

BSC, il primo centro sospensioni in Italia. La migliore beauty farm per le vostre sospensioni

Servizio di Assistenza e Manutenzione ammortizzatori posteriori

Foto 1: Ogni ammortizzatore che riceviamo presso il nostro reparto viene immediatamente registrato e catalogato con tutti gli accessori (adattatori, cappuccio valvola, spessori ecc...) così che si possa ricostruire la sua storia in ogni momento, e voi possiate eventualmente conoscere con esattezza lo stato di avanzamento della riparazione. La registrazione di ogni prodotto è utile anche in caso si vogliano verificare i dettagli dell'intervento anche a distanza di tempo.



Foto 2: Come in un centro benessere l'ammortizzatore viene accuratamente pulito con prodotti sgrassanti non aggressivi in modo tale da non alterare le anodizzazioni o le decalcomanie e rimuovere tutti i residui di sporcizia che si sono accumulati nel tempo.



Foto 3: Una volta asciugato e verificato che non ci siano ulteriori inconvenienti tecnici o danni non segnalati dal cliente sulla scheda inviata assieme al prodotto, procediamo con il controllo del funzionamento sul banco prova manuale che ci permette di stabilire, prima ancora di procedere con lo smontaggio se sarà necessario un intervento più specifico del previsto! In tal caso ci metteremo subito in contatto con voi per concordare le modalità con cui procedere.



Foto 4: Rimossi gli adattatori e sgonfiate le camere d'aria positiva e negativa, mettiamo l'ammortizzatore in morsa con ganasce in alluminio e svitiamo il corpo aria con l'apposito attrezzo a frusta.

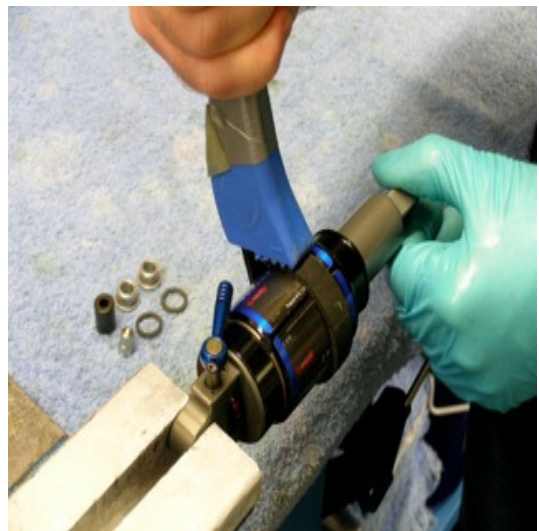


Foto 5: Il corpo aria andrà sfilato rigorosamente a mano e delicatamente dall'ammortizzatore facendo attenzione a non alterare i singoli componenti. Già fin da ora l'ammortizzatore è in grado di rivelare buona parte della sua storia e di conseguenza anche il tipo di intervento che si dovrà fare per riportarlo al suo splendore originale.



Foto 6: Se l'ammortizzatore necessita di un intervento di assistenza /manutenzione anche alla parte idraulica si procederà alla depressurizzazione della camera di compensazione gonfiata ad azoto dopo di che si potrà procedere allo smontaggio dell'intero ammortizzatore. Questo tipo di intervento è necessario quando i controlli idraulici di compressione ed estensione non rispondono più a dovere e nella maggior parte dei casi si tratta di un guasto dovuto all'usura dei componenti tipo guarnizioni, anelli di scorrimento o valvole, o di olio emulsionato che, una volta mescolatosi con l'aria non ritornerà più allo stato originale e andrà quindi sostituito. (dettaglio foto 6A)



Foto 7: Una volta smontato completamente l'ammortizzatore, tutti i singoli componenti vengono controllati nella loro integrità.



Foto 8: Solo i componenti ritenuti perfetti vengono sgrassati e lavati con un pennello a setole morbide per poi essere ulteriormente controllati e reimpiegati.



Foto 9: I ricambi affaticati, usurati, difettosi o rotti vengono reintegrati con quelli nuovi per mantenere l'integrità della garanzia offerta dal costruttore. E' il momento anche per un nuovo set di guarnizioni per la parte idraulica e per la parte pneumatica.



Foto 10: A questo punto tutti i pezzi tornano al proprio posto ed è proprio qui che l'esperienza conta! Non tutti gli ammortizzatori sono uguali e per riportare il range della taratura allo stato originale o per modificarlo secondo le richieste del cliente bisogna conoscere l'esatta sequenza di assemblaggio e parametri e su quali componenti poter intervenire per raggiungere il setting desiderato.



Foto 11: La tecnica con cui BSC ripristina il volume dell'olio all'interno del corpo idraulico garantendo l'assoluta mancanza di bollicine d'aria è un segreto, frutto di oltre 10 anni di esperienza, come anche le proporzioni tra olio e additivo del resto, capaci di garantire il massimo delle prestazioni e della costanza anche nelle condizioni d'uso più estreme.



Foto 12: Prima di rimontare il corpo aria una bella ingrassata a boccole di scorrimento e tenute pneumatiche con un grasso speciale prodotto in esclusiva per BSC in grado di resistere alle alte pressioni senza provocare attrito o intaccare i materiali sintetici delle guarnizioni .



Foto 13: Tutti gli ammortizzatori, una volta terminato l'intervento di ripristino, vengono gonfiati a una pressione di 150 PSI. Questa è una pressione standard che serve unicamente per avere una risposta capace di rivelare eventuali malfunzionamenti nei test successivi. Una volta riassembleto sulla vostra bici l'ammortizzatore dovrà quindi essere nuovamente tarato in base al vostro peso!



Foto 14: Se necessario verranno sostituite anche le boccole di scorrimento dei riduttori. Un'operazione indispensabile per garantire un funzionamento impeccabile e privo di attriti al vostro prezioso ammortizzatore.

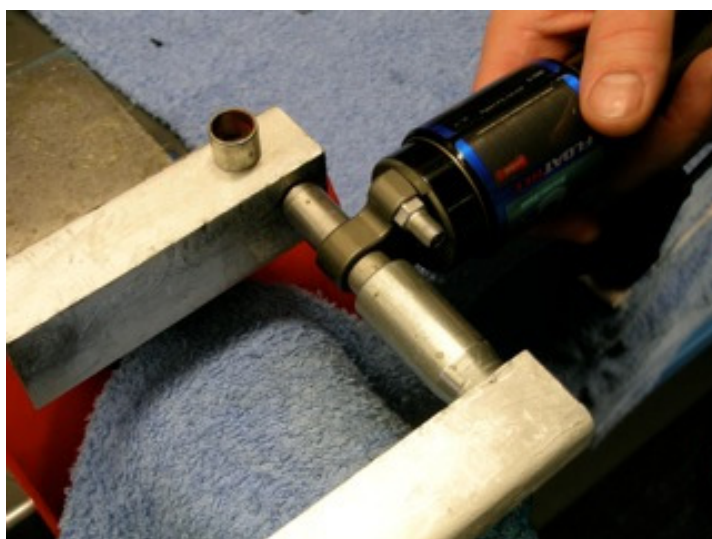


Foto 15: E' arrivato il momento della prova del nove! Il banco non mente e solo se la curva di compressione ed estensione ricalca quella prodotta dalla Casa costruttrice per tutto il range di taratura l'ammortizzatore è pronto per il test finale.



Foto 16: Un'ultima pulita con un prodotto detergente specifico che oltre a rimuovere i residui di grasso delle operazioni di assemblaggio, ricopre l'ammortizzatore con una sottilissima pellicola protettiva antistatica che ne manterrà a lungo la lucentezza eliminando polvere e sporcizia che durante l'uso potrebbero tornare ad intaccare l'ammortizzatore.



Foto 17: 12 ore con il manometro di precisione sotto pressione! Ogni minima perdita d'aria viene in questo modo individuata. Un test al quale viene sottoposto ogni singolo ammortizzatore pneumatico prima di essere dichiarato pronto per la spedizione.



Foto 18: Un adesivo BSC che certifica il superamento di tutti i test e la qualità di un intervento di prim'ordine, un imballaggio dedicato e il nostro ammortizzatore è pronto per essere rispedito al mittente come nuovo... o forse anche meglio!



Cari saluti dal Reparto Tecnico BSC srl www.bikesuspension.com

BSC, il primo centro sospensioni in Italia. La migliore beauty farm per le vostre sospensioni

Servizio di Assistenza e Manutenzione forcelle

Foto 1: Ogni forcella che riceviamo presso il nostro centro assistenza viene immediatamente registrata e catalogata con tutti gli accessori (adattatori, cappuccio valvola, calotta serie sterzo, spessori ecc...) così che si possa ricostruire la sua storia in ogni momento, e voi possiate eventualmente conoscere con esattezza lo stato di avanzamento della riparazione. La registrazione di ogni prodotto è utile anche in caso si vogliano verificare i dettagli dell'intervento anche a distanza di tempo.



Foto 2: Come in un centro benessere la forcella viene accuratamente pulita con prodotti sgrassanti non aggressivi in modo tale da non alterare le anodizzazioni o le decalcomanie e rimuovere tutti i residui di sporcizia che si sono accumulati nel tempo.



Foto 3: Una volta asciugata e verificato che non ci siano ulteriori inconvenienti tecnici non segnalati dal cliente sulla scheda inviata assieme al prodotto procediamo con il controllo dei pompanti che ci permette di rilevare, prima ancora di procedere con lo smontaggio totale, se sarà necessario un intervento più costoso del previsto! In tal caso ci metteremo subito in contatto con voi per concordare le modalità con cui procedere.



Foto 4: Una volta smontata completamente, tutti i singoli componenti vengono controllati nella loro integrità.



Foto 5: Solo i componenti ritenuti perfetti vengono sgrassati e lavati con un pennello a setole morbide per poi essere ulteriormente controllati ed eventualmente reimpiegati.



Foto 6 e 7: Per un funzionamento impeccabile le tolleranze tra foderi e steli vengono verificate con strumenti di precisione per determinarne anche lo stato di usura e di compatibilità. In caso di tolleranze non a norma o usura le boccole di scorrimento nei foderi vengono sostituite con un nuovo set calibrato dai tecnici BSC tramite attrezzature speciali per coniugare perfettamente foderi e steli e ripristinare così uno scorrimento perfetto.



Foto 8: La tenuta pneumatica dipende dallo stato di salute di tutti i componenti e quindi anche delle superfici interne degli steli. Sarà infatti sufficiente un microscopico graffio per provocare fastidiose perdite di pressione. Ecco quindi un'accurata "visita" con l'endoscopio (microscopio a sonda flessibile ad alta risoluzione). Nulla da BSC viene lasciato al caso.

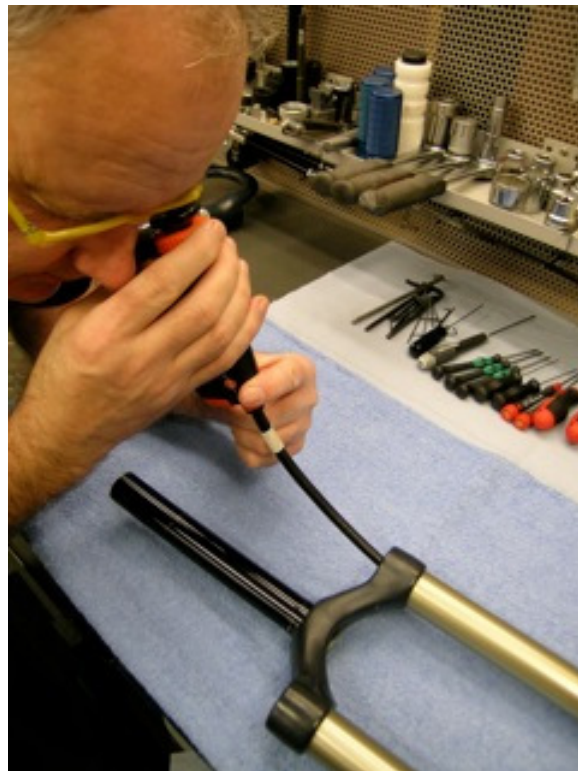


Foto 9: I ricambi affaticati, usurati, difettosi o rotti vengono reintegrati con un set di originali o di qualità superiore. E' il momento anche per un nuovo set di guarnizioni per la parte idraulica e per la parte pneumatica. A questo punto tutti i pezzi tornano al proprio posto ed è proprio qui che conta l'esperienza maturata in tanti anni di lavoro! Non tutte le forcelle sono uguali e per riportare il range della taratura allo stato originale o per modificarlo secondo le richieste del cliente bisogna conoscere l'esatta sequenza di assemblaggio e su quali componenti poter intervenire per raggiungere il setting desiderato dal cliente o per ripristinare quello originale.



Foto 10: Una bella immersione nell'olio specifico per le spugnette garantisce una scorrevolezza prolungata nel tempo e un'efficace barriera contro la sporcizia.



Foto 11: Accuratamente riposizionati tutti i componenti vengono controllati nuovamente per evitare spiacevoli sorprese durante i test successivi.

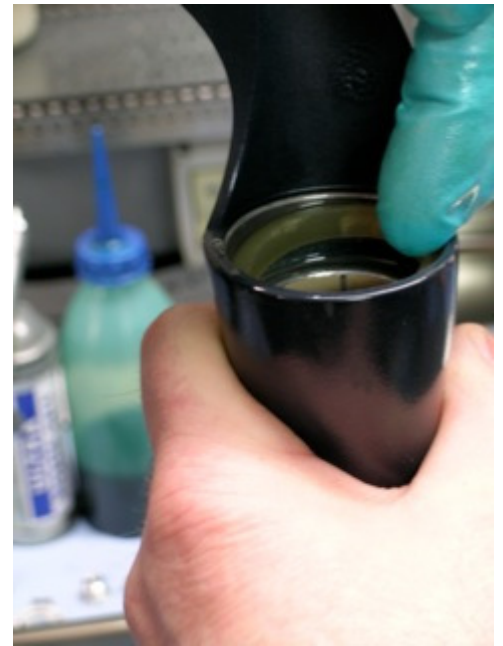


Foto 12: Prima di rimontare parapolvere e steli una bella doccia alle spugnette di scorrimento con un additivo speciale capace di incrementare la scorrevolezza tra le parti meccaniche del 90%... l'ingrediente segreto? Moton Ceramic o Moton Teflon per un funzionamento mai provato prima da applicare a seconda della tipologia di sospensione o effetto che si vuole ottenere.



Foto 13: La qualità e la quantità di olio corrette garantiscono un funzionamento impeccabile e la garanzia di una tenuta nel tempo delle prestazioni, ma bisogna stare attenti a rispettare le quantità: 0,5cc in più o in meno possono comprometterne il perfetto funzionamento o addirittura la durata del componente stesso, anche qui l'esperienza e la professionalità sono indispensabili!



Foto 14: Discorso analogo anche per la parte idraulica: per raggiungere le prestazioni migliori bisogna conoscere i livelli corretti di funzionamento.



Foto 15: Ora le parti strutturali vengono unite con la massima attenzione. Qui ci vogliono mani sensibili ed esperte. Poi una stretta adeguata ai bulloni di fissaggio e la forcella è quasi pronta.



Foto 16: E' arrivato il momento della prova del nove! Il banco non mente e solo se la curva di compressione ed estensione ricalca quella desiderata per tutto il range di taratura e se durante le 12 ore di prova statica non si registrano cali di pressione o perdite d'olio la forcella è pronta per ritornare a correre sui sentieri.



Foto 17: Un'ultima pulita generale con un prodotto detergente specifico che oltre a rimuovere i residui di grasso delle operazioni di assemblaggio, ricopre la forcella con una sottilissima pellicola protettiva antistatica che ne manterrà a lungo la lucentezza eliminando polvere e sporcizia che durante l'uso potrebbero tornare ad intaccare le prestazioni della vostra sospensione anteriore.



Foto 18: Un adesivo BSC che certifica il superamento di tutti i test e la qualità di un intervento di prim'ordine.



Foto 19: Un imballaggio accurato e la forcella è pronta per essere rispedita al mittente come nuova... o forse anche meglio!



Cari saluti dal Reparto Tecnico BSC srl www.bikesuspension.com