

Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da Chandra - 21/06/2011 15:33

Qualcuno è in grado di dirmi perchè le guarnizioni suddette, acquistate da Stucchi e cambiate dal sottoscritto personalmente, abbiano fatto solo 5000 km. prima di ricominciare a perdere?

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da GriGio - 21/06/2011 15:38

Hai stretto troppo?

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da robywan - 21/06/2011 18:25

delicati delicati

soprattutto in zona gommole varie 😊

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da Chandra - 21/06/2011 21:02

Sono passato dal mecca che ha fatto il giro delle brugole e le ha trovate tutto sommato a posto....forse un'idea lente! Comunque visto che ho già l'appuntamento da lui per la registrazione punterie ed ho già le guarnizioni nuove (sempre Stucchi) vedremo quanti ne farò al prossimo giro!

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da nevrastenek - 22/06/2011 00:16

osti... le ho montate 5000km fa e per ora tutto ok.

con le originali di certo avrei già avuto il problema... sperem

quello che ho notato con le originali è che pare si cuociano e rompendosi o ritirandosi permettano la fuori uscita dell'olio.

Quando smonterò le attuali vi farò sapere in che stato sono.

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da Morga190 - 22/06/2011 00:18

Le mie (originali) hanno fatto 7000 km prima di cominciare a sanguinare (Il Motul 7100 è rosso sangue 🙄)

Dopo che mi sono arrivate quelle di stucchi ho smontato i coperchi e li ho spianati, visto che non erano molto ben lavorati. L'operazione è abbastanza semplice ma ci vuole un po' di manualità per evitare di fare danni.

Occorrente:

), o in alternativa un piano di riscontro da officina (avercello...)
- una lastra di vetro spessa (5-6 mm bastano) rubata da un comodino (come ho fatto io 🙄)
- carta abrasiva 800/1000 "wet and dry" (prendetela buona, la usate parecchio "wet and dry"; 🙄)
- nastro telato
- boNboletta di WD40 🙄

Caldamente consigliata una chiave dinamometrica con inserto per le 16 (!) brugole M6X25 dei coperchi infernali.

Fatto? Bbbbbbene!!!

Si parte:

Smontate i coperchi coprivalvole ed eliminate per quanto possibile i residui di guarnizione che per uno dei corollari delle leggy di murphy applicati alla meccanica si annideranno SEMPRE nel posto meno accessibile. Attenzione a non graffiare profondamente la superficie di contatto coperchio-guarnizione, è più facile di quanto sembri. Prendetela con calma, mica vi rincorre nessuno... stesso discorso per la superficie di contatto testata-guarnizione, fase in cui apprezzerete di avere un motore bicilindrico a V trasversale, poichè potrete farlo tranquillamente da seduti e senza bisogno di mandare il mille pezzi la moto. A parte i coperchi infatti vanno smontati solo i fianchetti, le protezione della candela e le pipette

delle candele esterne col relativo filo. Già che ci siete date un occhio al connettore del filo alla bobina, una botta di WD40 - che avrete di sicuro a portata di mano perchè vi servirà dopo - non gli fa male, come anche una stretta alle due metà in maniera da migliorare il contatto (tendono ad allargarsi).

Stendete il foglio di carta abrasiva sul vetro e bloccatelo lungo i bordi con il nastro telato, facendo attenzione che stia ben aderente alla lastra, altrimenti va tutto a tro..

Spruzzate uniformemente e senza parsimonia 'sto benedetto WD40 sulla carta abrasiva

Appoggiate il coperchio pulito come spiegato sopra sulla carta abrasiva e maneggetelo con movimenti circolari (dai la cera-togli la cera), facendo attenzione a non applicare molta forza con la mano, ma soprattutto a non applicarla CONCENTRATA in un punto, altrimenti lo mandate fuori piano, il che è MOLTO male, poichè lo scopo dell'operazione è mettere i coperchi IN PIANO, in maniera da far lavorare la guarnizione in maniera ottimale. All'inizio sentirete che il coperchio "ruota" con facilità. Bene: girate il coperchio e vedrete che i punti in cui state asportando il materiale (dove c'è quella specie di pappetta grigio scura / nera) sono pochi rispetto a tutta la superficie. Questo è dovuto a ridotto spessore del coperchio (non è una parte strutturale), che per di più è realizzato per pressofusione. Entrambe queste caratteristiche fanno sì, insieme alla lavorazione eseguita in maniera "economica", che il coperchio si deformi durante la spianatura, mentre le testate - molto più rigide - tollerano meglio la lavorazione di spianatura "a brezza" (avanzamenti elevati, in maniera da avere una lavorazione più veloce e meno costosa) e risultano più in piano. OK, ora continuate pazientemente a spianare, applicando sempre un po' di forza in maniera distribuita. Un trucco è quello di tenere i coperchi soltanto con i polpastrelli, distribuendo il carico in maniera più uniforme possibile (non ci deve essere un dito che sforza di più). Dopo un po' sentirete che fate più fatica: girate il coperchio e vedrete che le zone con la pappetta nera sono la maggioranza. Ci siamo quasi: quanto TUTTA la superficie è omogeneamente pappettosa avete finito il primo coperchio. Ripetete per il secondo, senza farvi prendere dallo sconforto o dalla smania di finire il lavoro, altrimenti cadrete nella tentazione di pigiare troppo su qualche dito, mandando in vacca l'operazione. Una certa esperienza con il modellismo in resina o meglio in vacuform aiuta e non poco...

Ora che avete i vostri coperchi belli spianati mettete mano alle guarnizioni. C'è chi passa un velo di pasta sigillante, oppure grasso, oppure... niente, confidando nella planarità della testata e nella bontà delle guarnizioni che sono comunque di carta e dopo un po' "fisologicamente" si "cuociono". Decidete che fare e poi appoggiate in loco le guarnizioni controllando che siano montate correttamente. Io ho orientato la faccia con la scritta sul lato testata, poichè al successivo smontaggio si staccherà meglio, facilitandovi il compito della rimozione dei residui. A questo punto entra in gioco la dinamometrica. Abboccate le viti nei fori e portatele a battuta senza stringerle. Tarate la dinamometrica ad un valore di coppia di serraggio più basso di quello finale (10Nm) e fate un primo "giro" stringendo le viti "in croce" (alto sx, basso dx, basso dietro, alto avanti etc etc). Tarate a 10 Nm e date il serraggio finale. Tutto questo sempre per tenere più piano possibile il coperchio sulla testata, in maniera da far funzionare al meglio la guarnizione.

Rimontate il tutto ed accendete il motore per verificare il corretto funzionamento (io mi ero scordato di ricollegare una pinetta 📌) ed eventualmente rabboccate l'olio (sontando il coperchio SX con la moto sul cavalletto laterale ci sta che un po' di olio "evada":).

Io ci ho passato una mattinata uggiosa, speriamo sia servito a qualcosa 🍷

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da Chandra - 23/06/2011 14:27

ok grazie, anche se faccio fatica ad adattarmi all'idea di dover spianare i coperchi artigianalmente su una moto che visti i km. dovrebbe essere perfetta!

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da Morga190 - 24/06/2011 12:50

Un amico con la Stelvio (prima serie) ci ha fatto 180 km 😊 prima di cominciare ad mondarci gli stivali d'olio. Certi coperchi nascono sfigati, non ci sono km che tengano...

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da marco76 - 24/06/2011 15:39

per la Stelvio è diverso il discorso perchè non è colpa dei coperchi ma degli o-ring fallati 😊

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da nevrastenek - 11/08/2011 00:16

nevrastenek ha scritto:

CUT..Guarnizioni Stucchi...CUT

Quando smonterò le attuali vi farò sapere in che stato sono.

oggi ho regolato le valvole. Dopo 10000km si sono staccate perfettamente senza lasciare residui e senza rompersi.

Le guarnizioni sembravano nuove 😊

ovviamente in 10000km nessuna perdita.

Guarnizioni stucchi per sempre 😊

e questo problemino è risolto 🛠️

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da aldo72 - 11/08/2011 09:37

Ciao

per risolvere il problema e non avere MAI inconvenienti, io utilizzo un sottile strato di pasta per guarnizioni oppure mastine nero sempre per guarnizioni.

Procedete in questa maniera:

Prima di rimontare il coperchio valvole dovete pulire per bene i bordi della testata e del coprivalvole da eventuali residui con uno straccio imbevuto di benzina, quindi asciugare bene con uno straccetto asciutto e passare un sottile strato di pasta su tutta la superficie della testata dove andrà alloggiata la guarnizione; dopo aver alloggiato quest'ultima, ripetete l'operazione sui bordi del coprivalvole e rimontatelo avendo cura di eliminare sbavature quando il mastice è ancora morbido.

A questo punto stringete i bulloni con il serraggio indicato nel manuale d'officina.

In questa maniera, in quasi 40.000 mila km, non ho mai avuto nessuna perdita d'olio ne, tanto meno, alcuna usura delle guarnizioni che, per assurdo ho riutilizzato due volte.

Eccovi alcuni esempi di prodotti:

www.speedup.it/index.php?fuseaction=home.1133223&us=

www.arexons.com/arexons/cms/auto/guarniz...ice-guarnizioni.html

www.pigal.it/index.php?page=shop.product...cchk=1&Itemid=64

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da Alessandro - 11/08/2011 14:53

Ciao,

è essenziale che pulisci tutta la sede della guarnizione, sia sul coperchio

che sulla testata, da eventuali residui di quella vecchia

e che inumidisci un pochino con l'olio motore le nuove prima di montarle.

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da TheHammer - 11/08/2011 17:15

Penso di essere uno dei fortunati..., dopo 65.000 km non ho mai visto neanche l'ombra di una minima perdita d'olio. Non so che guarnizioni usa il mio mecca....

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da Tacan - 12/08/2011 11:05

io per ora non ho avuto problemi, 10800km...certo, non sono moltissimi considerando il chilometraggio medio dei Briganti...comunque incrocio le dita! 🙏

=====

Re: Guarnizioni coperchi coprivalvole

Inviato da marco76 - 12/08/2011 12:24

Tacan avevi detto la stessa cosa per la pompa.... 🛢️