

INSTALACIÓN DE LAS BARRAS PROTECTORAS PARA LA R 1200 RT-CL 2014

By Jesússhr

1 de 21



1.- Estas son las mínimas herramientas que hacen falta para este trabajo, puede que vosotros uséis alguna más. Consistirá en colocar las barras protectoras de Wunderlich y los protectores de cilindros de BMW todo junto y sin que se toquen para nada. Aunque el fabricante dice que no se pueden instalar.



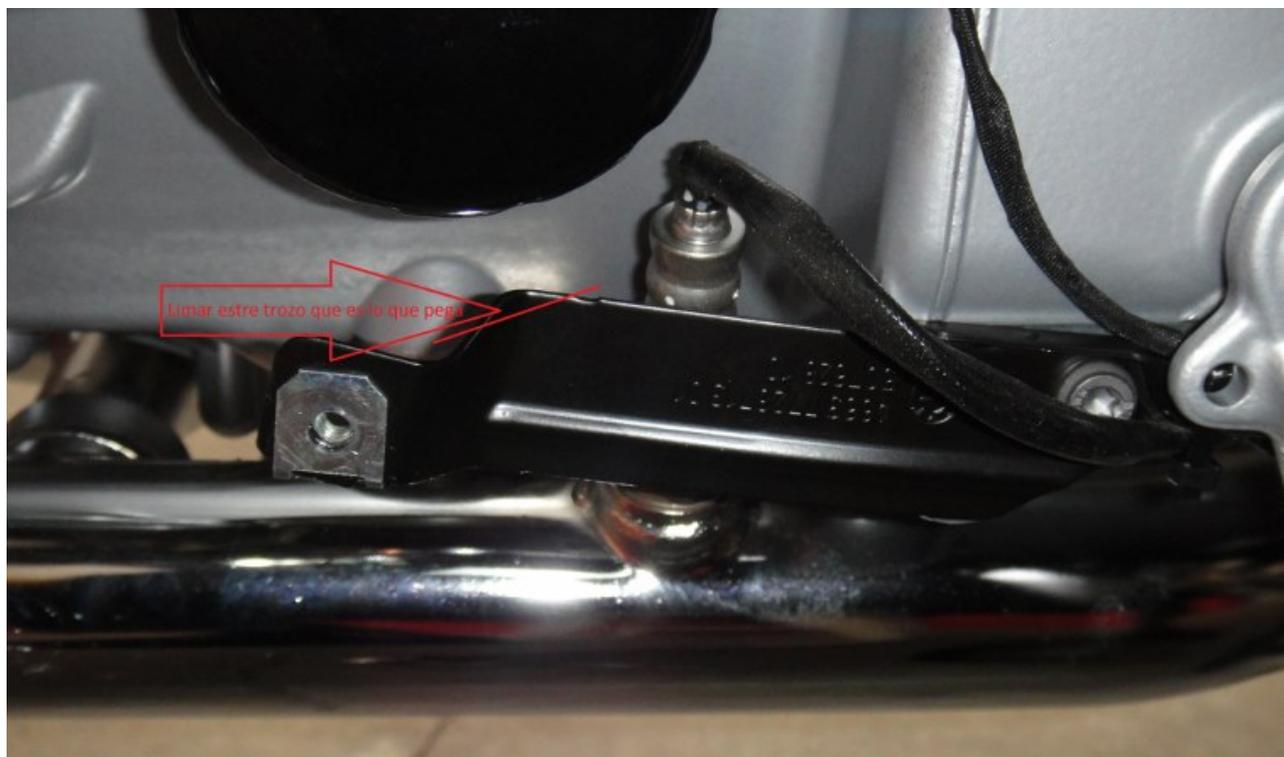
2.- Estas son las dos barras protectoras de Wunderlich que a mí entender tendrían que ser modificadas para que no tuviésemos tantas complicaciones a la hora de montarlas por pegar en ellas una de las piezas de la moto que sujetan los plásticos de los laterales. En las instrucciones dice que no se pueden montar estas barras con las protecciones de BMW. Yo en mi caso las he montado con ellas puestas y no he tenido problema, solamente en el lado derecho va instalada sin la goma que trae el conjunto.



3.- Estos son los cinco tornillos con sus correspondientes arandelas que trae el conjunto. Yo las he cambiado por unos tornillos y arandelas de acero inoxidable, puesto que me parecían de baja calidad. NOTA.- En su instalación nos vale el tornillo largo del lado izquierdo ver foto N° 10

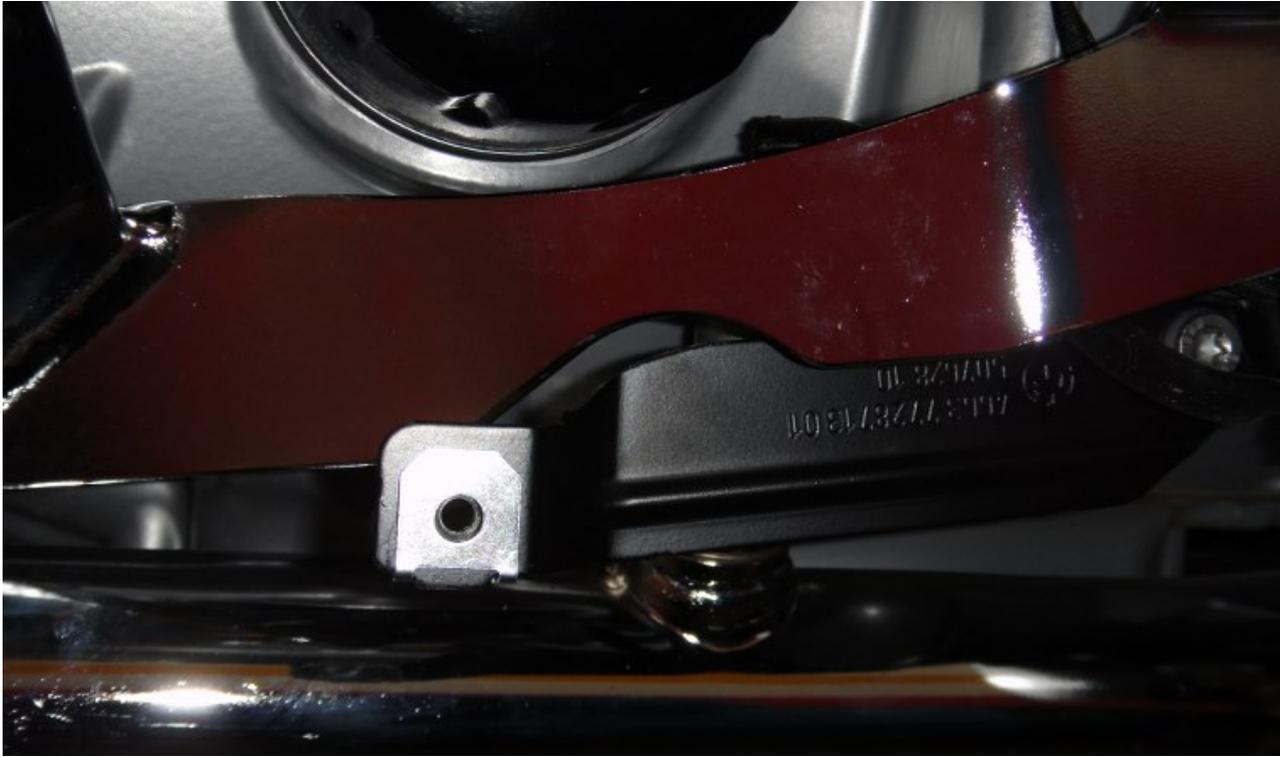


4.- Como se puede ver esta es la pieza que en el lado izquierdo de la moto nos molesta para su colocación, por ello se tiene que desatornillar y modificarla como veremos más adelante. (En el lado derecho solamente con desatornillarla y colocándola después con un poco de inclinación nos valdrá para poder poner la otra defensa.



5.- Solamente con limar ésta pieza en la piedra de esmeril más o menos por donde marco en la foto, nos servirá para poder montar la pieza. (Pintar otra vez para que no se oxide)

6 de 21



6.- Así es como nos quedaría la barra de protección colocada y la pieza de la moto que nos estorbaba a la hora de montarla, solamente la tendremos que sujetar con un poco de inclinación a la que tenía puesta en un principio. (Cuidado con el plástico negro que tiene la moto, que se desmonta al quitar el tornillo)



7.- Si la moto viene con el extra de las protecciones de BMW no hace falta cambiar los dos tornillos largos de ambos cilindros. Pero si la moto viene sin ellos y quieres poner las dos cosas a la vez, como es en mi caso. Solamente tienes que cambiar uno por otro y limar la parte superior del tornillo más largo por la mitad, como indico en la siguiente foto.



8.-Este tornillo largo se compone de un tornillo más corto que hace de sujeción con la tapa protectora y el tornillo largo. Para que libre esta protección con la barra, se tiene que limar un poco el paso de rosca del tornillo pequeño y la parte superior del tornillo largo como indico en la foto. Esta operación nos llevará su tiempo, puesto que se tendrá que hacer por partes, y comprobar si nos llega el limado, o tendremos que seguir para no quedarnos cortos o largos en el limado de la pieza para que libre y no toque con la barra de protección.



9.- En esta foto indico la parte de sujeción que se debe de empezar a poner primero, para que sea más fácil su colocación (Esta es la pieza del lado izquierdo) La pieza del lado derecho se tiene que empezar por la parte de abajo, quitando primero el tornillo largo que tiene la moto y cambiarlo por el que viene en el kit de tornillos.

10 de 21



10.- Con la llave torx nº 50 apretaremos en tornillo largo de la parte del lado izquierdo y lo apreté a 45 nm 30 nm los más cortos.

11 de 21



11.- Este es el tornillo pequeño delantero de la parte de debajo de la pieza del lado izquierdo. Solo presentar sin apretar para facilitar su colocación.

12 de 21



12.- Aquí se ve como queda la barra protectora y el protector del cilindro de BMW juntos. Quedando libre por todos los lados gracias al limado de la cabeza del tornillo largo que efectuamos antes.

13 de 21



13.- En esta foto se puede ver como el protector de BMW va puesto con la goma en el lado izquierdo. Pero en el lado derecho se debe de quitar, pues el espacio es inferior, por estar más atrasado el bloque/cilindro que en la parte izquierda.

14 de 21



14.- vista de cómo queda la pieza de frente sin sobresalir demasiado del conjunto.



15.- Se puede apreciar cómo queda más espacio en la parte delantera por la colocación más atrasada del bloque y el poco espacio pero sin tocar en su parte trasera.

16 de 21



16.- Por la parte superior la barra debe dejar espacio suficiente para no tocar con el plástico del lateral izquierdo. Esto mismo debe de suceder con la otra barra del lado derecho.

17 de 21



17.- Pero por la parte inferior de la barra protectora no he tenido tanta suerte de que librase. Por más que lo he intentado colocándolo una y otra vez el plástico por si estaba mal puesto de fábrica, no lo he conseguido solucionándolo con un trocito de goma espuma que la he pegado al plástico (Ni se nota)

18 de 21



18.- Vista general de las barras por su parte frontal. No quedan mal del todo.



19.- La protección del lado derecho se debe de empezar, colocando el tornillo más largo primero y luego el de la parte más alta para facilitar su colocación, ya que por el poco espacio que nos queda entre el protector de BMW y la barra no se trabaja muy holgadamente.

20 de 21



20.- Vista general del lado izquierdo. Se puede apreciar la separación que menciono por la distinta colocación de los cilindros en la moto

21 de 21

21.- Trabajo finalizado. El resultado es espectacular.
Protegen y quedan bien.