



Boletín Informativo 01/06

Con estos Boletines Informativos intentaremos dar soluciones a los problemas más comunes de las motos BMW de dos válvulas por cilindro y refrigeración por aire.

Para recibir estos Boletines envíanos un correo electrónico y te mantendremos puntualmente informado.

Índice

Motor
Transmisión
Sistema Eléctrico
Frenos
Suspensiones
Chasis

**Todas las piezas mostradas en este
Boletín tienen un descuento del**

5%

**para pedidos realizados antes del
30 de Junio de 2006**

www.maxboxer.com
maxboxer@telefonica.net
Móvil 669 32 8006



Motor

La gasolina sin plomo ha desaparecido de los surtidores, la mayoría de las BMW anteriores a 1985 no están preparadas para utilizar las nuevas gasolinas.

Existe la denominada memoria de plomo, que durará más o menos en función del uso que se haya dado al motor.

Se puede utilizar el aditivo que ya está disponible en todas las gasolineras, grandes superficies, etc.

Pero cuando sea necesario quitar las culatas por cualquier motivo, perdidas de aceite, válvulas o asientos en mal estado, consumo de aceite, es conveniente preparar las culatas para el uso de gasolina sin plomo.

Para esto lo recomendable es revisar holgura de las válvulas con las guías, dependiendo de los kilómetros la válvula de admisión se podrá salvar siendo necesario cambiar solo la guía.

Las válvulas de escape debido a las altas temperaturas de trabajo sufren más desgaste por lo que casi seguro que se deberá proceder a su cambio, así como la guía y, por supuesto, el asiento de válvula que es la parte que más sufre por el uso de gasolina sin plomo.

Válvula de escape de 38 mm. de diámetro 48,95 €

Válvula de escape de 40 mm. de diámetro 54,45 €
(asiento a 30 grados)

Se puede realizar un trabajo integral de las culatas, estudiando su estado, viendo las piezas necesarias para su actualización (válvulas, asientos, guías) y procediendo a una limpieza intensiva incluyendo chorreado con microesféricas de vidrio.

El presupuesto depende de las operaciones a realizar.

www.maxboxer.com
maxboxer@telefonica.net
Móvil 669 32 8006



Los motores BMW tradicionales están refrigerados por aire.

El aceite sufre bastante debido a las temperaturas a las que trabaja, sus propiedades se degradan, sobretodo en un uso en ciudad, a altas temperaturas o viajes de larga duración.

BMW aumentó la capacidad de algunos de sus carter motor a principio de los años 80, algunos modelos utilizan radiadores de aceite, pero esto no siempre es suficiente.

Suplementando el carter, dando más capacidad de aceite, bajaremos la temperatura de funcionamiento del motor, se aumenta la cantidad de aceite en circulación y se disminuye la perdida de propiedades del aceite lo que influye en un menor desgaste de los componentes del motor.

Suplemento carter (1.3 litros más de aceite) 90,75 €

Suplemento carter con filtro exterior 226,00 €
(Reducción de temperatura en 10-15 grados, 1 litro más de capacidad de aceite, facilidad de cambio de filtro de aceite)



Juego Segmentos para cilindros de Nicasil 28,80 €

Hay que tener siempre presente el cambiar el aceite del motor al menos una vez al año.

www.maxboxer.com
maxboxer@telefonica.net
Móvil 669 32 8006



Transmisión

Todas las cajas de cambios de las Boxer desde la aparición de la Serie 6 tienen los mismos desarrollos, lo único que varía es la relación de grupo trasero.

En algunos casos con motos de serie la quinta marcha se queda corta para circular por las modernas autovías, por lo que el motor gira más alto de vueltas castigando más el motor y subiendo los consumos.

Esto se acentúa en los modelos trail (G/S y GS) y derivados (ST y Roadster), en los que si se quiere viajar un poco ligero hay que ir pendiente del cuentavueltas para que no sufra mucho el motor.

Todavía es peor en los casos en que mejoramos las prestaciones de estos motores.

La mejor solución es cambiar el piñón de quinta por otro que alarga el desarrollo aprovechando una oportunidad en que se tenga que abrir la caja de cambios.

Piñón de 5 larga

155,00 €



www.maxboxer.com
maxboxer@telefonica.net
Móvil 669 32 8006



Sistema Eléctrico

La parte posiblemente más débil de Boxer de 2 válvulas de BMW es el sistema de eléctrico, y particularmente el sistema de carga.

El alternador se encuentra en la punta del cigüeñal, expuesto a las vibraciones del motor y sufriendo cambios de temperatura, por lo que su vida se resiente.

El cambio por uno original de BMW es caro.

Es por lo que hemos buscado la mejor oferta para la reposición de estos rotores.

Hay algunos reparados en el mercado pero pensamos que es mejor tener uno completamente nuevo, no reparado.

Rotor alternador nuevo, no reparado 120,00 €



www.maxboxer.com
maxboxer@telefonica.net
Móvil 669 32 8006



Frenos

Las boxer de 2 válvulas en general y las G/S en particular no destacan por la calidad de su frenada.

Se mejora algo el tacto con la instalación de latiguillos metálicos.

Con una R 100 GS se puede ir ligero.

Si se va cargado, con pasajero o se han mejorado las prestaciones del motor el problema se agudiza.

Una buena solución, que ya hemos realizado con éxito, pasa por la instalación de un segundo disco, aunque es laboriosa y costosa teniendo en cuenta que la botella izquierda no tiene soporte de pinza.

Más fácil y asequible es montar un disco de mayor diámetro, con lo que se consigue una mayor superficie de frenada y un menor calentamiento.

Kit de disco semi flotante con anclaje de pinza desplazada
258,00 €



www.maxboxer.com
maxboxer@telefonica.net
Móvil 669 32 8006



Suspensión. Muelles de horquilla

Otro de los problemas que aparecen en las Boxer de 2 válvulas con unos cuantos kilómetros es el hundimiento exagerado de la horquilla, sobretodo en las frenadas, esto es debido a que el muelle pierde su elasticidad con el uso, quedándose hundido por el peso de la moto.

Muchos usuarios han optado por comprimir el muelle con un casquillo de diversos materiales o grosores, esto enmascara el problema pero no lo soluciona.

Las horquillas necesitan un mantenimiento periódico y entre otras cosas es necesario cambiar los muelles de horquilla

Muelle de horquilla "Wirth" 93,78 €
Disponibles también para modelos K, F y GS paralever reforzados





Pata de cabra

Las patas de cabra laterales diseñadas por BMW para las dos válvulas tienen algunas peculiaridades:

- no se pueden poner subido en la moto a no ser que tengas las piernas muy largas,
- se recogen automáticamente en cuanto se mueve la moto con riesgo de caída de la moto y
- en los modelos antiguos se doblan perdiendo fiabilidad.

Kit de pata de cabra más estable, 122,00 €
extensible desde el asiento



www.maxboxer.com
maxboxer@telefonica.net
Móvil 669 32 8006