiamoci sotto alla moto...



Puliamo il foro di uscita dell'olio con uno straccio.



Avvitiamo a mano il tappo della coppa. Attenzione che sia imboccato nella maniera corretta. Rovinare il filetto della coppa è un attimo.... Una volta avvitato a mano fino a fondo stringere senza troppa forza con la chiave per serrare definitivamente.



Passiamo al filtro dell'olio. Assicuratevi che il contenitore per l'olio esausto sia sotto pronto a ricevere l'inondazione... Allentare con la chiave a catena il filtro, e terminare di svitare a mano.



Rimuovete il filtro e attendete che sia colato tutto l'olio



Ricordatevi di ungere la guarnizione del nuovo filtro con dell'olio per garantire che questa faccia tenuta.



Pulite la sede del filtro dell'olio con uno straccio



Avvitare il nuovo filtro a mano. Per serrare mi sono limitato a stringere forte con la mano, evitando di usare la chiave a catena.



E adesso passiamo sul lato destro del motore e rimuoviamo il tappo del carter per immettere l'olio....



...e siamo alla fine dell'impresa.

Avendo sostituito anche il filtro, metteremo 3,5 litri di olio.

Bene. Non ci crederete ma abbiamo terminato il fantomatico tagliando.

Sarebbe una cosa molto utile verificare il serraggio delle bullonerie.

La mia moto al momento di questo tagliando aveva 60.000Km. Negli ultimi due tagliandi a dire il vero non ho mai trovato i bulloni allentati. Gli unici che suggerirei di verificare sono quelli della coppa. Solo che l'operazione sarebbe bene fosse fatta con la chiave dinamometrica...ma questa è un'altra storia!!

CONSIDERAZIONI

E' implicito che per fare determinati lavori bisogna avere un minimo di manualità e di dimestichezza con le attrezzature. Se mettetele mani sulla moto lo fate a Vostro rischio e pericolo: se non vi sentite in grado di fare i lavori rivolgetevi ad un amico esperto.

Che dire di più: enjoy it!!

Andrea aka Suzibandit