

# COME TI MONTO LO SCOTTOILER

## GUIDA PER I POSSESSORI DI BANDIT 1200 MODELLO FINO AL 2000 (MA FORSE APPLICABILE AD ALTRE MOTO)



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 esagonale a "T" da 6
- Forbice
- Cacciavite a croce
- Accessori presenti nel Kit Scottoilier

## PREMESSA

Era da tempo che avevo posato l'occhio su questo aggeggio.

Chi lo aveva provato personalmente me ne aveva decantato le lodi, ma ancora non ero convinto.

Approfittando di una offerta trovata online da [louis.de](https://www.louis.de) mi sono deciso ed ho fatto il passo.

Non mi dilungherò nello spiegare cosa sia e come funzioni lo Scottailer, per quello Vi rimando al [sito del costruttore](#) e ai mille e più post che ci sono online, mi limiterò a spiegare per sommi capi cosa sia questo aggeggio misterioso.

In poche parole si tratta di un piccolo serbatoio che contiene il lubrificante specifico per la catena, l'erogazione dell'olio è regolata da una valvola a spillo conico.

Il sistema eroga una goccia ogni 60 secondi circa, e funziona grazie alla depressione creata dal motore durante il suo funzionamento.

Quando questo è fermo, l'olio non scende. Nessun collegamento o modifica all'impianto elettrico è richiesto in quanto non ci sono parti elettriche. Una piccola depressione è sufficiente ad alzare la valvola e a far scendere l'olio. La valvola è dotata di una ghiera di regolazione che permette di variare il flusso dell'olio a piacere. Una tubazione in plastica dotata di un piccolo terminale erogatore permette di portare il lubrificante fino a pochi millimetri dalla catena.

Quali sono i vantaggi?

Lubrificando costantemente la catena questa aumenterà la sua vita e ridurrà gli interventi di regolazione e pulizia (qualcuno dice che addirittura li elimina.. mah, staremo a vedere...).

Se come a detta del produttore questo allunga la vita della catena di 7 volte (?!), il prodotto si paga da solo in pochi anni.

Per come la vedo io, il solo fatto di ridurre la manutenzione della catena (pulizia e tensionamento) contribuisce a farmi apprezzare particolarmente questo accrocchio.

Staremo a vedere se manterrà le promesse fatte...

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





Posizioniamo sotto la moto sul cavalletto centrale, se lo avete. Diversamente usate un cavalletto per moto. Potete lavorare anche sul laterale ma dovendo in alcuni casi forzare e spingere il centrale da più sicurezze.



Rimuovete la sella per accedere alle viti che permettono la rimozione del codone (sono quelle cerchiare).



Dovremo rimuovere da entrambi i lati le viti che stanno sotto il codone. Basta quella cerchiata, l'altra serve ad altro, non toccatela.



Dobbiamo rimuovere entrambi i maniglioni passeggero. Per accedere alle relative viti bisogna togliere i tappini che le coprono. Facciamolo con un cacciavite piccolo prestando attenzione a non rovinarli.



Ecco una delle viti a brugola che tengono i maniglioni che troverete sotto i tappini. Rimuovetele entrambe e togliete il maniglione.



Attenzione che sotto i maniglioni sono presenti due distanziali in gomma. Sono diversi tra loro: fate attenzione alla loro posizione quando li rimuovete.



Ecco un particolare del maniglione e del relativo distanziale in gomma. Come vedete in quest'ultimo c'è un incavo per il corretto posizionamento. Tenetelo presente nel rimontaggio.



Adesso passiamo alle viti del sottosella. Rimuoviamo quelle che tengono il tampone in gomma...



Rimuoviamo la vite sotto il codone, in prossimità della freccia. Come dicevo prima, basta solo quella. Attenzione che sotto la vite presente un distanziale, lo vedete meglio nella foto successiva.



Ecco il distanziale della vite sotto codone. Attenzione a non perderla.



Adesso passiamo alle ultime viti che fermano il codone, quelle in prossimità del serbatoio. Basterà allentarle, non è necessario rimuoverle completamente.



Prima di rimuovere il codone bisogna disconnettere il cavo del fanalino posteriore: è quello cerchiato.



Allarghiamo leggermente il codone prendendolo dalle estremità laterali e spingiamolo indietro. Con attenzione sfiliamolo in modo da liberare il reggisella.



Ora che abbiamo rimosso il codone proviamo a posizionare il serbatoio dello Scottolier per studiare un posto ideale per la collocazione.



Trovata la posizione ideale, premendo con la vite presente nel supporto dello Scottolier cerchiamo di lasciare un segno che funga da riferimento per il punto dove dovremo forare per farla passare.



Ecco il segno di cui parlavo prima: lo useremo per posizionare la punta del trapano per il foro di fissaggio.



Con il trapano facciamo un foro del diametro della vite. L'operazione risulterà semplicissima trattandosi della plastica del sottocodone.



Fissiamo provvisoriamente il supporto in dotazione stringendo il bullone che avremo fatto passare dall'interno del parafango/sottosella (per capirci dove sta la ruota posteriore) ed infiliamo il contenitore dell'olio.



Mettiamo in posizione il codone senza fissarlo per vedere se quanto abbiamo montato interferisca con il montaggio. Appurato che è tutto ok, vediamo se e come si riesce ad agire per le regolazioni.



Come potete vedere, anche se lo spazio a disposizione non è tantissimo si riesce ad agire sulla ghiera di regolazione abbastanza agevolmente. Possiamo passare alla fase successiva: il montaggio dei tubi del depressore.



Nella confezione sono presenti due tubicini: uno trasparente ed uno nero, di sezione inferiore. Il primo serve a portare l'olio dal serbatoio alla catena il secondo ad attivare il rubinetto a depressione di quest'ultimo.



Inseriamo nella parte superiore del serbatoio il tubicino nero. Dovremo farlo passare lungo il telaio fino al motore in prossimità del rubinetto benzina.



Facciamo passare il tubicino lungo il telaio evitando che questo si pieghi o intralci.



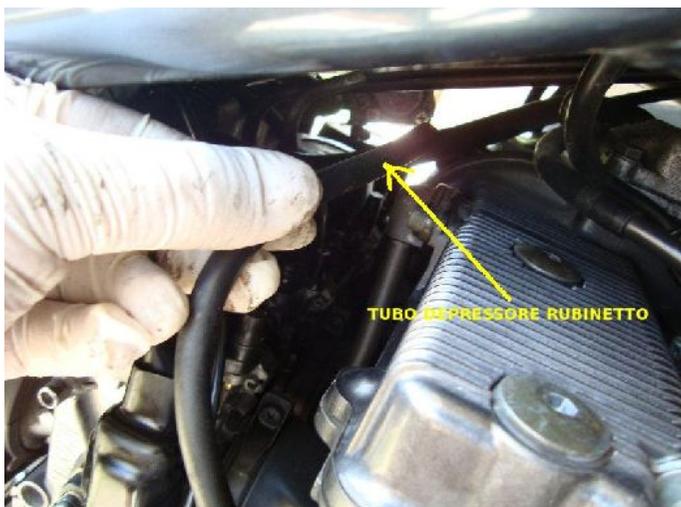
Cerchiamo di sfruttare le fascette presenti o mettiamone appositamente in modo da fermarlo in maniera sicura



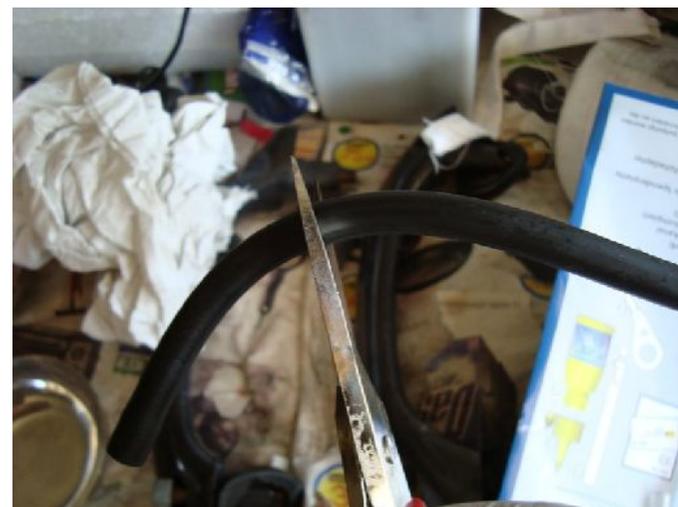
Facciamo passare il tubicino sotto al serbatoio, come sempre facendo attenzione che questo non crei problemi o interferisca.



Facciamo sbucare il nostro tubicino in prossimità del tubo che attiva il rubinetto a depressione della benzina.



Rimuoviamo il tubo che va al depressoire del rubinetto. Dovremo tagliarlo per applicare un raccordo a "T" che andrà al serbatoio dell'olio dello Scottailer. Potrebbe risultare scomodo lavorare sotto al serbatoio. Se non ce la fate rimuovetelo.



Valutiamo dove tagliare il tubo in modo che non crei problemi una volta rimontato.



Nella foto possiamo vedere il raccordo a “T” (quello bianco) e la pipetta (quella nera sotto) che andrà applicata al tubicino nero che abbiamo appena posizionato. Entrambi gli accessori fanno parte del kit Scottoilier.



Inseriamo a fondo i due spezzoni di tubo nel raccordo a “T”.



Rimontiamo il tubo del depressore e prendiamo la misura per tagliare il tubicino dello Scottoilier in eccedenza.



Ora montiamo la pipetta sul tubicino nero. Assicuriamoci che questa sia inserita per bene a fondo.



Innestiamo la pipetta sul raccordo a "T" appena montato.



Verifichiamo che le modifiche che abbiamo fatto non creino problemi o siano in qualche modo d'intralcio ai cavi che transitano sotto il serbatoio.

Una nota a margine in merito al metodo di fissaggio del serbatoio olio. Io ho voluto fissarlo con il supporto che avete visto perchè mi pareva uno spreco non utilizzarlo (;Op). Nella confezione sono presenti una serie di attacchi alternativi meno "invasivi" come fascette in plastica e similari, ma come ho scritto prima io ho optato per un'altra soluzione: non sentitevi obbligati ad utilizzare lo stesso metodo. Se non volete modificare in maniera definitiva la moto usate altri metodi come ad esempio le fascette per fissare direttamente il serbatoio al reggisella.

Adesso dobbiamo passare alla fase più delicata di tutto il lavoro: il posizionamento dell'ugello dell'oliatore. Bisogna mettere in preventivo di fare più prove di posizionamento. Per fissare il tubo sul forcellone si possono usare sia le fascette che la colla acrilica in dotazione: io optato per quest'ultima soluzione per non avere l'impatto estetico delle fascette. Per garantire la tenuta della colla bisogna pulire per bene la parte inferiore del forcellone. E' ovvio che usare la colla acrilica significa non avere margine di errore nel posizionamento dell'ugello, ecco il perchè dell'importanza di essere certi della posizione al primo colpo, prendendo dei riferimenti o segnando la posizione. Ma vediamo di seguito come ho operato.



Nella foto vediamo la parte dell'ugello dell'oliatore. I due passacavi in silicone (compresi nel kit) li ho inseriti io ad una distanza approssimativa.



Proviamo a posizionare il tubo per vedere dove sia la posizione più indicata per far "cadere" l'ugello dell'oliatore nel punto migliore.



Da indicazioni trovate nella guida di installazione del kit (rigorosamente in tedesco ;OP) quella che vedete nella foto è una delle posizioni suggerite.  
So cosa state pensando: la catena poi l'ho pulita per bene... :D



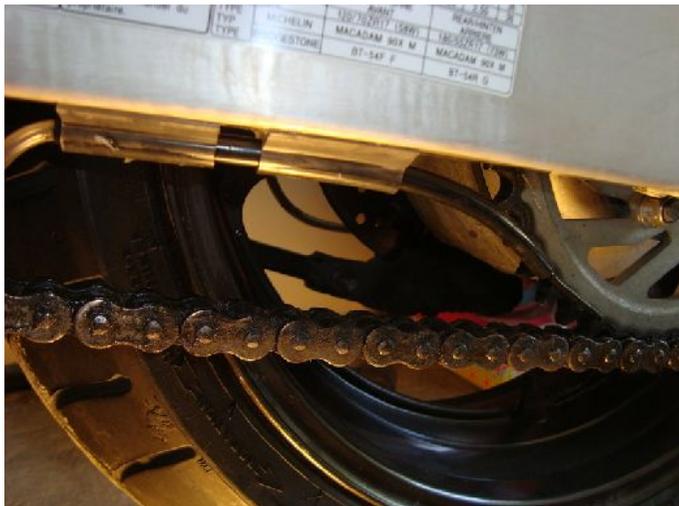
Come dicevo prima, adesso dobbiamo pulire per bene la parte inferiore del forcellone. Per farlo ho utilizzato il petrolio bianco per rimuovere la morchia e l'alcool denaturato per sgrassare la parte da incollare.



Con la colla acrilica in dotazione fissiamo i due passacavi nella posizione trovata.



Attenzione che la colla asciuga in pochi secondi, quindi fate in modo di essere veloci e di non lasciarci le dita attaccate. Io ci ho lasciato le punte dei guanti...



Ecco come risulta il tubo dopo averlo fissato come descritto.



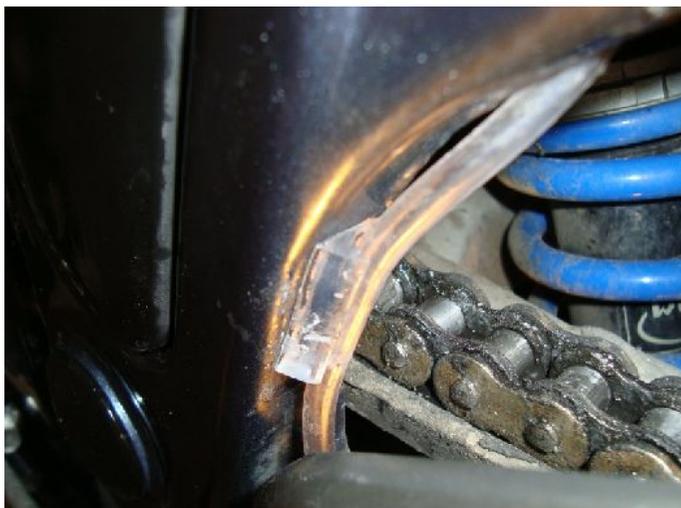
Ora bisogna pensare al tratto che arriva alla fine del forcellone, verso il perno.



Per aiutarmi nel fissaggio ho utilizzato un pezzo della guaina in dotazione che presentava una scanalatura per far passare il tubo dell'olio.



Un pezzo l'ho incollato sulla parte terminale del forcellone...



... un altro pezzo l'ho incollato sulla parte bassa del telaio in modo da vincolare il tubo che ho fatto salire seguendola culla del telaio...



...facendola passare tra il reggisella e la scatola portabatteria...



...per poi proseguire facendolo passare sul lato opposto dove è posizionato il serbatoio dello Scottailer.



Preso la misura, ho tagliato il tubo e l'ho inserito nell'ugello del serbatoio dell'olio dello Scottailer.



Usando le fascette in dotazione ho assicurato il tubo al telaio, sia nella parte vicino al perno forcellone...



..che quella più in alto nella zona del supporto pedana passeggero.



Ecco come si presenta il serbatoio dell'olio a lavoro finito.



Ora dobbiamo riempire il serbatoio con l'olio in dotazione. Appliciamo il tappino con il tubo per il carico dell'olio



Mettiamo la prolunga (sempre in dotazione) al flaconcino di olio che serve al riempimento del serbatoio



Rimuoviamo il tappino presente sul serbatoio, al quale è collegato un tubicino con un filtrino che serve al circuito per "respirare".



Inseriamo la prolunga del flaconcino in dotazione e premiamo con forza per far uscire l'olio che andrà a riempire il serbatoio.



Nel dettaglio vediamo il serbatoio dell'olio che si sta riempiendo. Possiamo notare l'inclinazione di quest'ultimo che favorirà il deflusso per gravità.



Ora che il serbatoio è pieno, bisogna riempire il circuito. Mettiamo la ghiera nella posizione "Prime" in modo da dare il massimo flusso. Accendiamo la moto ed attendiamo che l'olio scenda.



Per velocizzare l'operazione possiamo soffiare sul tubicino che esce dal lato del serbatoio. Aumentando la pressione nel circuito l'olio scenderà più velocemente.



Quando l'olio comincerà ad uscire dall'ugello spegnete la moto e regolate la ghiera del serbatoio su una posizione a metà della corsa.



Rimontiamo il codone facendo le operazioni inverse a quelle viste prima. Ricordatevi di collegare il cavetto del fanalino posteriore.



Diamo una occhiata al lavoro che abbiamo fatto... direi che c'è da esserne soddisfatti!

Ora bisogna regolare il flusso dell'olio. Il manuale di installazione non cita una posizione precisa della ghiera. Bisogna fare dei tentativi e verificare che non sia né troppo (che rischierebbe di colare sul pneumatico) né troppo poco (che non lubrificerebbe a sufficienza).

Io l'ho messo a metà e sembra andare bene, ma mi riservo di provare per più chilometri e vedere quale sia la migliore regolazione.

Che dire di più.... enjoy it!

Andrea aka Suzibandit

[www.motoingrasso.it](http://www.motoingrasso.it)