

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO PER FARETTI TOURATECH SU BMW R 1150 GS

NOTA BENE: chi scrive è un semplice appassionato al quale nulla sarà dovuto per quanto segue, ma che non si assume **NESSUNA RESPONSABILITA'** per danni di qualsiasi natura derivanti dall'esecuzione materiale delle operazioni descritte in seguito.

Quanto segue sono le indicazioni per montare il faro allo xenon a sx e quello antinebbia a dx.

DOTATEVI DEGLI STRUMENTI NECESSARI

- set di brugole
- set di chiavi torx
- cacciavite piatti e a stella
- nastro vulcanizzato
- nastro biadesivo
- pinze
- forbici
- fascette di plastica
- set di chiavi inglesi (non chiedetemi le misure esatte perchè sarebbe troppo :-))
- 1 metro di filo di rame con guaina rossa di sezione 2 mm.
- 1 fastom terminante con occhiello metallico di diametro sufficiente ad essere innestato nella vite che fissa i cavi al polo positivo della batteria
- 1 fastom che possa poi essere inserito su un polo del relè (prendete con voi il relè per andare a fare spesa)
- 1 portafusibile volante con fusibile relativo da 6,3 Ampere 250 V (meglio se ne prendete qualcuno di scorta).

Innanzitutto smontiamo il serbatoio con le seguenti operazioni (consigliabile eseguire il lavoro con la moto in riserva; preparate qualcosa di morbido sul quale appoggiare il serbatoio: io uso un materassino di quelli da palestra)

- rimozione sella
- rimozione fianchetto plastica nero alla dx del serbatoio
- sgancio dei due tubi benzina a dx del serbatoio (se avete quelli a sgancio rapido ricordate di lubrificare gli o-ring di tenuta prima di re-innestare tra loro le due parti)
- sgancio dei due tubi di sfiato serbatoio sotto sella a dx
- sgancio connettore impianto elettrico/pompa benzina sempre lato dx serbatoio appena sopra i tubi benzina
- rimozione brugola fissaggio serbatoio sotto la sella a dx (occhio al bullone all'interno del telaio che immancabilmente precipiterà dove non potrete più riprenderlo ;-))
- rimozione serbatoio: prendetelo (io lo sollevo stando alla sx della moto) con mano sx davanti a bocchettone rifornimento e mano dx a sostenere la parte posteriore, sfilatelo indietro e verso l'alto.

Ora, spero che per quanto riguarda il montaggio delle staffe porta faretto sotto il becco nessuno abbia problemi, cmq ci sono da svitare solamente 2 viti per parte che poi andranno sostituite da quelle presenti nella confezione Touratech, più lunghe, perché dovranno serrare lo spessore supplementare delle staffe appena montate.



FARETTO XENON

- si fissa alla staffa con 2 brugole, quindi anche qua tutto liscio...non ci sono due buchi, ma due asole che vi consentiranno di orientare il faro come meglio credete

N.B. TUTTI I CAVI IN DOTAZIONE SONO GENERALMENTE MOLTO PIU' LUNGHI DI QUANTO SAREBBE NECESSARIO; IO LI HO RACCOLTI E FISSATI COME MEGLIO HO POTUTO, NON RITENENDO CONVENIENTE TAGLIARLI SIA PER RIDURRE TEMPI DI LAVORO E POSSIBILI "PUNTI DEBOLI" NEL CIRCUITO, CHE PER LASCIARE "ORIGINALE" IL MATERIALE IN MODO CHE DECIDENDO DI VENDERLO IN FUTURO ESSO RISULTI PIU' APPETIBILE NON ESSENDO STATO MODIFICATO IN ALCUN MODO.

CENTRALINA BASSA/ALTA TENSIONE DEL FARETTO ALLO XENON

- Canotto di sterzo: guardiamolo alla sua DX: c'è un fascio di cavi legati assieme con una fascetta di plastica che a sua volta è fissata al telaio passando dentro un buchino proprio sopra il numero di telaio stampigliato: va rimossa ed i cavi spostati verso l'esterno e fissati tra loro con altra fascetta perchè in quel foro faremo passare una delle due viti di fissaggio della piastra porta centralina di trasformazione (lo xenon va ad alta tensione)
- Rimuoviamo l'altoparlante del clacson che si trova sotto il canotto di sterzo svitando il relativo dado)
- Abbiamo la staffa in alluminio, quella con i due "dentoni" che spuntano in fuori: questa va inserita all'interno del canotto di sterzo e fissata con le due viti passanti alla parte DX dello stesso canotto (uno dei due fori è quello che abbiamo appena liberato dalla fascetta e dai cavi)
- Accertiamoci di aver inserito la piastra porta centralina in modo che i due incavi che servono per far passare i cavi di alimentazione (quello proveniente dal relè e quello che alimenta il faro) siano rivolti verso il basso. Le viti le facciamo passare da dentro e le blocchiamo dall'esterno del canotto con i controdadi in dotazione (fatevi aiutare da qualcuno perchè è una operazione veramente brigosa!)
- Ok, a questo punto possiamo infilare la centralina nella piastra e bloccarla con l'elastico in dotazione, facendo passare questo sopra la centralina ed incastrandolo nei due "dentoni" che prima abbiamo lasciato rivolti verso l'interno.



- Colleghiamo il faretto allo xenon con il cavo proveniente dalla centralina di alta tensione mediante l'aggancio rapido (spingere e ruotare)

Passiamo alla parte elettrica

- il relè in dotazione ha già tutti i cavi inseriti a dovere: esso va fissato alla SX della moto con una vite già presente ed avvitata sul telaio nei pressi della batteria (la si vede bene perchè c'è solo quella (a tal proposito la piastra triangolare con angoli smussati presente nella confezione che dovrebbe fare da "intermediario" tra il relè e la vite non serve a nulla: probabilmente serviva sul modello 1100...lasciatela perdere)

I 2 fili marroni presenti (uno uscente dal "POLO 85" del relè e l'altro che arriva da dentro la guaina nera e serve per portare il negativo alla centralina dell'alta tensione) devono essere collegati al polo NEGATIVO della batteria, mentre quello rosso grosso con portafusibile che esce dal "POLO 30" andrà invece al POSITIVO della batteria.

Dal “**POLO 87**” esce il filo blu che entra nella guaina nera e porta alimentazione alla centralina dell’alta tensione

Facciamo passare i cavi contenuti nella guaina nera in modo che arrivino agevolmente alla centralina: dalla parte SX dove abbiamo attaccato il relè io li ho portati alla parte DX della moto facendoli passare davanti a batteria e centralina dell' abs, li ho raccolti subito dopo e da qui li ho fatti andare alla centralina del faro; la guaina termina con il connettore a sgancio rapido e dotato di guarnizione che andrà collegato alla centralina del faro (**OCCHIO AL VERSO DI INSERIMENTO!!!** C'è il dentino di blocco dell'attacco da una sola parte della fusione che esce dalla centralina, ma dalla altra parte di questa fusione c'è una protuberanza, seppur più grande della prima, che potrebbe trarre in inganno e farvi inserire il cavo al contrario)

IMPORTANTE: ovunque decidiate di fissare i cavi perchè non penzolino, ricordate di lasciare loro il necessario "gioco" perchè possano seguire le oscillazioni dello sterzo e delle sospensioni senza strapparsi!

- L'ultimo filo, quello **GIALLO-GRIGIO** esce dal “**POLO 86**”: è quello che porta la corrente di consenso al relè e che dobbiamo interfacciare all'impianto elettrico tramite il filo bianco che porta corrente agli abbaglianti.



Ora, a seconda dell'anno di produzione della moto i blocchetti elettrici porta cavi che si trovano sotto il serbatoio all'altezza del bocchettone di rifornimento sono diversi: sul modello 2001 parliamo del blocchetto bianco grande a DX e il filo è il secondo in alto partendo da DX verso SX;

sul modello 2003 il blocchetto è quello bianco lattiginoso sotto quello grigio; il filo è il secondo in basso da SX verso DX: in entrambi i casi il cavo al quale connettersi è sempre di colore **BIANCO**. Nel dubbio consiglio di dotarsi di un tester, accendere il quadro girando la chiave, appoggiare il **NERO** del tester sul polo negativo della batteria o sul telaio e col **ROSSO** del tester verificare quale dei contatti dei blocchetti elettrici di cui sopra è quello che porta corrente agli abbaglianti azionando, ogni volta che si appoggia il rosso del tester su un contatto diverso, l'interruttore degli abbaglianti; una volta trovato, usate il rubacorrente per collegare questo filo con quello proveniente dal relè.



PER CHI NON SA DI COSA STIAMO PARLANDO

RELE': è un componente elettrico che, in pratica, serve ad impedire che un qualsiasi burlone che vi passa vicino alla moto

accenda simpaticamente l'interruttore dei fari in vostra assenza, lasciandovi completamente senza batteria giusto per quando tornerete alla vostra moto: possiamo immaginarlo (gli addetti al settore mi passino le espressioni poco tecniche) come due interruttori accavallati uno all'altro che fanno in modo che il secondo (quello che porta corrente dalla batteria al faro) non funzioni se non viene attivato il primo (cioè quello che prende corrente sottoquadro, ovvero solo dopo che avete girato la chiave nel cruscotto) che dà, appunto, la corrente di "consenso".

RUBACORRENTE: è quel pezzetto di plastica che nella confezione Touratech è blu o rosso, costituito da due scanalature, messe elettricamente in contatto da quella specie di ghigliottina che si trova nel mezzo, perpendicolare alle stesse. Serve per alimentare (o dare la corrente di consenso ad un relè come in questo caso ad) un circuito supplementare "rubando", per l'appunto, corrente da un circuito preesistente.

Quindi dobbiamo innestare tale pezzo sul filo dell'impianto elettrico originale (appena trovato col tester) con la scanalatura passante, infilare il filo del nuovo impianto del faretto allo xenon nella scanalatura NON passante (guardatelo con attenzione e capirete al volo) schiacciare la ghigliottina di metallo con una pinza in modo che i due fili vengano crimpati assieme dalla stessa (schiacciate bene!); prima di chiudere il rubacorrente e ricoprirlo di nastro facciamo una prova di funzionamento (a volte capita che serrando la ghigliottina non si pelino bene i fili quindi è necessario farlo manualmente in corrispondenza del punto dove poi andrà innestata la ghigliottina stessa)

N.B. Ricordate di usare un bel pezzo di nastro vulcanizzante per coprire a dovere il punto di inserzione del rubacorrente, perchè qui il filo originale viene spellato. A questo punto se avete fatto tutto bene, accendendo la moto, quando inserite l'interruttore abbaglianti e il passing (lampeggio) dovrebbe accendersi anche il faro allo xenon.

FARO ANTINEBBIA

La procedura per l'installazione del faretto sulla staffa di sostegno è identica a quella dello xenon.

- Innestare sul filo rosso da 2mm. di sezione nell'ordine: l'occhiello metallico ad un estremo, il fastom dall'altro estremo, il portafusibile volante, in modo che questi rimanga il più vicino possibile all'estremo dell'occhiello che andrà fissato al polo positivo della batteria.
- La procedura dell'installazione della parte elettrica è anch'essa molto simile...vediamo le differenze.



Quella che maggiormente spicca è che qui non abbiamo la centralina dell'alta tensione, ma dal relè parte direttamente il cavo che si collega al faretto antinebbia.

Dobbiamo fissare il relè dalla parte destra della moto e mancando una vite come quella usata per il relè dello xenon stavolta accostiamo il relè ad una parte del telaio, ve lo appiccichiamo con un pezzo di nastro biadesivo e lo assicuriamo con una fascetta elastica.

La storia è sempre quella, abbiamo quattro fili da sistemare: la parte che va bene per tutti è che uno di questi va al faro e uno a massa sul negativo della batteria.

- Adesso viene la parte diversa: la prima volta che ho installato i faretto l'ho fatto su un GS modello 01/2001, il quale era dotato di cablaggi di alimentazione dei fari di serie (i fili che entrano nei blocchetti che si trovano sotto il bocchettone del serbatoio) di sezione sufficiente ad alimentare anche il faro antinebbia: in questo caso le istruzioni che si trovano all'interno della confezione Touratech sono giuste; sul nuovo modello 2003 invece (E NON SO SE SIA COSI' ANCHE SUL MODELLO 2002), tale impianto originale non è più in grado di sopportare anche l'assorbimento di corrente richiesta dall'antinebbia, avendo una sezione dei fili minore: questo significa che se ci attacchiamo come da istruzioni Touratech al cavo dell'impianto moto che alimenta le luci di posizione, per un pò tutto sembrerà andare bene poi, quando meno ce lo aspettiamo, scopriremo che siamo senza luci perchè si brucia il fusibile dedicato sotto la sella nel vano fusibili. **Per ovviare a questo problema bisogna apportare una modifica ai collegamenti elettrici del relè, operando come segue.**

DESCRIZIONE DEI FILI CHE ESCONO DAL RELE':

- nel relè sono presenti 4 poli elettrici, indicati per numero, 85, 86, 87, 30; dal "**POLO 85**" escono 2 fili: uno marrone che termina con un occhiello e che collegheremo al polo negativo della batteria e uno blu che entra in una guaina nera assieme con il filo rosso proveniente dal "**POLO 30**" del relè...guaina che porta i due fili ad alimentare il faretto antinebbia (collegiamo il rosso al polo centrale del faro e il blu a massa sul polo laterale).



- Dal "**POLO 87**" partono due cavi, uno rosso e uno giallo collegati allo stesso fastom (aggancio metallico rapido): OCCHIO QUI C'E' LA MODIFICA...stacciamo questo fastom e lo lasciamo penzolari, coprendo perfettamente con nastro vulcanizzante tutta la parte metallica appena staccata.

- al "**POLO 87**" appena "liberato" quindi, attacchiamo tramite l'estremo con fastom il pezzo di filo rosso di 2 mm di diametro, comprato e preparato in precedenza, che dovremo collegare al polo positivo della batteria con l'occhiello fissato all'altro estremo.
- Dal "**POLO 86**" esce un cavo blu che entra in una guaina nera (quella di collegamento con l'interruttore); da questa guaina esce anche un cavo rosso, quello che entra assieme col filo giallo nel fastom che abbiamo lasciato penzolari e isolato col nastro. Solo leggendo scoppia la testa, ma se intanto guardate le foto vi accorgete che è più difficile da scrivere che da vedere
- Il filo **GIALLO** è quello che con il rubacorrente dobbiamo attaccare all'impianto della moto...dove? Guardate i blocchetti elettrici: sul modello 2001 esso va attaccato al filo **GRIGIO-NERO** del blocchetto elettrico nero di DX (il filo è il primo in basso a DX);



sul modello 2003 dalla parte destra (come se foste seduti sulla moto) ce ne sono 2 uno grigio piccolo sopra e sotto esso uno più grande bianco lattiginoso: il primo filo in alto a DX che esce da questo blocchetto elettrico è di colore **VERDE-GIALLO** è il "nostro uomo"..attaccate lì il filo giallo e non dimenticate, alla fine del lavoro, dopo aver testato il funzionamento del faro, di coprirlo benissimo con nastro vulcanizzante!

- Per completare l'opera fissiamo l'interruttore sul manubrio, dove più fa comodo: io l'ho messo dalla parte SX, sul montante del manubrio, vicino all'interruttore degli abbaglianti, con la relativa fascetta metallica.



Diventando forse prolisso ho cercato di spiegarmi il più doviziosamente possibile per far capire anche chi fosse completamente digiuno di queste cose...resto disponibile per qualsiasi chiarimento e/o consiglio, grazie. spike_gs_italy@yahoo.it