

REVISIÓN A FONDO

(Por Lumarma1)

Estas vacaciones me puse a fondo con la abuelilla: anticongelante, líquido de frenos, aceite, filtros, bujías, reglaje válvulas, sincronización de carburadores y carburación. Lo demás está todo casi nuevo (discos, pastillas, cadena, aceite horquillas...). Quería poner algunas cosas que creo serán útiles para algunos, y de paso intercambiar opiniones.

Abuelilla al desnudo, fuera plásticos, asiento, depósito, cubre Carter y una buena limpieza, después sacamos colectores, y empezamos con el reglaje de válvulas (moto a temperatura ambiente):



Ponemos cigüeñal en el punto para el cilindro trasero, marca RT (creo recordar, lo mejor consultar el manual siempre), y comprobamos:



Cuidado no os pase como a mí, que se me ha quedado un trozo de guante dentro, menos mal que me dí cuenta a tiempo. Hay que ser muy cauto para que no caiga nada dentro, sobre todo arena, barro, y cualquier cosa que arañe los cilindros o tapone un conducto de aceite, eso supondría la muerte del motor.

Sólo tuve que tocar la válvula que veis en la foto, las demás todas perfectas, tal cual las dejé hace 12.000 km.

La válvula chunga de ver, que es la de escape del cilindro delantero, la destapamos soltando el radiador y cogiéndolo con un pulpo, y la desenroscamos con la llave del juego original de Honda, que viene perfecta por ser planita (esto me lo han soplado en el foro de la hermana mayor 😊)



Yo el reglaje lo hago de la siguiente manera, que por mis conocimientos de ingeniería mecánica, son los que creo más convenientes:

Primero probamos la galga correspondiente, por ejemplo 0,20, tiene que entrar ajustadita, después probamos la inferior 0,15, tiene que entrar holgada, y después la superior 0,25, "no tiene que entrar". Si alguna está desajustada, aflojamos la tuerca con un vaso o llave de 10mm, aflojamos de la segunda rosca, y ponemos la galga debajo, ahora apretamos a mano hasta que ajuste, pero sin apretar, roscamos la tuerca apretando poquito, y comprobamos, y si hay que rectificar, soltamos un poquito la rosca, ajustamos, comprobamos, y volvemos a apretar la tuerca, y después volvemos a comprobar. Es decir, siempre que apretemos la tuerca, volvemos a comprobar. Cada uno que sujete el cuadradillo como pueda, yo lo hago con una llave de bici que me coincide, también se puede hacer con alicates de punta, etc.

También he aprovechado esta ocasión para sacar carburadores y revisar que los tornillos de riqueza tienen la tórica, la arandela y el muelle, y comprobar que el circuito no está atascado (manías mías).

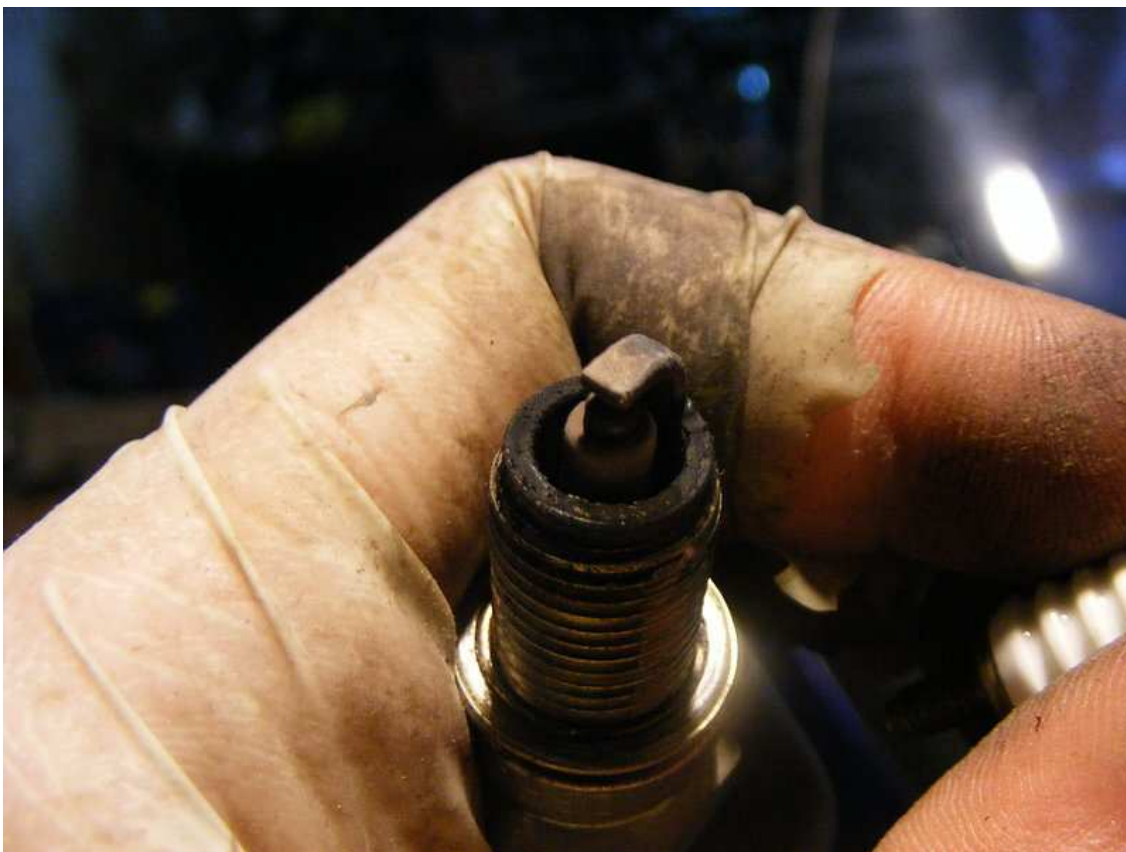
Ahora vamos con las bujías, a ver que tal han andado estos 12.000 km.

Para sacar la chunga del cilindro delantero, soltamos radiador y lo sujetamos con un pulpo:



Misma cuestión, hay que ser limpios y que no caiga nada en este hueco. antes de desenroscar la bujía, podéis soplar con un compresor una vez hayáis quitado el capuchón para que no caiga porquería.

Ahora vamos a verlas, me encuentro un poco de todo, dos bujías bien (color café con leche, electrodos sin apenas desgaste y aislamiento intacto):



Y dos mal, aislamiento un poco gastado y color blanquecino/gris, electrodos bien. Habrá que buscar a los culpables. Con una carburación perfecta podríamos aguantar 6000 km más por lo menos.



Ahora comprobamos que las bujías hacen chispa, y observo que la trasera izquierda no hace chispa, reviso continuidad en pipeta y no hay, abro la pipeta, vuelvo a montar limpiando los contactos y ya tengo continuidad.

Vuelvo a comprobar y sigue sin haber chispa, sólo en este capuchón, pero el problema no es de bobina ni de contactos, así que me voy a por las CDI's. Las intercambio y ya hay chispa en la bujía.

Que raro, creí que si fallaba la CDI no habría chispa en las dos bujías, pero no es así, puede fallar una sola.

Ahora busco la culpable, y aquí está:



En el centro se ve una soldadura despegada.

Pero esta también puede ser:



En el centro hay otra soldadura rajada. como veis, no sólo fallan las soldaduras de los pines, así que los que las llevéis reparadas ya estáis tardando en revisarlas, y os aconsejo llevar una de repuesto de las de Euromoto85, valen 58€+IVA, y por ese dinero no vale la pena quedarse tirado. Las repaso con el soldador y voilá! ya hay chispa en las cuatro bujías.

Pero ahora no voy a pringar el circuito de silicona, porque me ha costado tres horas despegar la vieja, y seguro que alguna soldadura vuelve a fallar. Pongo un trozo de goma de cámara para que haga de aislante:



Sellamos con silicona el borde, para que no entre humedad:



Después un poco cinta aislante, que el circuito de la CDI lleva la tensión muy alta y puede derivar.

Una vez terminado coloco las bujías nuevas en los sitios complicados, y las usadas en los sitios accesibles, y dentro de 6.000 km revisaremos de nuevo a ver como aparecen.

Ahora vamos a ver si hay algo más, empezamos por comprobar colectores, filtro de aire y toberas de admisión.

Al poco encontramos otra posible falla:



Tobera de admisión rajada, habrá que pensar en sustituirla, aunque con silicona negra (que pega de cohone pisha), la reparamos y para adentro, porque el circuito hace vacío, no presión:



Seguimos para bingo, sincronización de carburadores (ahora a temperatura de trabajo del motor):



Que bien se hace en la Transalp, solamente hay que retrasar el depósito y girar el grifo:



En la hermana mayor la cosa cambia, es un poco más engorroso...

Después regulamos carburación de bajos, que se hace igual de fácil, con un destornillador y sin desmontar nada.

Ponemos el motor a temperatura ambiente, y le damos dos vueltas y media desde cerrado a los tornillos de riqueza, después vamos abriendo (en mi caso) de cuarto en cuarto, y vemos que suben las revoluciones hasta un punto que ya no suben más, en este punto, cerramos media vuelta o un poquito más, porque si no irá demasiado rico, y ya está.

Ahora dejamos ralentí a 1200 r.p.m. y listo.

Dejo enfriar unas horas y arranco, la moto va perfecta, suena redonda como nunca, el ralentí lo mantiene perfecto en frío a unas 800-900 r.p.m., y en caliente se mantiene a 1200+-100, va un poco gorda de gasolina, como a mí me gusta de cara al invierno. Salgo a probarla y va como la seda, y un consumo de 5,25l/100 de promedio en dos depósitos.

Espero que os sea de utilidad, y algunos se animen a hacerlo, porque si se hace con cariño y se revisan bien todos los puntos, te quedas la mar de tranquilo, y la moto la dejas perfecta 😊 .



Saludos!!