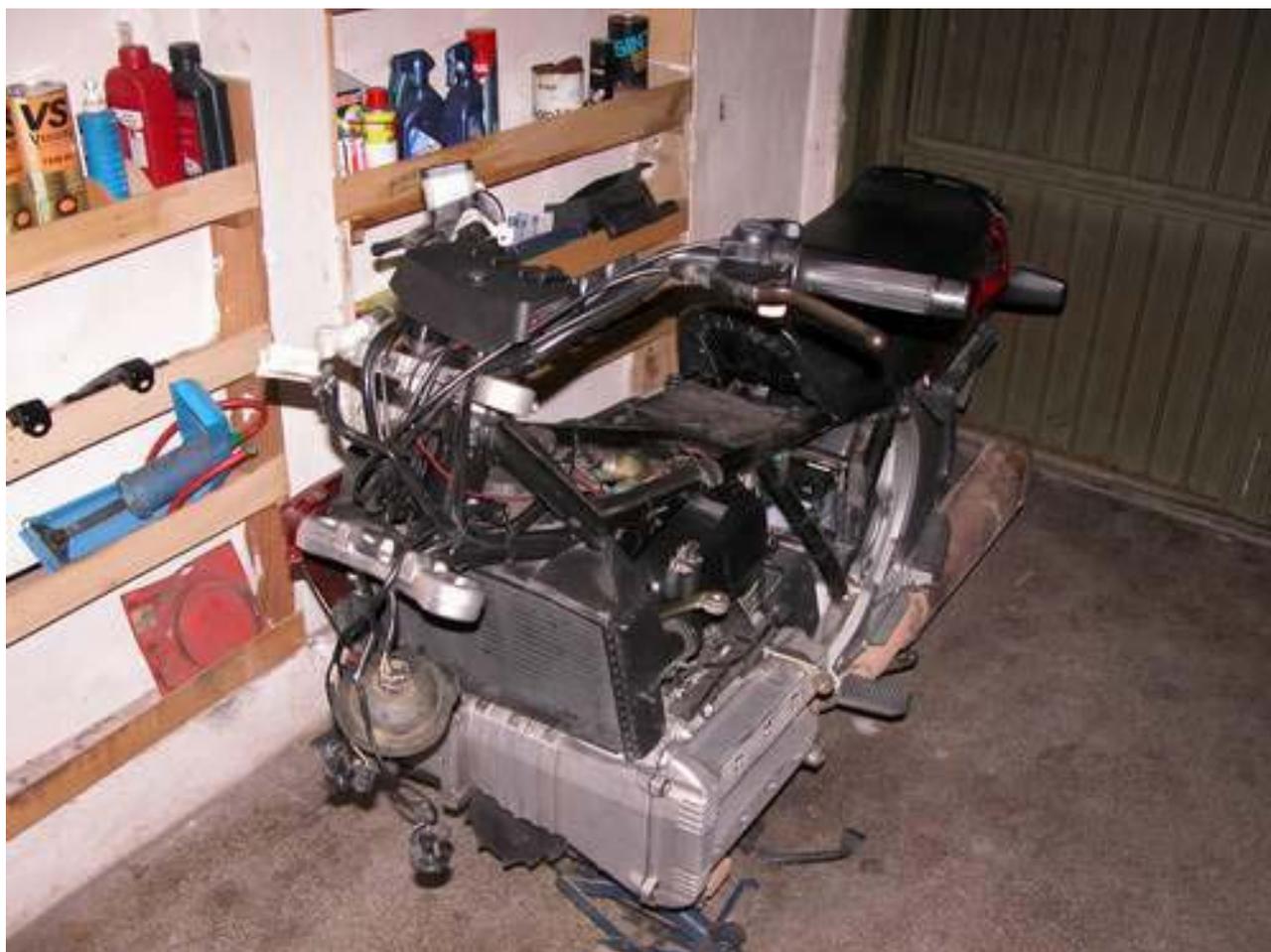


Riparazione carena RT

Quando portavo a casa la mia nuova RT, mi sono accorto che la parte superiore del parabrezza aveva delle notevoli oscillazioni a velocità elevate.

Giunto a casa, ho constatato che le viti di fissaggio del plexiglass non erano strette bene. Ecco il problema. Già che ci sono penso.. smonto il plexiglass e lo pulisco. Ma al momento di rimettere le viti mi accorgo di avere piegata una delle mollette dove si impanano le viti stesse. Decido di smontare un po' di più e... una cosa tira l'altra... arrivo a questo stadio:



Il problema più grosso era la rottura di un attacco della carenatura. In più mi sono accorto della mancanza delle cuffie di gomma degli steli della forca e che i cuscinetti dello sterzo erano mal regolati e sporchi. Racconto qui di seguito la riparazione della carena.

1. **Il danno** – probabilmente conseguente ad una caduta. L'attacco superiore sinistro si era strappato. Ecco la carena danneggiata:



ed ecco il pezzo rotto:



Lo smontaggio delle sovrastrutture e delle parti collegate è abbastanza semplice e intuitivo, il Clymer non è indispensabile. L'unica annotazione che mi sembra importante fare è relativa alla lampadina del faro; il relativo connettore si stacca semplicemente tirando verso la parte posteriore della moto. Preparatevi un bel tavolo coperto da un cartone dove appoggiare la carena da riparare.

2. preparazione dei pezzi – procurarsi un fresino a mano – ne ho trovato uno vecchio in casa senza punte. Le punte le ho trovate da Leroy Merlin; solo 6 euro in una bella cassetta di legno. Per prima cosa si devono lisciare accuratamente le parti da incollare, levando tutte le fibre sporgenti che impediscono alle parti di combaciare e la vernice.

Consiglio, quando possibile, di praticare qualche forellino sulle nervature per aggiungere delle legature in fil di ferro che saranno preziose durante l'incollaggio. Non sono sempre possibili ma aiutano molto.

Studiare bene la posizione dei pezzi da incollare per essere capaci di eseguire bene l'incollatura. La resina epossidica che useremo è una sostanza infernale e renderà molto difficile affrontare imprevisti al momento dell'incollaggio.

Studiare bene come apporre un morsetto che preme i pezzi da incollare durante l'asciugatura. Io l'ho messo a cavallo del foro della freccia, applicando del nastro da carrozziere sulla parte esterna per evitare graffi.

3. preparazione della resina – consiglio di acquistare il kit già pronto. Io l'ho preso da Leroy Merlin. Costa 14 euro e contiene abbondante resina, catalizzatore, il tessuto di fibre di vetro, il pennellino ed un recipiente. E' normale che il contenitore del catalizzatore sembri vuoto, sono tutti così. Il catalizzatore è molto più diluito di quello che usava anni fa (che se usato in quantità eccessiva provocava un indurimento troppo veloce con un forte sviluppo di calore). Con quello attuale l'essiccazione è sempre piuttosto lenta.

Consiglio di usare guanti in nylon tipo usa e getta (come quelli che danno ai distributori). e di tenere a portata stracci e solvente alla nitro, che scioglie la resina molto facilmente.

Mettere una piccola quantità di resina nel bicchierino e aggiungere un po' di catalizzatore. Applicare la resina sulle parti da incollare e unire i pezzi. Se si sono potuti praticare i forellini, applicare le legature e ovunque possibile piccoli fazzoletti di tessuto in fibra imbevendoli con il pennello. Anche il tessuto fibroso è assai sgradevole da lavorare. E' poco flessibile ed è meglio quindi usare più pezzetti piccoli invece di uno grande.

Non pretendete di fare tutto alla prima passata. Meglio procedere con calma, attendere l'essiccazione (qualche ora), smerigliare il tutto e procedere ad una seconda applicazione.

Ogni volta lavare molto accuratamente barattolo e pennello con solvente alla nitro o li troverete trasformati in un blocco monolitico.

Come dicevo, resina e fibra sono davvero antipatiche. Una pinzetta a molla può aiutare – non vi dimenticate di lavare anche essa.

L'effetto è però ragguardevole: la riparazione, se ben fatta è robustissima; quindi posizionare molto bene i pezzi o saranno lacrime amare!



Alla fine, una bella passata di bomboletta completa l'opera.



4. A questo punto? – sembrerebbe finita, rimontare e via... Invece è probabile che la parte più difficile sia in arrivo. Se la moto è caduta, infatti, è probabile che la crociera di fissaggio si sia deformata (è assai più deformabile di quanto non sembri). Bisogna quindi raddrizzarla alla meglio per minimizzare lo sforzo sostenuto da ciascuno dei 4 bulloni di fissaggio e da quelli che uniscono la parte superiore della carena alle metà inferiori.

Esaminare bene la crociera – nel mio caso aveva una crepa che ho fatto risaldare.

Consiglio con l'occasione di verificare anche tutti i gommini che costituiscono i silent block di fissaggio ed anche i sottogommini in nylon nero. Si trovano facilmente e costano poco.

5. **Già che ci siamo...** – consiglio di cogliere l'occasione per verificare lo sterzo. Nel mio caso i cuscinetti erano in ottimo stato ma erano fortemente intrisi di grasso secco e troppo stretti. Ho avuto enormi difficoltà ad allentare il dado dello sterzo, malgrado avessi allentato i morsetti degli steli. Alla fine ho dovuto togliere anche il serbatoio (per non rischiare di sciuparlo), togliere la tubazione del freno ed usare una chiave a bussola di 30 con un immenso braccio di leva. Ho approfittato per pulire bene ogni mm quadrato e, visto che ero senza serbatoio, per cambiare il liquido refrigerante. Nelle pause dell'essiccazione della resina ho anche sostituito i gommini del parastrappi alternatore, cosa che non fa mai male (ma, a soli 50.000 km, non erano malvagi).