

COME TI SOSTITUISCO IL MONO

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:

- Una prolunga a “T” abbastanza lunga (1)
- Cricchetto e due bussole da 17 e 14 (2)
- Chiavi fisse da 17 e da 14 (3)
- Chiave esagonale a “T” da 6 (4)
- Chiave dinamometrica (5)
- Grasso per cuscinetti (al litio o al bisolfuro di molibdeno)
- Petrolio lampante (Petrolio Bianco)
- Pennello
- Stracci a volontà

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.

Per fare il lavoro è fondamentale che la moto sia posizionata sul cavalletto centrale: se non lo avete procuratevene uno di quelli alzamoto, ne potete trovare di economici nelle grandi distribuzioni attorno ai 30-40€..

Come dicevo sopra, il lavoro tutto sommato è semplice: alla fine sono da rimuovere 4 dadi in tutto, e non occorre togliere la ruota posteriore.

Le uniche "difficoltà" che incontriamo sono che per accedere al dado che tiene la parte superiore dell'ammortizzatore bisogna avere un attrezzo sufficientemente lungo per arrivarci dall'esterno (io ho rimediato con una prolunga in dotazione alla serie dei cricchetti della Pastorino che ho comperato), e che per togliere uno dei dadi posti nella parte inferiore (nel biellismo) bisogna rimuovere il supporto pedana / freno posteriore (niente di estremamente complicato, comunque...).

Preparatevi a dover fare molta forza su alcuni dei dadi che fissano il mono: anche se questi non vano chiusi ad una coppia elevatissima, l'ossido formato sui filetti con buona probabilità vi creerà problemi.

Nel caso provare a percuotere il bullone con un martello per sbloccarlo, oppure spuzzate dello Svitolo o similare e lasciatelo agire per qualche minuto. Nel mio caso sono bastati un paio di colpi ed una serie di bestemmie (;Op)....

Un suggerimento: allentate tutti i bulloni quando il mono è ancora montato, anche quelli non indispensabili per la rimozione (tipo quello inferiore dell'ammortizzatore) in quanto poi sarebbe difficile farlo senza chiudere l'insieme in morsa e trattandosi di una bielletta in alluminio ve lo sconsiglio.

Idem per quanto riguarda il rimontaggio: la stretta finale ai bulloni datela a mono montato, andrete molto meglio!

Prevedete lavorare in un locale ben illuminato ed areato, soprattutto per il lavoro IMPORTANTISSIMO di pulizia dei cuscinetti a rulli del leveraggio che andrete a fare con il petrolio....

Insistete bene in questa parte, magari mettendo a bagno tutto il blocco nel petrolio: io non ne avevo a sufficienza ed ho ripassato più volte con un pennello, provando con il dito la scorrevolezza dei rulli. Date magari una soffiata con il compressore e ripetete il lavaggio fino a che non sentite i rulli lavorare bene.

Per quanto riguarda il grasso: io ho utilizzato il grasso che uso normalmente per la catena, un grasso nero al Bisolfuro di Molibdeno regalatomi dal precedente proprietario: se dovete acquistarlo chiedete al rivenditore un grasso per cuscinetti, per non sbagliare.

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



Posizioniamo la moto sul cavalletto centrale, in piano assicurandosi di avere sufficiente spazio di manovra da entrambi i lati.



Rimuoviamo il coperchietto posto sul lato sx della moto, nel punto dove il telaio si congiunge con il reggisella. Sotto vedrete un foro che risulterà in asse con il bullone superiore del mono. Non illudetevi: non ce ne è uno anche dall'altra parte, quindi dovrete ingegnarvi per bloccare il dado dall'altra parte....



Infilate nel foro la prolunga con la chiave da 14



.... bloccate il dado dall'altra parte ed allentate il bullone... non illudetevi, non tutti i bulloni sono così facili da allentare...



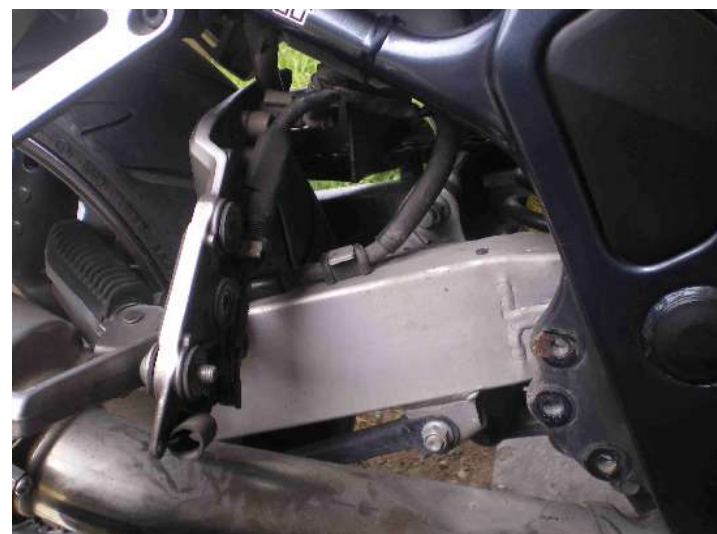
In questa foto si vede la parte superiore del mono con il dado allentato...



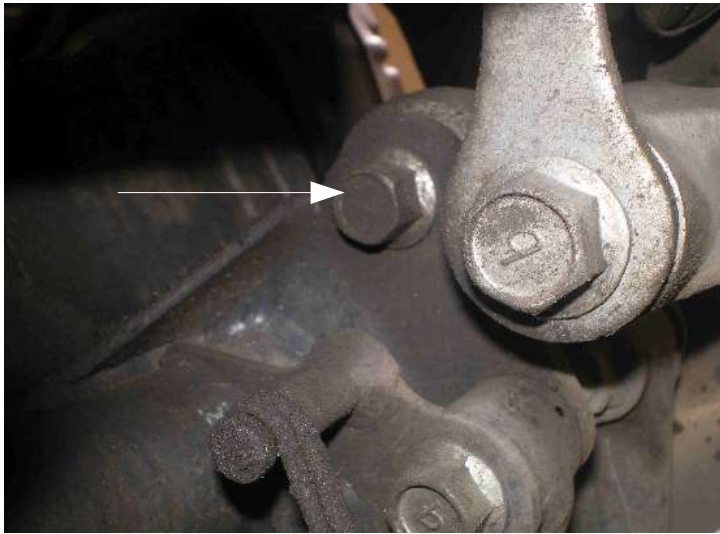
Con la chiave esagonale da 6 passiamo ora alla rimozione del supporto pedana / freno posteriore per accedere agevolmente ad uno dei dadi del biellismo (più avanti si vede).



Per rimuovere una delle viti esercitate una pressione alla leva del freno per riuscire ad inserire la chiave.



Spostiamo di lato il blocco facendo attenzione a non fare danni al tubo del freno. Assicuriamoci che rimanga in posizione e che non interferisca con i movimenti.



Sulla sinistra vedete il dado “maledetto” che vi ha costretto a rimuovere il supporto pedana....



Fermando il bullone dalla parte opposta con la chiave fissa, allentate il dado dal lato del freno posteriore. Questo è il dado che mi ha fatto dannare di più.... comunque calma... siamo quasi alla fine.... Adesso sfilate il bullone e mettetelo da parte.



Sempre bloccando il dado, svitate e rimuovete il bullone che blocca le biellette (quello indicato dalla freccia). L'altro che blocca l'ammortizzatore allentatelo solamente ...

Ora rimuovete il bullone sulla parte superiore del mono e questo cadrà. Potrebbe essere necessario alzare la ruota posteriore per permettere al mono di sfilarsi completamente. Mettetevi sopra la moto (appoggiate il petto sulla sella) e prendendo in mano il forcellone tiratelo verso di voi... attenzione che non sembra ma pesa.... ad un certo punto sentirete un “tlonk”... è il mono che è caduto in terra (;OP)... (scusate se manca la foto ma è successo troppo in fretta..... ;oD)



Nella foto in mono originale con ancora attaccato il biellismo...



Rimuovete anche l'ultimo bullone che fissa il mono per liberare il biellismo che andremo a pulire per bene...



Ecco il fantomatico biellismo. All'interno dei fori, a contatto con i cuscinetti ci sono 3 boccole (indicate dalle frecce) rimuovetele per accedere ai rulli...



Pulite per bene tutto con il petrolio. Insistendo soprattutto sui rulli, provando più volte il loro scorrimento, soffiare via l'eccesso di petrolio e controllate nuovamente. Ripetete più volte l'operazione fino a che i rulli non scorrano bene.



Ecco come si presenta il biellismo una volta pulito... pulite per bene anche le boccole e controllate che non siano segnate dall'usura. Quelle in foto hanno 66.000 km.....



Passiamo all'ingrassaggio dei cuscinetti.... non lesinate sul grasso... passatelo per bene dentro facendolo girare più volte con il dito, in modo da essere certi che il grasso si sia distribuito ovunque... non preoccupatevi, eventuale grasso in eccesso si rimuoverà una volta che inserirete le boccole.



Controllando che sia nel verso giusto, mettete il nuovo mono, fissando il bullone senza stringerlo definitivamente (lo faremo poi una volta montato).



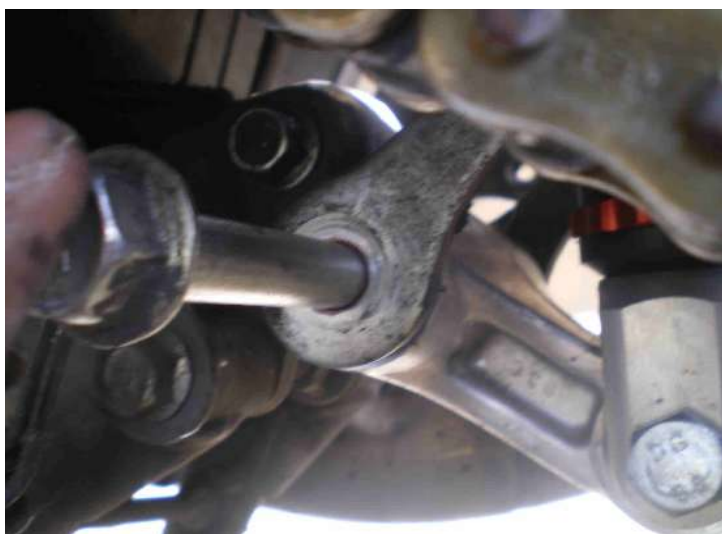
Infilate il mono facendo il procedimento inverso di prima e bloccatelo nella parte superiore inserendo l'apposito bullone. Se volete potete già stringerlo definitivamente: la coppia prevista dalla casa è 50 Nm



Spingendolo con decisione andiamo ad infilare il biellismo sulla sua sede sul telaio (segnata dalla freccia)...



Infiliamo il dado e chiudiamolo definitivamente. La coppia prevista dalla casa è 78 Nm



Passiamo al bullone che fissa le biellette. Chiudiamo anche questo definitivamente.



Per farlo dobbiamo passare sull'altro lato della moto. La coppia prevista anche in questo caso è 78 Nm
Serriamo anche il dado inferiore del mono (sulla sx) a 50 Nm



Rimontiamo il supporto pedana...



...rimontiamo il coperchietto sul telaio....



...e godiamoci il lavoro che abbiamo fatto...
Direi che una bella birra ce la siamo meritata!!!

CONSIDERAZIONI

E' implicito che per fare determinati lavori bisogna avere un minimo di manualità e di dimestichezza con le attrezzature. Se mettete le 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.

RINGRAZIAMENTI

Vorrei ringraziare:

Nicola aka *Freddy55* per i preziosi consigli dati che mi hanno permesso di fare il lavoro illustrato nel presente documento.

Alessio aka *Fuso* per avermi fatto da aiutante e sostenitore morale ;Op

Che dire di più... enjoy it!!

Andrea aka Suzibandit