

Coppie di serraggio

Inviato da Domenico80 - 04/04/2014 11:47

Ciao a tutti 🍌

Apro questo topic per raccontarvi quanto segue.

L'altro giorno mi sono recato dal mio "storico" meccanico di moto per il cambio gomme (almeno per questo mi evito la passeggiata a Roma).

Premetto che compro sempre le gomme per conto mio, poi come sempre passo da lui in macchina per lasciargliele e infine ci mettiamo d'accordo sul giorno e l'orario in cui posso andare a trovarlo in moto per il cambio.

Premetto anche che F (uso per discrezione l'iniziale del nome) è un fenomeno, è relativamente giovane, ha seguito in passato un team ufficiale in supersport (mondiale) e anche campionati "minori", è stato capo officina per anni di vari centri assistenza ufficiali (Ducati in particolare) e sa mettere le mani (e bene) su qualsiasi mezzo a due ruote, soprattutto se il mezzo in questione è una moto destinata alla pista (da lui in più di 10 anni ho sempre trovato regolarmente motociclette super sportive completamente smontate, con modifiche a tutto ciò che è concepibile, dal motore alle sospensioni, dai freni al telaio, in una parola: tutto). Nonostante la crisi molto forte nel settore supersport, ha ancora clienti che si fanno centinaia di km con carello o furgone per servirsi da lui.

Vengo al dunque dopo queste premesse.

Coppie di serraggio dei dadi delle ruote della Griso.

Mentre smonta, sostituisce le gomme e procede all'equilibratura, parlando gli dico: "Da manuale la coppia di serraggio del dado anteriore è 80 Nm, mentre per i 4 della ruota posteriore è 110 Nm";

Mi guarda incredulo e mi dice (scherzosamente, ma neanche troppo..): "Allora stasera scrivi una bella lettera alla Moto Guzzi, e fai presente che con queste coppie i cuscinetti lavorano in compressione e quindi male con tutte le conseguenze del caso.. il dado anteriore in particolare deve solo 'appoggiarsi', il perno-ruota è infatti assicurato dalle viti dei gambali della forcella";

Morale della favola, il dado del perno-ruota anteriore della mia Griso è serrato ora a 22 Nm (anche al posteriore le coppie di serraggio delle 4 viti sono al di sotto di quanto riportato dal libretto uso e manutenzione).

Cosa ne pensate?

Io di F mi fido ciecamente e quindi non tocco nulla.. di certo farò presente il fatto al meccanico dove andrò per il tagliando dei 10000 km (Denci) per sentire anche la sua "opinione";.



=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da doppiabi - 04/04/2014 12:24

Domenico80 ha scritto:

il dado anteriore in particolare deve solo 'appoggiarsi', il perno-ruota è infatti assicurato dalle viti dei gambali della forcella; questa la sapevo x il resto ci vorrebbe ubi

=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da Oliver 2bak - 04/04/2014 13:38

La sapevo anch'io, dopo aver fatto fuori i cuscinetti anteriori ☺

=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da acomp - 04/04/2014 13:55

Secondo me, all'anteriore vanno prima fissate le viti dei gambali (che fermano tutto); poi il dado va fissato ma la coppia di serraggio, a questo punto, non comporta ulteriori compressioni sui cuscinetti, ma solo del dado contro il gambale...

Re: Coppie di serraggio

Inviato da criminalzoot - 04/04/2014 14:45

Oliver 2bak ha scritto:

La sapevo anch'io, dopo aver fatto fuori i cuscinetti anteriori 😊

idem

=====

Coppie di serraggio

Inviato da dedo - 04/04/2014 16:09

lo ho cambiato le gomme da poco...devo far ricontrollare il serraggio casomai rischio i cuscinetti?!

Sent from my iPhone using Tapatalk

=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da muccopezzato - 05/04/2014 11:17

Io mi attengo SEMPRE a quanto scrivono gli ingegneri sui manuali di officina, che abbiamo la non comune fortuna di avere disponibili, poi come già aveva i discusso in altro topic, se guardi il perno ruota, vedi che è impossibile che il dado forzi sul cuscinetto, perché ci sono gli spallamenti ovviamente misurati al mm.

La ktm sm per dire riporta 90nm al post.

Oltretutto un cuscinetto normale come quello ruote non è in grado di sopportare carichi di torsione tra la corona e l'anello interno, che sia 80 o 40 Nm

Piuttosto, come detto sopra particolare attenzione va fatta nella corretta sequenza del montaggio, che salvo errori, e il contrario di quanto detto sopra, cioè prima si chiude il bullone, poi si pompa un paio di volte con le forcelle per allineare gli steli e per ultimo le viti dei gambali.....

Va detto che sul manuale della Griso non è specificato il rimontaggio, ma è uguale per tutte le motorette...

=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da Domenico80 - 05/04/2014 13:40

La sequenza delle operazioni per il montaggio della ruota anteriore (che ho sempre visto fare), è quella riportata da mucco (se ricordo bene) 

- 1) si posiziona la ruota col perno e si serra il dado alla coppia prescritta;
- 2) si "allargano" le pasticche e si montano le pinze avvitando i bulloni fino a quando "toccano"; il piedino ma senza serrarli;
- 3) si da qualche pompata con la leva del freno ant. per serrare le pasticche e si tiene frenata la ruota;
- 4) si da qualche bella pompata alla forcella (tenendo frenata la ruota ant.) per l'allineamento degli steli;
- 5) si serrano i bulloni in fondo al piedino alla coppia prevista (sempre tenendo frenata la ruota);
- 6) si molla il freno e si serrano le viti delle pinze alla coppia prescritta.

Ora, riflettendo tra me e me.. è possibile (direi probabile..) ci sia stato un "misunderstanding" da parte mia.. il valore di 22 Nm era presumibilmente riferito alle viti dei piedini della forcella.

Comunque chiederò per bene in occasione del tagliando e magari aggiornerò qui.



=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da acomp - 07/04/2014 14:14

Nel manuale d'officina del Griso c'è la procedura per togliere la ruota: prima si rimuove il dado del perno, poi si allentano le viti dei piedini. Possibile che per rimontarla non si debba seguire, al contrario, la stessa sequenza?

=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da motoube - 07/04/2014 23:06

doppiabi ha scritto:

Domenico80 ha scritto:

il dado anteriore in particolare deve solo 'appoggiarsi', il perno-ruota è infatti assicurato dalle viti dei gambali della forcella; questa la sapevo x il resto ci vorrebbe ube

X anteriore ok.

Invece sul posteriore no.

Vanno serrate a 112 Nm. Va leggermente ingrassato il filetto, il cono dove appoggia sul cerchio e l'accoppiamento fra vite e cono

Altrimenti si svitano mentre vai.

Sent from my BlackBerry 9360 using Tapataalk

=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da Domenico80 - 07/04/2014 23:37

"Altrimenti si svitano mentre vai." ®

Spero vivamente di non provarlo mai!

Dal montaggio ho percorso solo poche decine di km..

secondo voi si sarebbero già svitate se non fosse stato applicato il grasso e fossero state serrate tipo a 90 Nm?

Va beh mi tocca controllare a questo punto..



=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da porsche - 10/04/2014 16:22

Salve, quindi riassumendo 22 nm per il dado ruota anteriore e 25 nm per mozzetti forcella ?

=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da GriGio - 10/04/2014 17:03

Si. Recentemente ho dovuto controllare anch'io delle coppie di serraggio e nei manuali di officina sono descritte in modo veramente chiaro, pensavo fosse più difficile individuare la vite giusta 🙄

www.grisoguzzi.it/griso-guzzi-download/griso-guzzi-manuali.html

=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da Domenico80 - 14/09/2014 21:36

Riprendo questo topic perché.. (e chiedo scusa visto che mi dilungherò)..

allora, stamane faccio un giretto di 200 km, torno per pranzo, guardo il GP di Misano e con calma scendo in garage per pulire un pò la moto, il casco, la giacca, ecc.

Come mio solito effettuo un rapido controllo visivo della bulloneria (almeno quella più a vista, chi guida bicilindrici da qualche anno sa che nessuna vite è al "sicuro" 🙄), inoltre un'operazione che eseguo sempre a fine pulizia è il "soffiaggio" con aria compressa..

Punto la pistola sul mozzo del cerchio posteriore (che sulle SE è a raggi con i 4 bulloni a vista) e.. uno

dei quattro.. sotto i 7 bar di aria soffiata.. mostra una chiara vibrazione ☹

Non faccio una piega.. termino il soffiaggio della moto, scarico d'aria il compressore, tolgo i guanti e mi avvicino al cerchio posteriore.

Il bullone che vibrava sotto l'effetto dell'aria era decisamente allentato e si è svitato a mano.. 😞

Prima riflessione: ok Domè, non pensare che hai rischiato la vita, con 3 bulloni su 4 ben saldi, il cerchio sarebbe comunque rimasto in sede;

seconda riflessione: per fortuna il bullone si è allentato ma non l'hai perso..;

terza riflessione: l'ultima volta che è stato smontato il cerchio è stato 5 mesi fa per il cambio gomme, inoltre visto che questo controllo lo faccio sempre, il bullone si è allentato sicuramente durante il giro di stamane.

Dire se tale "allentamento" sia stato dovuto al fatto che il fissaggio è stato fatto a una coppia inferiore a quanto prescritto è molto difficile.

Il bullone (con relativo "cono") è "pulito" su tutto il filetto, senza segni di usura particolare né "ombre" di grasso o simili.

Al momento non ho una bussola da 17 per la dinamometrica (me la procurerò in settimana).

Controllerò naturalmente anche la coppia degli altri 3 bulloni (110 Nm come da manuale), e metterò del grasso (anche nel cono) come suggerito da Ube più su.. (consigli sul tipo di grasso? ..frenafiretti potrebbe andare ugualmente bene?)..

Insomma, non so se sia capitato già a qualcuno di "perdere" un bullone del cerchio posteriore.. ma ogni tanto verificate presenza e serraggio della bulloneria 🙄



=====

Re: Coppie di serraggio

Inviato da doppiabi - 14/09/2014 22:46

in quasi nove anni di griso, due della stampella altri 3 o 4? che non ricordo
altri tre o quattro avvistati prima che prendessero il volo

della ruota mai e non ricordo neanche di allentati

=====