

Bien chicos; basándome en el manual de taller de honda, he hecho el reglaje de válvulas a mi TA 650, cabe decir que esto es admitido para cualquier TA. En el Manual faltan detalles (ni hablar de fotografías), así que esto es para los quieran aprender y hacerlos por si mismos. Espero que les sirva.

Como primera medida la **moto tiene que estar fría**. Y vamos desarmando los plásticos, tanque, etc. (ya hay varios bricos sobre esto, así que me voy a enfocar en lo mío).

No es necesario quitar los carburadores, si quieren trabajar mas cómodos claro, pero realmente no molestan. Por otro lado, en el manual aconseja quitar la válvula PAIR para tener mas acceso, la verdad... perdí mas tiempo quitando y poniendo esta válvula que si no la hubiera tocado, además, ni molesta; así que si no la quitan no pasa nada.

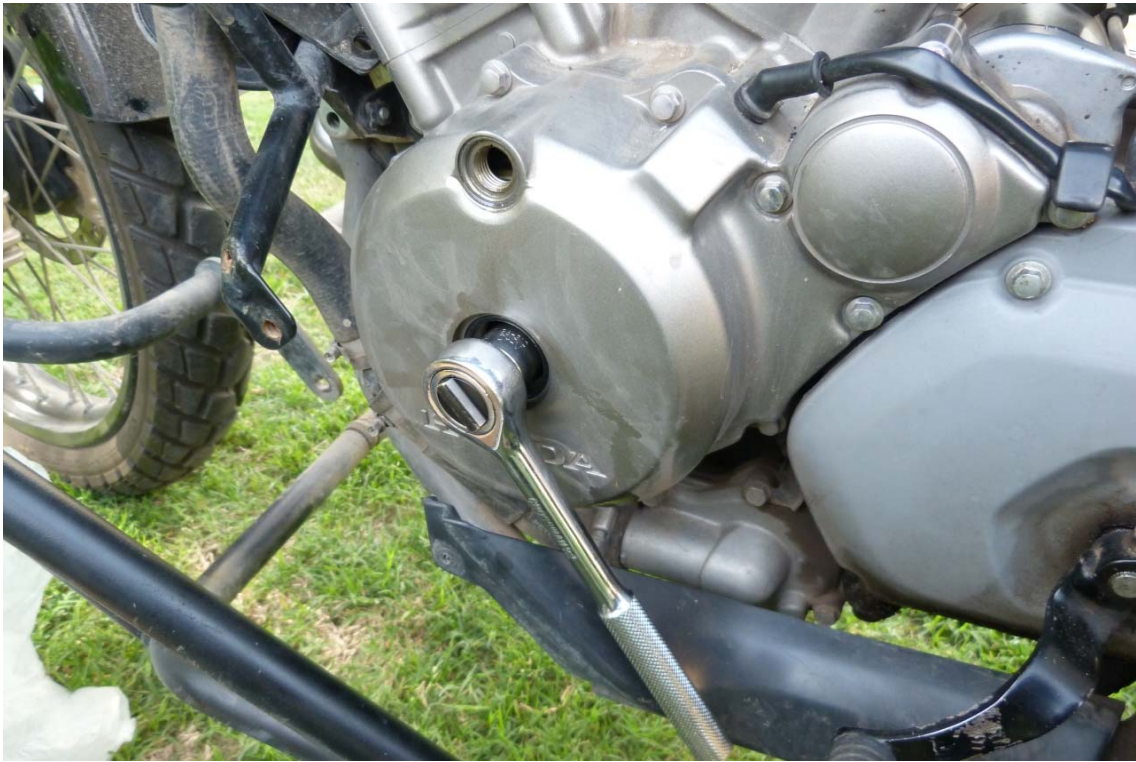


NOTA: Primero ajustar las válvulas del cilindro delantero. Si tienen defensas GIVI, posiblemente necesiten aflojarlas y bajarlas.

Debemos quitar las **2 tapas de inspección correspondientes a las válvulas**; es decir, la tapa de las válvulas de aspiración y la de descarga (escape). Llevan 2 tornillos cada una, muy fáciles de retirar.

Luego nos centramos en la parte baja e izquierda de la moto. Hay 2 tornillos/tapas allen; una de 10 mm que es la que nos permitirá girar el motor, y la de arriba de 6 mm, nos dejara ver en que posición esta el motor. Quitamos estas 2 tapas.

NOTA: Para poder trabajar más fácil en la válvula de escape delantera, es necesario quitar los pernos del radiador derecho, y sujetarlo con un pulpo, redes, etc. Depende las herramientas que utilicen, si son cortas seguramente también necesitan quitar el sensor TPS, o correr de lugar el sistema PAIR con sus mangueras, para que no moleste y poder acceder fácilmente a las válvulas de aspiración.



En la foto vemos como introducimos un criquet con un tubo en la tuerca que hará que podamos girar el cigüeñal.

En la siguiente foto se ve más de cerca, y el agujero por el cual debemos mirar en que posición esta el pistón.



Bien, ahora la parte principal. Debemos girar el cigüeñal en sentido **CONTRARIO** a reloj; hasta alinear la marca **“FT”** con la muesca que veremos a través del agujero (en la foto se nota muy poco).



ATENCIÓN: Debemos estar seguros que el pistón se encuentre en **“TDC”**, es decir, **Punto Muerto Superior en fase de compresión**. Las válvulas **NO** tienen que estar pisadas.

Una manera sencilla de saberlo es, mover el tornillo de regulación con las manos, tiene que estar un poco **“holgado”**, no muy duro. Si esto no es así, y estamos en duda, **volvemos a girar el cigüeñal una vuelta completa** hasta que aparezca nuevamente la marca **“FT”**.

Cuando el pistón esta correctamente posicionado nos vamos a las válvulas. Las de aspiración en la TA 650 deben tener una medida de 0.15 y la de descarga 0.20. La herramienta que utilizaremos para este reglaje se llama **“Galgas, Sondas, Calibrador de espesor, etc.”** y deben ser **MILIMETRICAS**.

Para ajustar la **“luz de válvulas”** correctamente, el calibrador debe entrar **entre el vástago de la válvula y el tornillo de regulación**. Cabe aclarar que éste debe entrar sin mucha holgura ni muy duro, solamente **“firme”**.

La mejor manera es: Si la luz de válvulas es de 0.15, debemos introducir esta medida, debe entrar firmemente; luego la de 0.20 **NO** tiene que entrar, y la de 0.10 debe entrar fácilmente.

Honda permite este juego libre:

Aspiración:	0.13 – 0.17 mm	(0.15)
Escape:	0.18 – 0.22 mm	(0.20)



Ahí vemos en la fotografía como iría el calibrador.

NOTA: Seguramente necesitemos “doblar” los extremos de las galgas para acceder fácilmente, pero cuidado, que son muy finas y delicadas... se pueden quebrar. Y la parte que “pisa” la válvula debe estar bien plana.

En la siguiente foto vemos que en algunos casos hay que “correr” algunas cosas para poder acceder a la tapa de inspección ya que el lugar es mínimo. Estas cosas pueden ser: Sensor de mariposa TPS, Bobina delantera, sistema/mangueras PAIR.



En la siguiente foto se puede apreciar como he tenido que sujetar el radiador derecho para poder trabajar fácil con la válvula de escape delantera.



REGULACION:

Esta es la 2da parte más importante. En el caso de que debamos “regular” las válvulas, debemos **aflojar la contratuerca** de 10 mm, y luego con un alicate de puntas dobladas (o alguna herramienta casera), **ajustamos o aflojamos el tornillo de regulación**, según lo requiera la situación.

Cuando ya estamos seguros, mantenemos firme el tornillo de regulación, y ajustamos la contratuerca; no esta demás controlar una ultima vez el reglaje de esa válvula antes de armar.

El par de torsión de la contratuerca es de 23 Nm. Y la herramienta aconsejada por Honda es la: Llave de regulación para válvulas 07908 - KE90100

Por ultimo antes de colocar las tapas de inspección de válvulas, no esta demás ponerle unas gotitas de aceite a las roscas. Honda recomienda cambiar el **O-RING** de la tapa de inspección; si no lo quieren hacer, deben limpiar bien procurando no romperlo, y estaría muy bien colocar algún **sella juntas** del tipo LOCTITE, ya que pueden haber fugas de aceite luego. Por experiencia, recomiendo colocarle.

Una vez terminado el cilindro delantero, pasamos al trasero.



En la foto se ve que he quitado la válvula PAIR, pero realmente no molesta. Lo que si molesta Y MUCHISIMO (al menos en mi caso), es la manguera de refrigeración al quitar/colocar tornillos de la tapa de inspección de aspiración. Así que deben acomodarla lo mejor posible, o que alguien la tenga...

Ok, luego de destapar, nos centramos nuevamente en el girar el motor. Giramos el cigüeñal en sentido ANTI-HORARIO como antes, hasta ver la marca “RT” en la muesca.

Debemos estar seguros que el pistón se encuentre en “TDC”, es decir, Punto Muerto Superior en fase de compresión. **Las válvulas NO tienen que estar pisadas.**

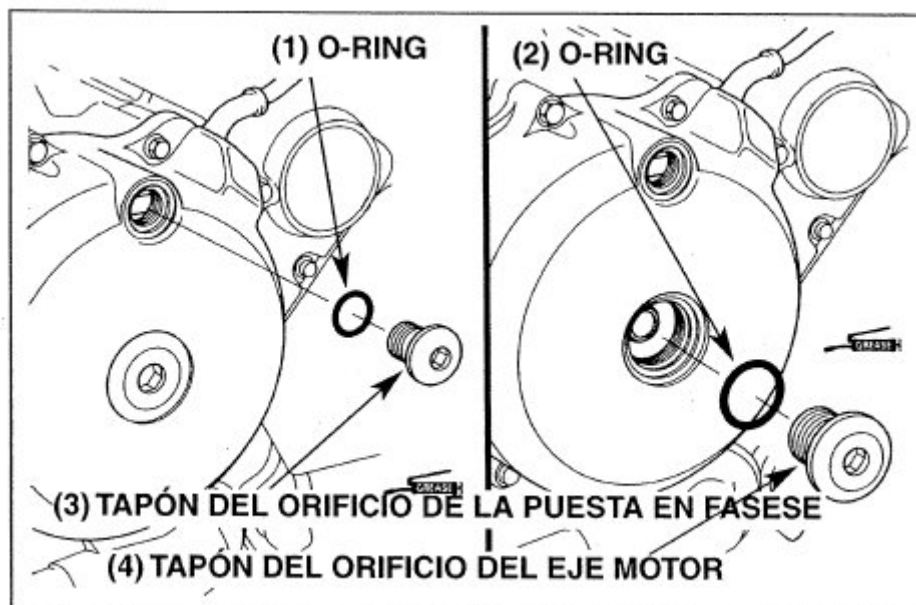
Una manera sencilla de saberlo es, mover el tornillo de regulación con las manos, tiene que estar un poco “holgado”, no muy duro. Si esto no es así, y estamos en duda, **volvemos a girar el cigüeñal una vuelta completa** hasta que aparezca nuevamente la marca “RT”.

Cuando el pistón esta correctamente posicionado nos vamos a las válvulas, y las regulamos del mismo modo y con las mismas medidas que en el cilindro anterior.

Luego, colocamos las tapas de inspección de la misma forma que antes, cambiando los o-rings o colocando algún sella juntas.

Cuando ya hemos terminado, solo nos queda colocar los tapones de los orificios, de inspección y el que nos permite girar el motor. Esta aconsejado lubricar dichas roscas con grasa.

- Tapón orificio eje motor (10 mm) : 15 Nm.
- Tapón orificio de la puesta en fase (6 mm) : 10 Nm.



Al tener la moto “desnuda” de esta forma no solo nos permitirá regular válvulas, sino también cambiar bujías, etc.

Bueno amigos, espero que les sirva. Como siempre un gusto compartir experiencias con ustedes.

Un abrazo a todos!

Albishadow

Fedealbinoli@yahoo.com.ar