

Hola a todo Transalpero y gente de malvivir, aunque ya haya algunos que lo seais solo en esencia (el lado oscuro tira mucho) os traigo esta vez, un esperado reportaje del famoso y recomendable cambio de chiclés de alta en nuestra moto de (132) por unos de paso más reducido de (125).

Para los motivos del cambio preguntarle al bombero del foro que muy gustoso os responderá

Pues vamos allá.

En principio no necesitaremos de ninguna herramienta especial:

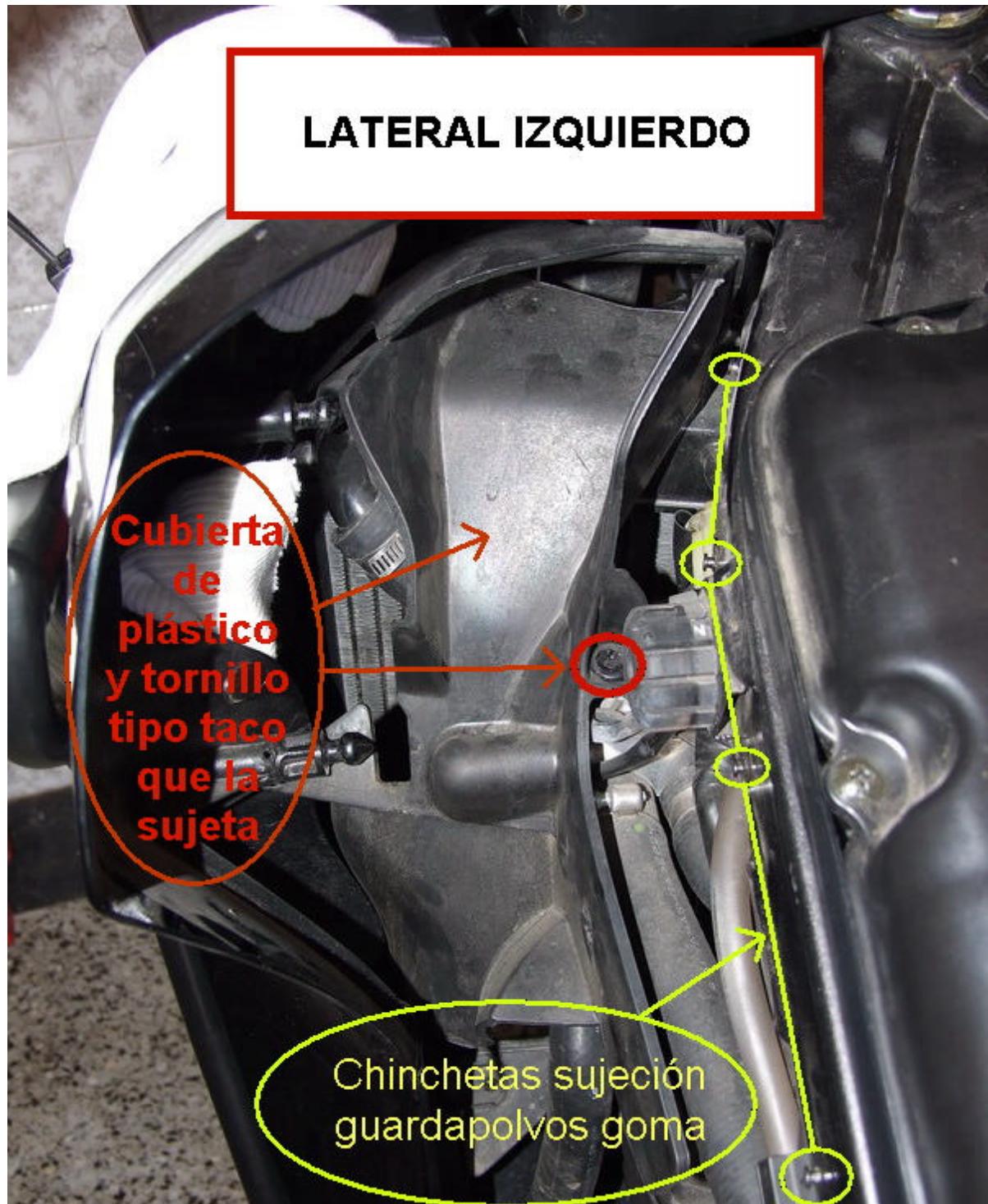
- Juego de alicates universales, finos, de punta plana y pico de cigüeña (para aflojar grupillas, abrazaderas y poder desenroscar las primeras vueltas de los cables del starter que están muy escondidos).
- Juego de llaves fijas
- Destornillador estrella que ajuste muy bien a los tornillos de las piezas que desmontaremos de los carburadores y a las cubas de los mismos y plano ancho que ajuste bien (sin holguras a los chiclés a cambiar)
- Si teneis, alicates de presión por si se os resiste algún tornillito o le haceis la cabeza redonda.
- Aceite aflojatodo tipo 3en1 o WD40 para evitar lo explicado anteriormente.
- 1 tubito para drenar la gasolina de los carburadores.
- Buena luz (tubo fluorescente del Lidl con ganchito me fué perfecto)
- Paciencia e ir sin prisas.

Lo primero, como ya explicamos en un post anterior, es desmontar el depósito de la gasolina. Esta vez no lo dejaremos volteado junto a la moto, lo quitaremos completamente, para lo cual de los 2 tubos que salen del grifo del mismo, el gordo lo sacaremos del mismo grifo aflojando la abrazadera de presión, y el fino lo desconectaremos del lado que entra en la toma de vacío del cilindro trasero tras aflojar la grupilla de alambre que lo sujeta.

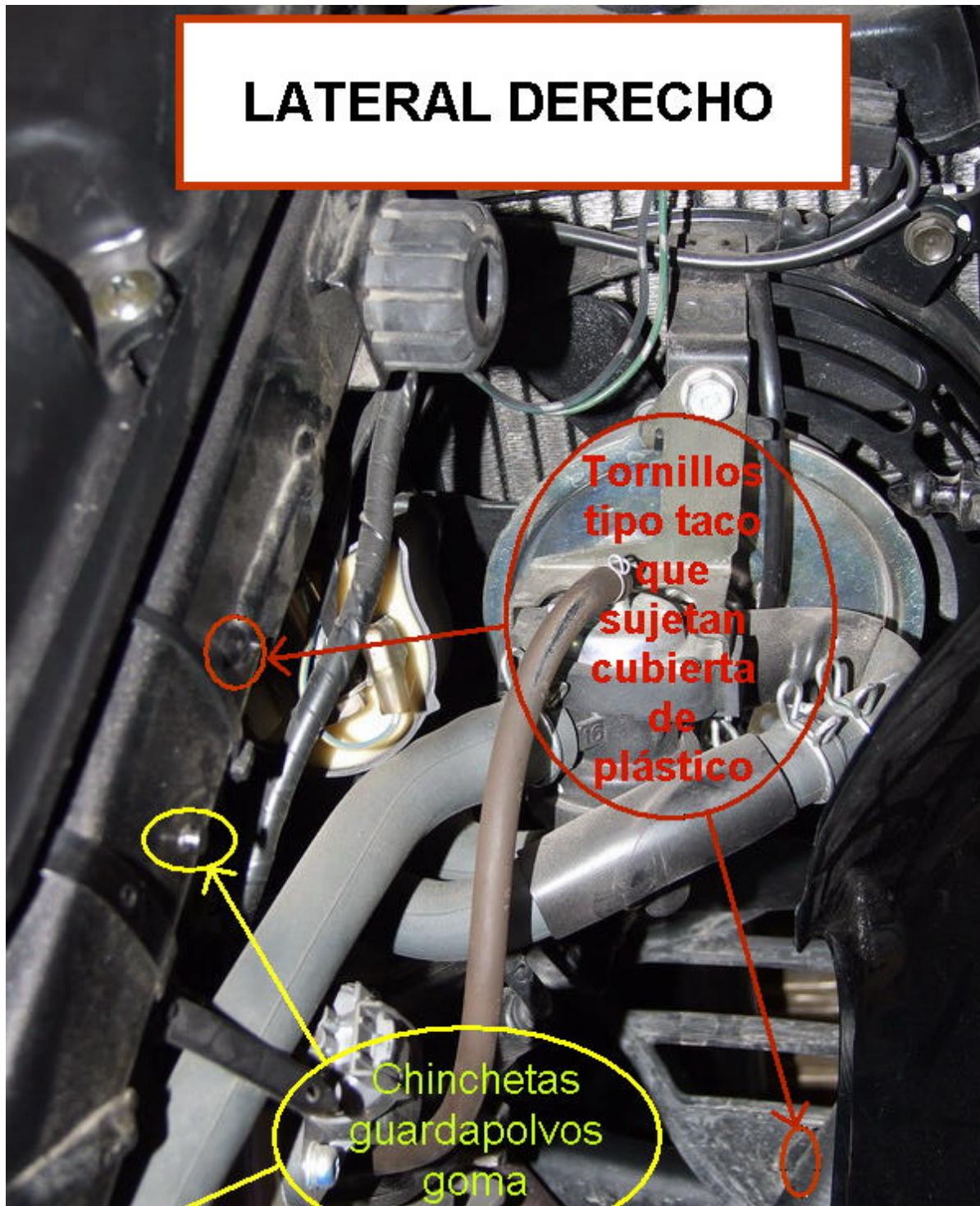
Ahora, con el filtro de aire ya a la vista, quitaremos con llave fija el único tornillo hexagonal de la parte delantera que sujeta el filtro al chasis, también desmontaremos los guardapolvos de goma (sujetos por unas “chinchetas” al cuadro de la moto) y las tapas de plástico (sujetas por tornillos de plástico de media vuelta tipo “taco”) que protegen ambos laterales de la moto. La tapa izquierda lleva 1 tornillo y la derecha 2.

En la primera foto vemos la tapa de plástico izquierda y su anclaje, y en la segunda ya está quitada la cubierta de plástico derecha, pero os he dibujado donde va anclada:

## LATERAL IZQUIERDO



## LATERAL DERECHO



Si llegados a este punto se os hace cuesta arriba mejor desistir, a partir de ahora solo a quienes los reyes magos les regalaron un Mecano de chiquillos debeis continuar.

Ahora vamos a dejar libre la caja del filtro de aire de todas sus conexiones para poder sacarla.

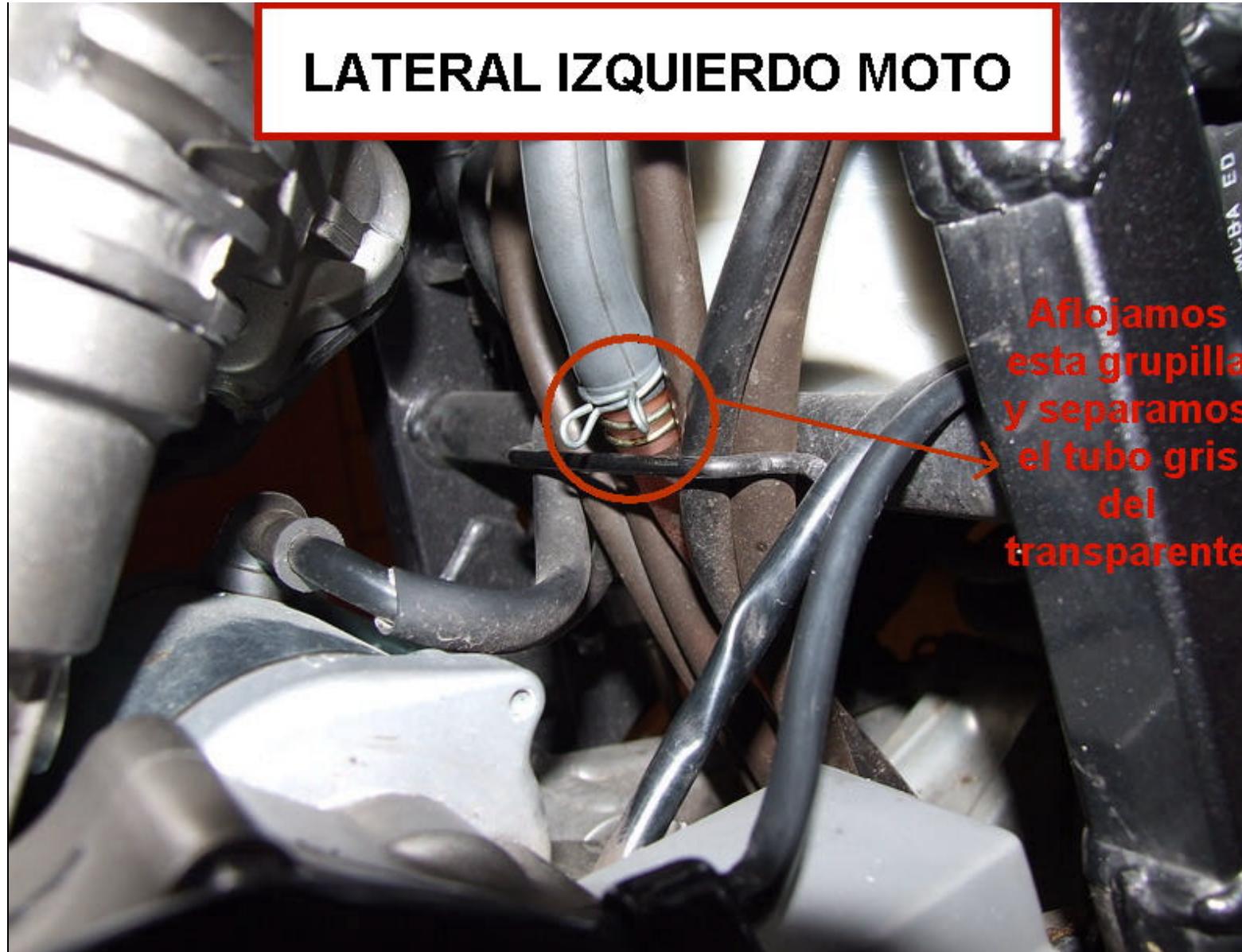
Hay que desconectar 4 tubos y las 2 toberas que acometen a los carburadores. Mejor desconectar los tubos que podamos de la parte opuesta a la caja del filtro por estar más accesibles, sobre todo pensando en la hora de volver a montarlo todo.

Empezamos por el más fácil el **tubo de la entrada de aire auxiliar** que encontramos en la parte trasera izquierda de la caja del filtro y sale de la pequeña cajita donde va el filtrillo auxiliar de esponja (que podremos limpiar si queremos con disolvente y enaceitarlo y escurrirlo con SAE-90 una vez hayamos desmontado la caja del filtro):

## LATERAL IZQUIERDO MOTO



Ahora continuamos con el **tubo de drenaje** que desconectaremos del extremo opuesto a la caja del filtro. Lo encontraremos detrás del cilindro trasero y frente a la botella de refrigerante. Es el que en este punto se une a un tubo transparente que cae hacia el suelo:



Este también era fácil eh?. Pues vamos con el siguiente, el **tubo que entra a la válvula pair** (ese chisme que está detrás del ventilador del radiador derecho al que entran múltiples tuberías):

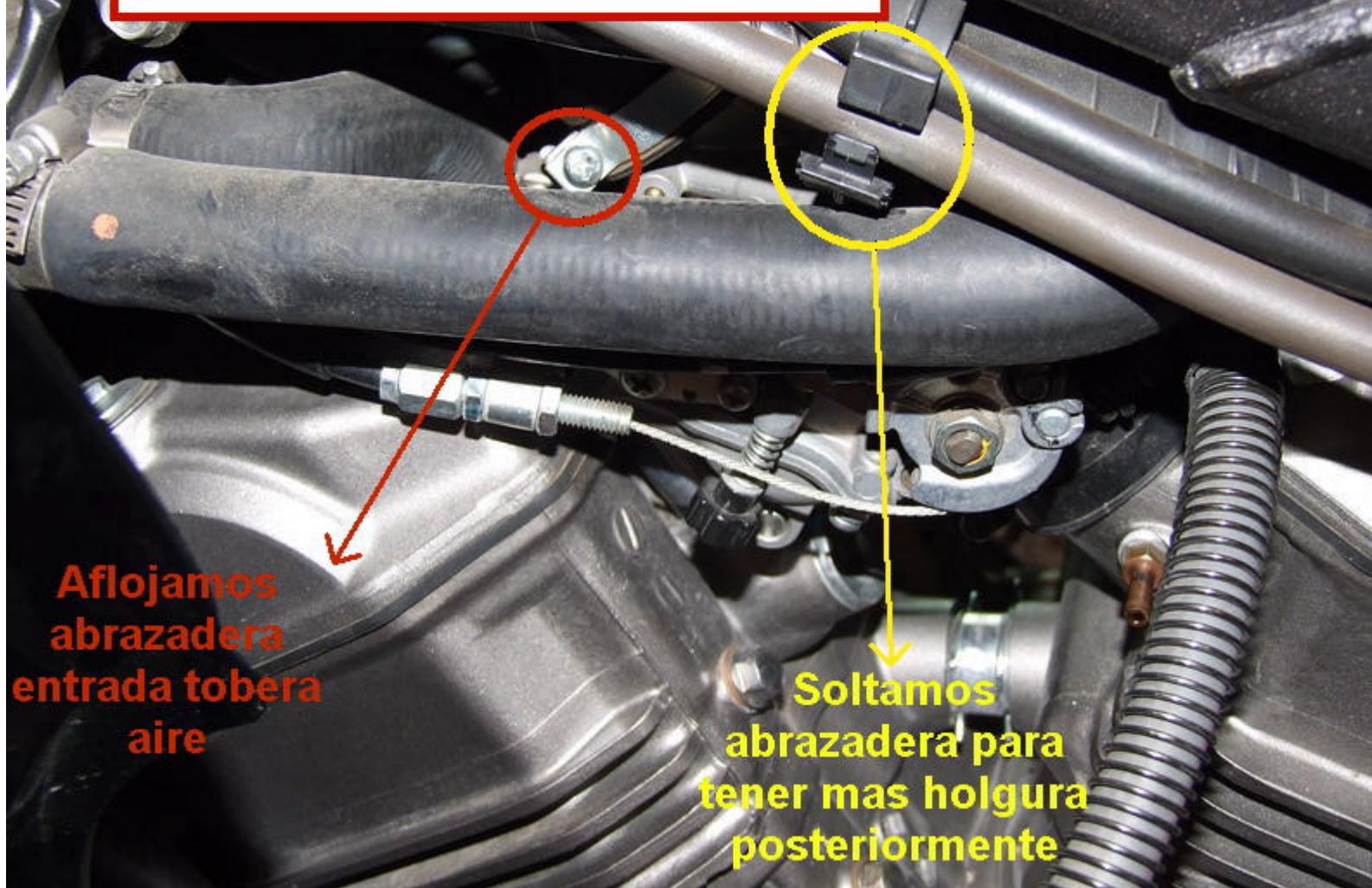


Venga vamos que ya solo queda un tubito al que solo debemos aflojarle la abrazadera de presión superior. Este tubito lo veremos escondido sujetando la caja del filtro de aire al cilindro trasero por el lado derecho de la moto:



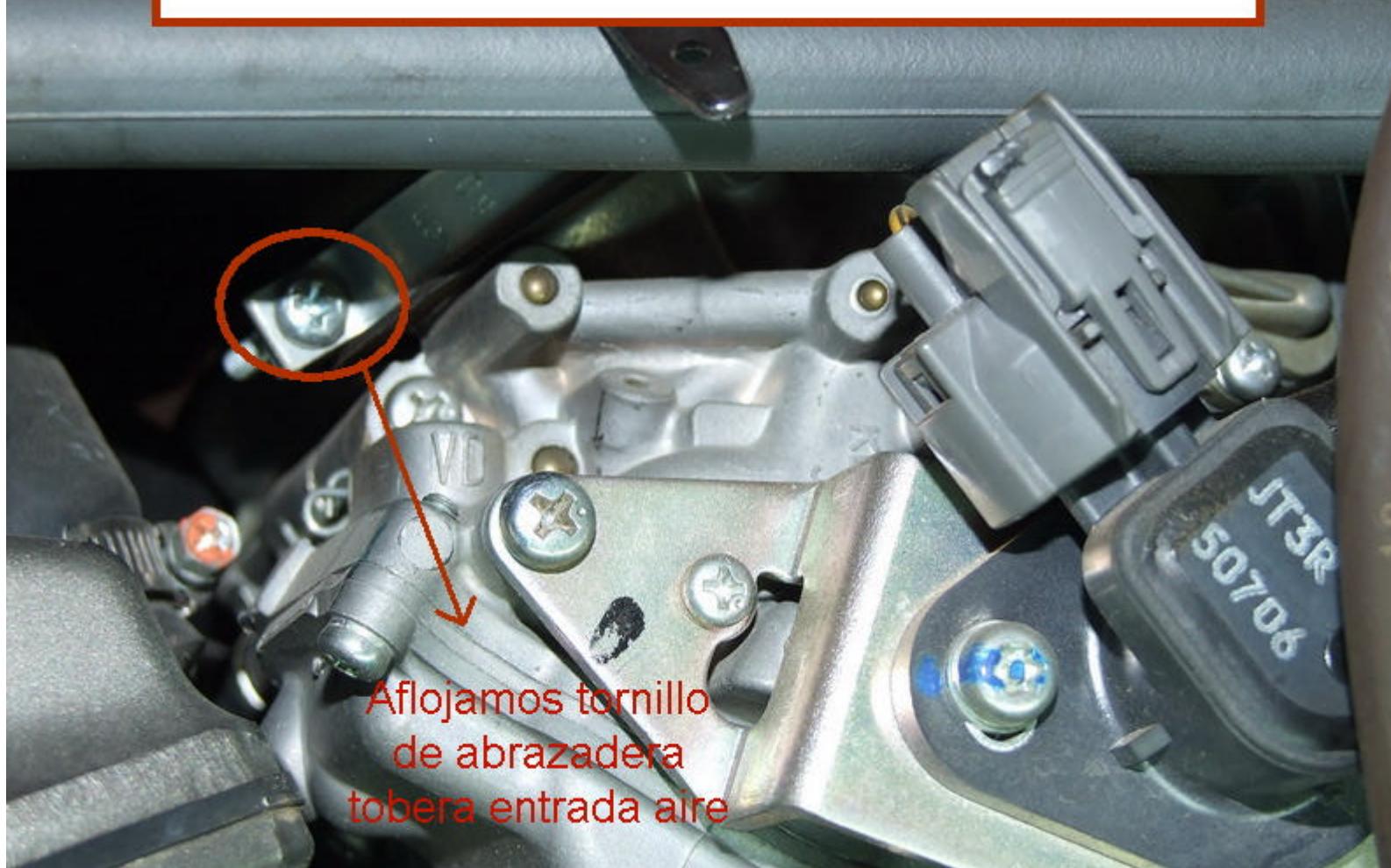
Ala ya tenemos los 4 tubos sueltos, es el momento de aflojar las abrazaderas de las toberas de entrada de aire a los carburadores:

## LATERAL IZQUIERDO



Y la abrazadera de la otra tobera:

## LATERAL DERECHO MOTO



Pues llegó el momento de sacar la caja del filtro tirando hacia arriba y moviéndola hacia los lados al mismo tiempo. Ayudar a los tubos largos de válvula pair y de drenaje a que salgan sin que queden frenados por otros tubos o cables.

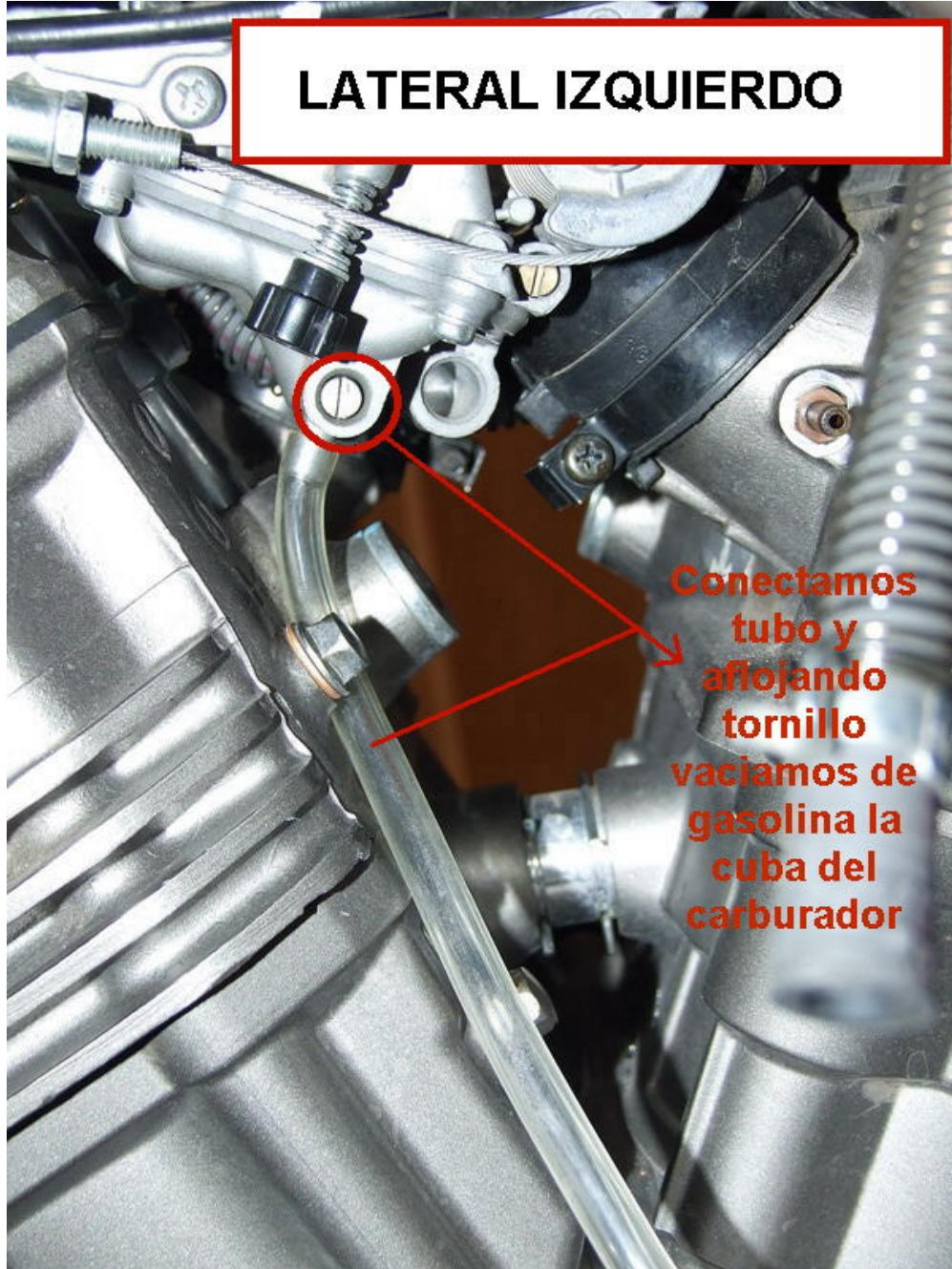
Aquí una foto de la caja del filtro patasparriba:



Primera prueba conseguida, es el momento de celebrarlo tomándote una birrita a mi salud.

Vamos a proseguir, para que no se nos olvide con la inercia que llevamos ya, con el drenaje de la gasolina de las cubas de los carburadores. Para ello echaremos mano de un tubito que ajuste al pitorrillo de drenaje, un recipiente donde echar la gasolina y un destornillador plano que ajuste en los

tornillos plateados de drenaje:



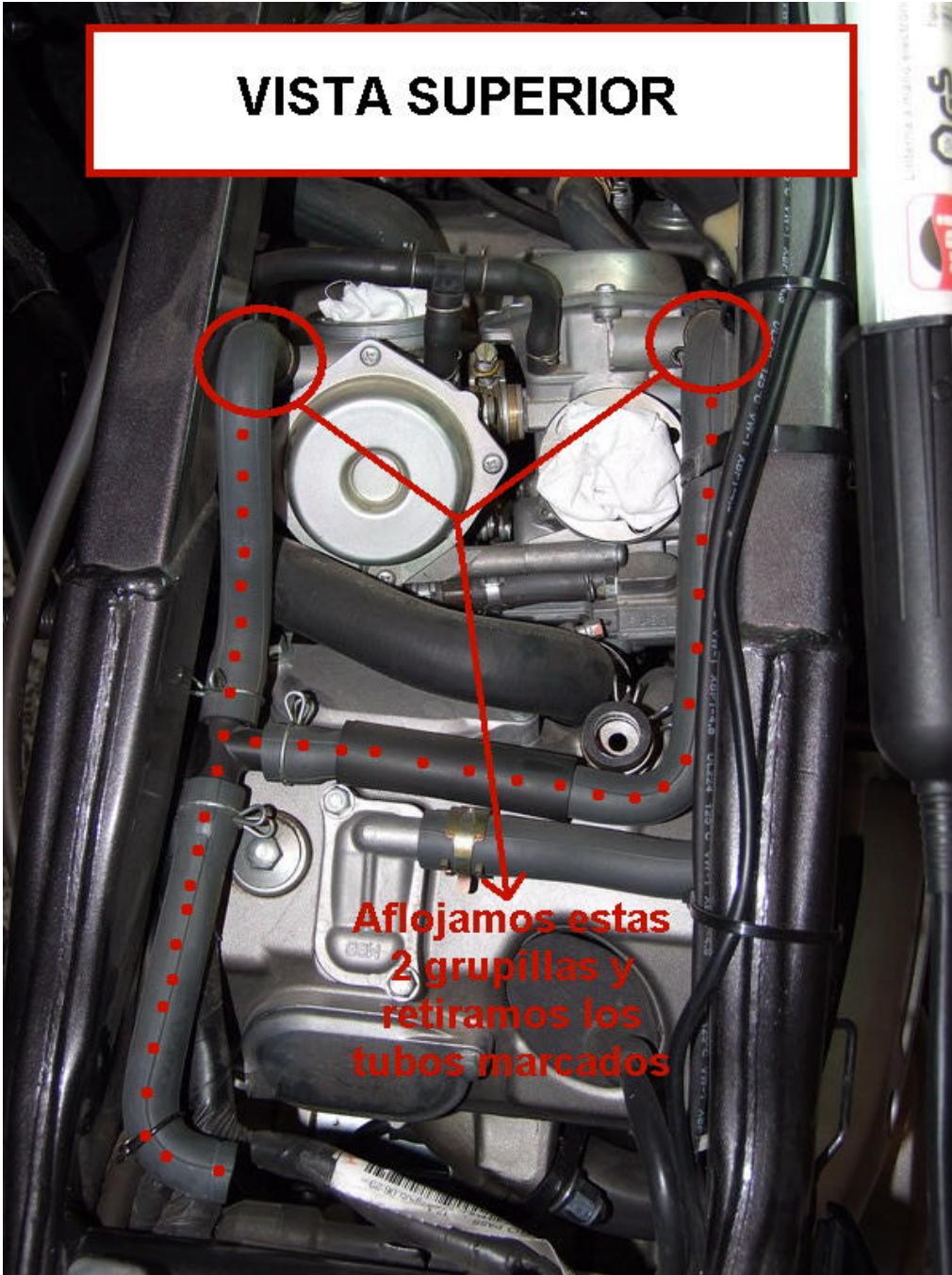
Ahora el otro carburador:



Como pongo en la foto de arriba, acordaros de volver a apretar sendos tornillos tras la operación.

Vamos ahora a seguir quitando tuberías de la parte superior de los carburadores. Antes de que se me olvide, es conveniente que tapeis con algún trapo límpio o bolsa, las entradas de aire a los carburadores para evitar que entre porquería por ellos.

A continuación 2 fotos de los tubos que vamos a quitar ahora:



la segunda:



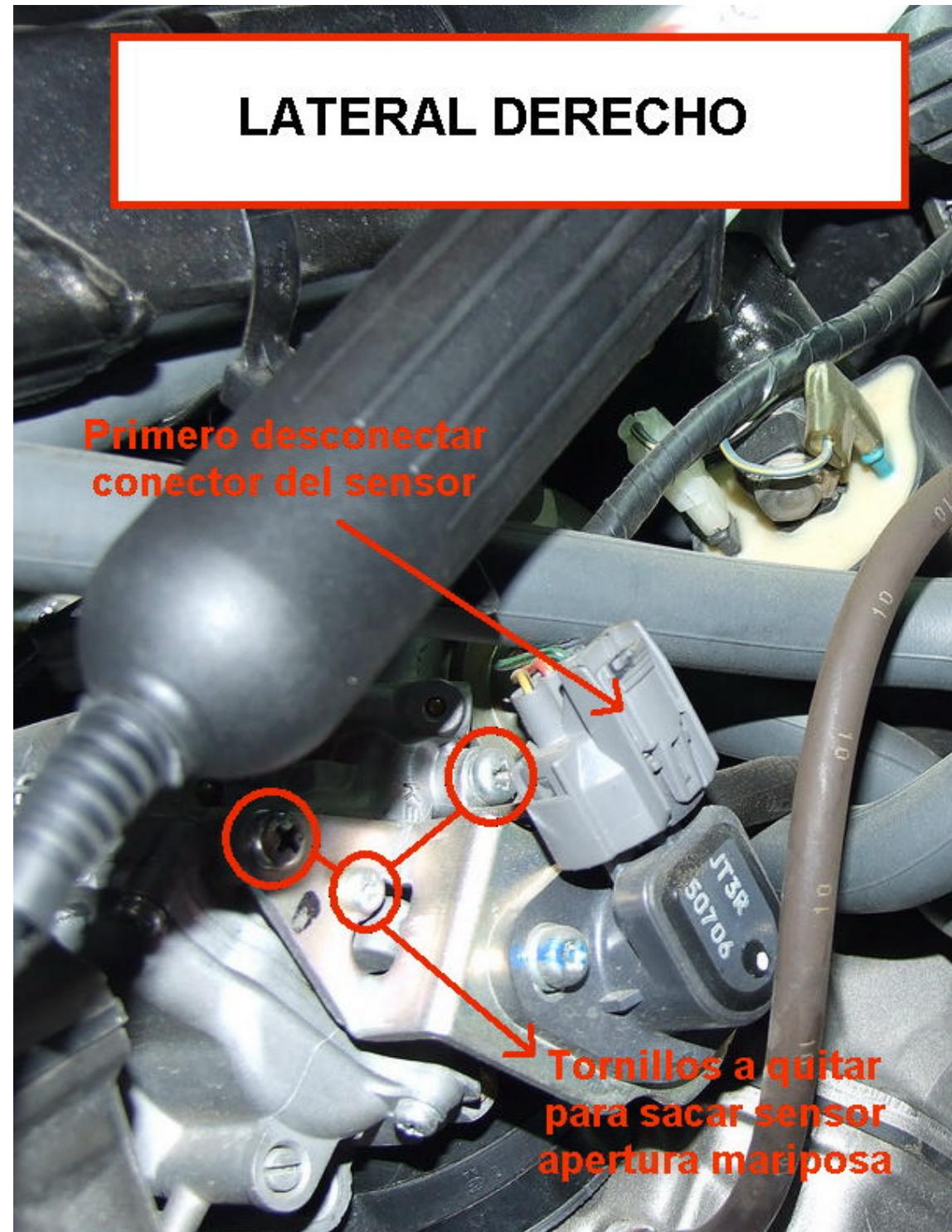
Va bien la cosa verdad?

Pues vamos ahora con los “chismes” que hay que soltar por el lado derecho del carburador delantero. Aquí debemos quitar el cable del starter atornillado al carburador y para acceder más fácilmente al mismo desmontaremos el conector del sensor de apertura de la mariposa y el propio sensor.

**Nota:** como los tornillitos de estrella que sujetan el sensor al carburador están bien apretados, utilizar un destornillador que ajuste muy bien a los mismos para no desbocarlos, rociarlos previamente con aceite aflojatodo para que vaya actuando y os cueste menos sacarlos.

Yo tuve que aflojar el que está justo detrás del conector gris y más retrasado con los alicates de presión desde arriba, pues no podía meter recto el destornillador y se me “desbocaba” (hacía la cabeza redonda).

Las fotos de lo explicado:



## LATERAL DERECHO MOTO



## LATERAL DERECHO MOTO



Como habeis visto en las fotos se trataba de eso, de sacar el cable del starter (el del codo de goma y la rosca de plástico negro) de este lado del carburador.

Pues ala a jod\*\*\*e que en el otro lado hay otro cablecito similar que debemos desmontar. También por este lado debemos quitar los cables propios del acelerador así que venga a rociar con aceitillo los 2 tornillitos para que se vayan aflojando.

Tomamos aire o aire + nicotina y a por ellos:

## LATERAL IZQUIERDO MOTO



**Ahora lo mismo con el  
otro cable de starter que  
está escondido encima de  
los cables del acelerador**

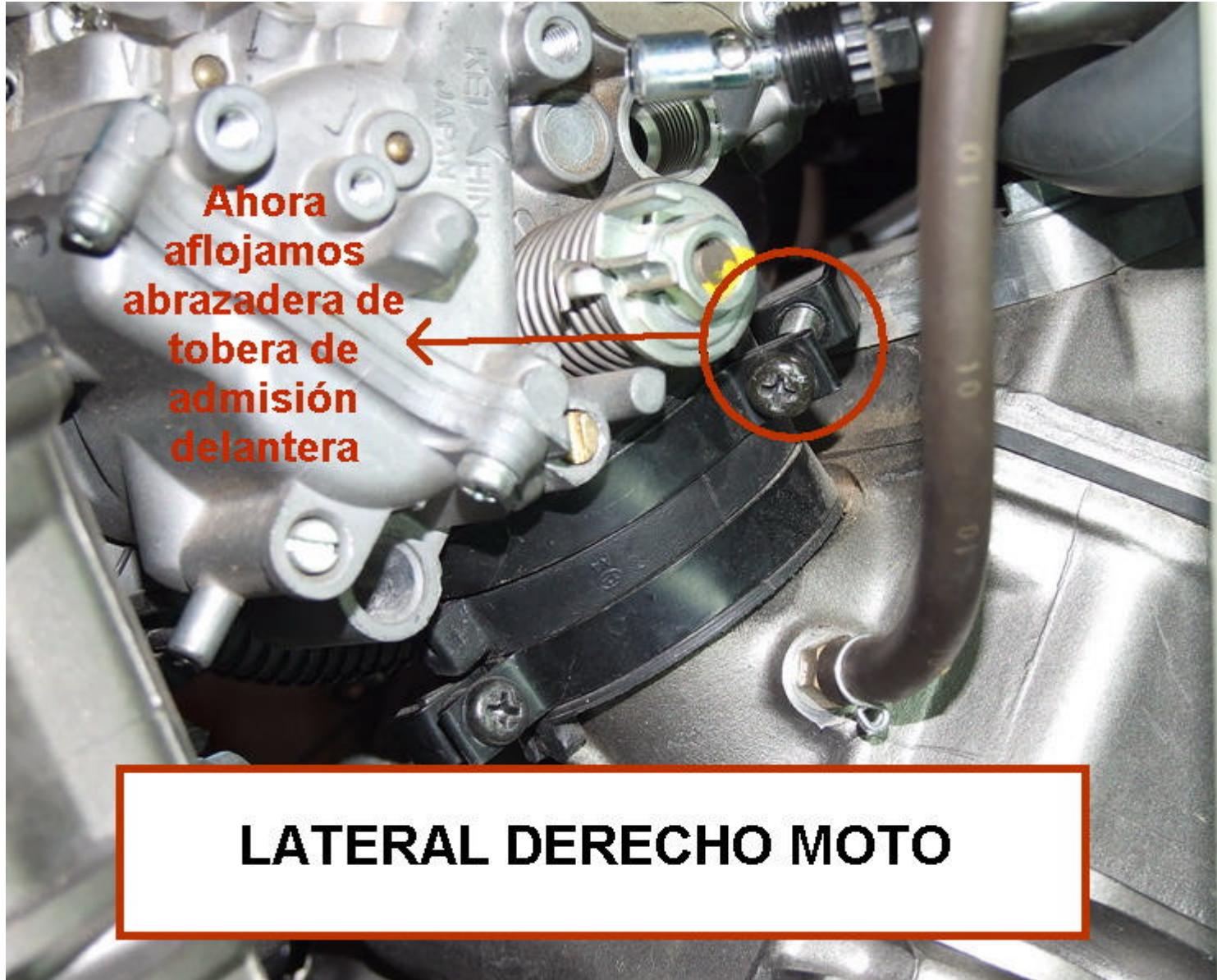
Está algo escondidillo el cablecito vaya. Pero nada, tiramos de alicates de pico de cigüeña y lo aflojamos un poquito, luego con los dedos de pianista terminamos la faena.

P.D. Si tenemos dedos de urólogo la cosa se complica algo más.

Bueno no nos desviemos del tema y vamos con los cables del acelerador:



Venga que ya está casi todo desmontado, solo nos queda aflojar las abrazaderas superiores de las toberas de admisión de los cilindros:



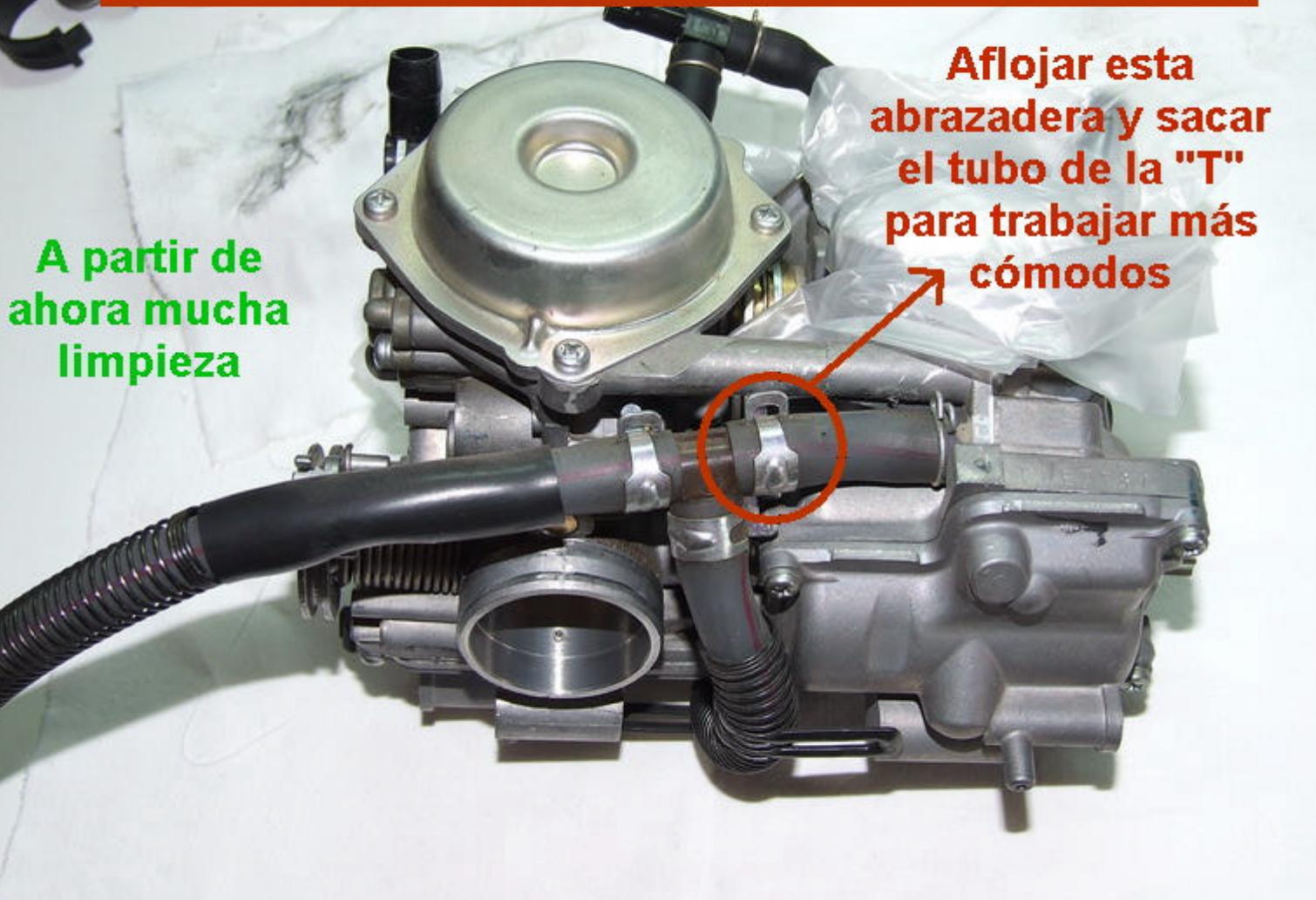
Y ahora la otra abrazadera:



Pues ya tenemos los carburatas a punto de caramelito para ser extraidos. Nos armamos de valor y tiramos primero hacia arriba de ellos para soltarlos de las toberas y luego yo los saqué girándolos en sentido contrario a las agujas del reloj 90 grados hasta encontrar el sitio apropiado.

Bueno, pues como dicen por ahí: ya tenemos el gorrino en la mesa:

## EN LA MESA DE OPERACIONES

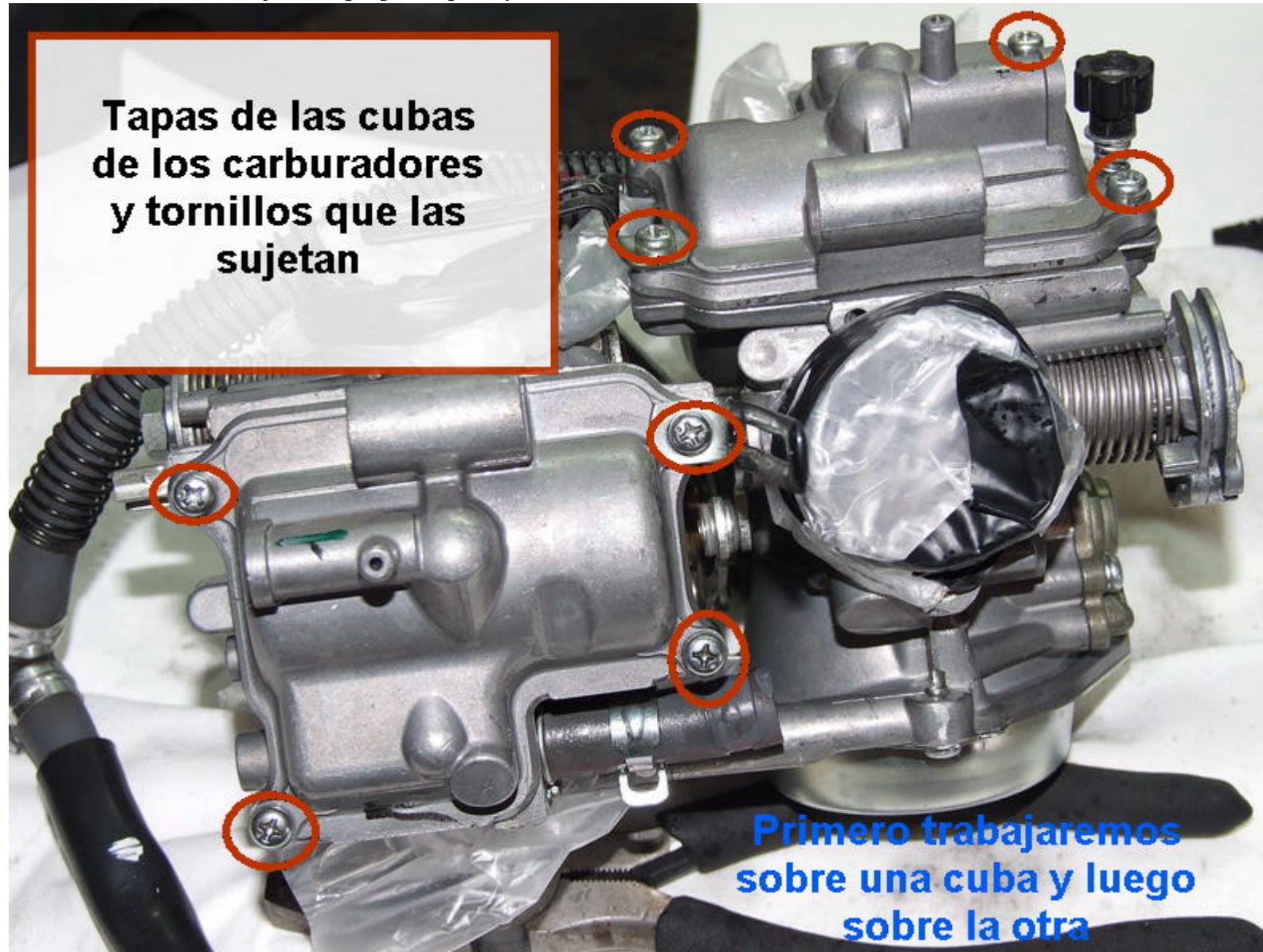


A partir de ahora mucha limpieza

Aflojar esta abrazadera y sacar el tubo de la "T" para trabajar más cómodos

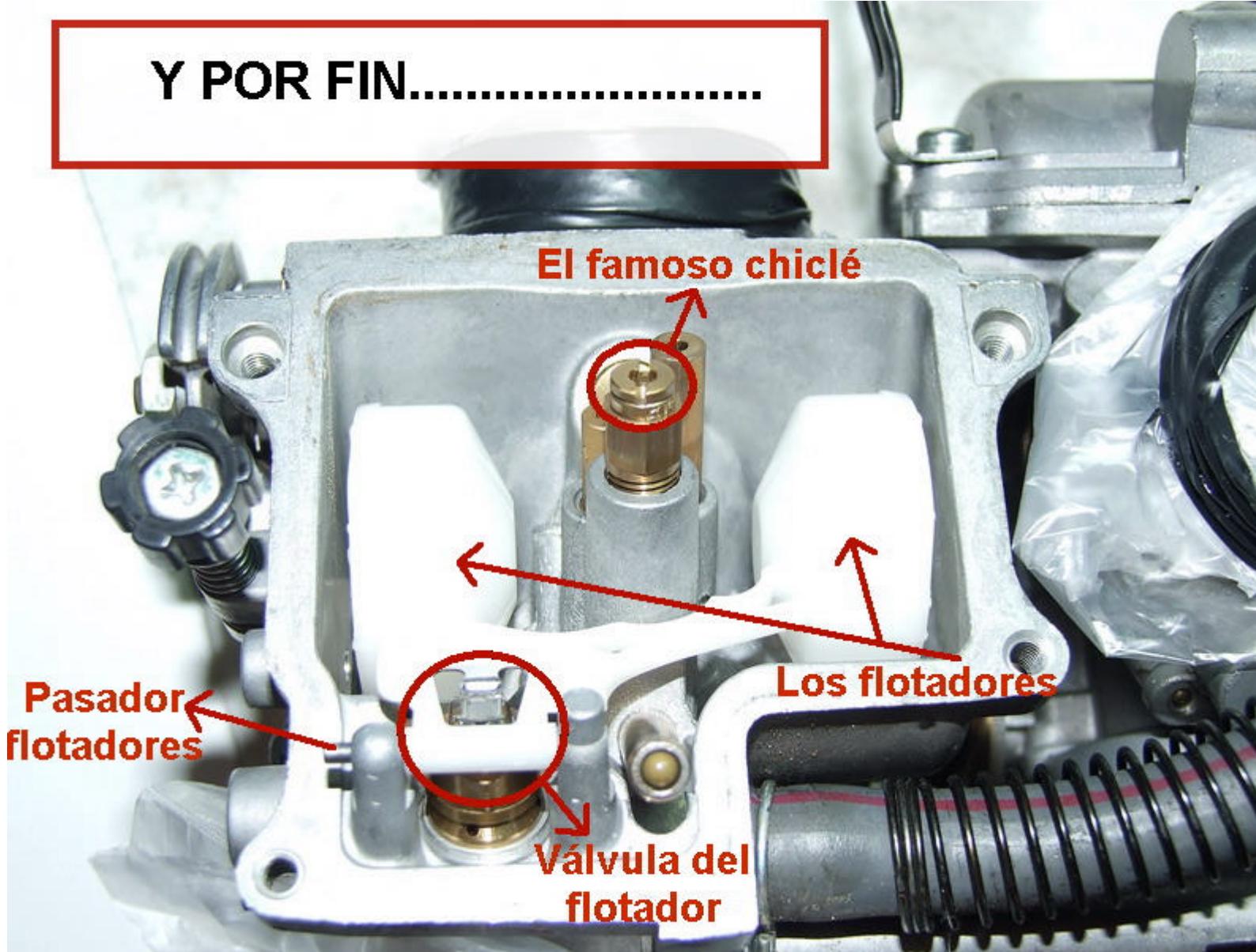
Como os pongo en la foto de arriba y con el vicio que hemos pillao en aflojar abrazaderas de presión, pues sacar ese tubito para que no nos quede por encima de las cubas de los carburadores y trabajemos mejor.

A continuación otra foto desde otro perfil, para que veáis los tornillos que hay que quitar de las dos cubas de los carburadores, acordaros del aceitillo aflojatodo (qué peso que soy eh?):



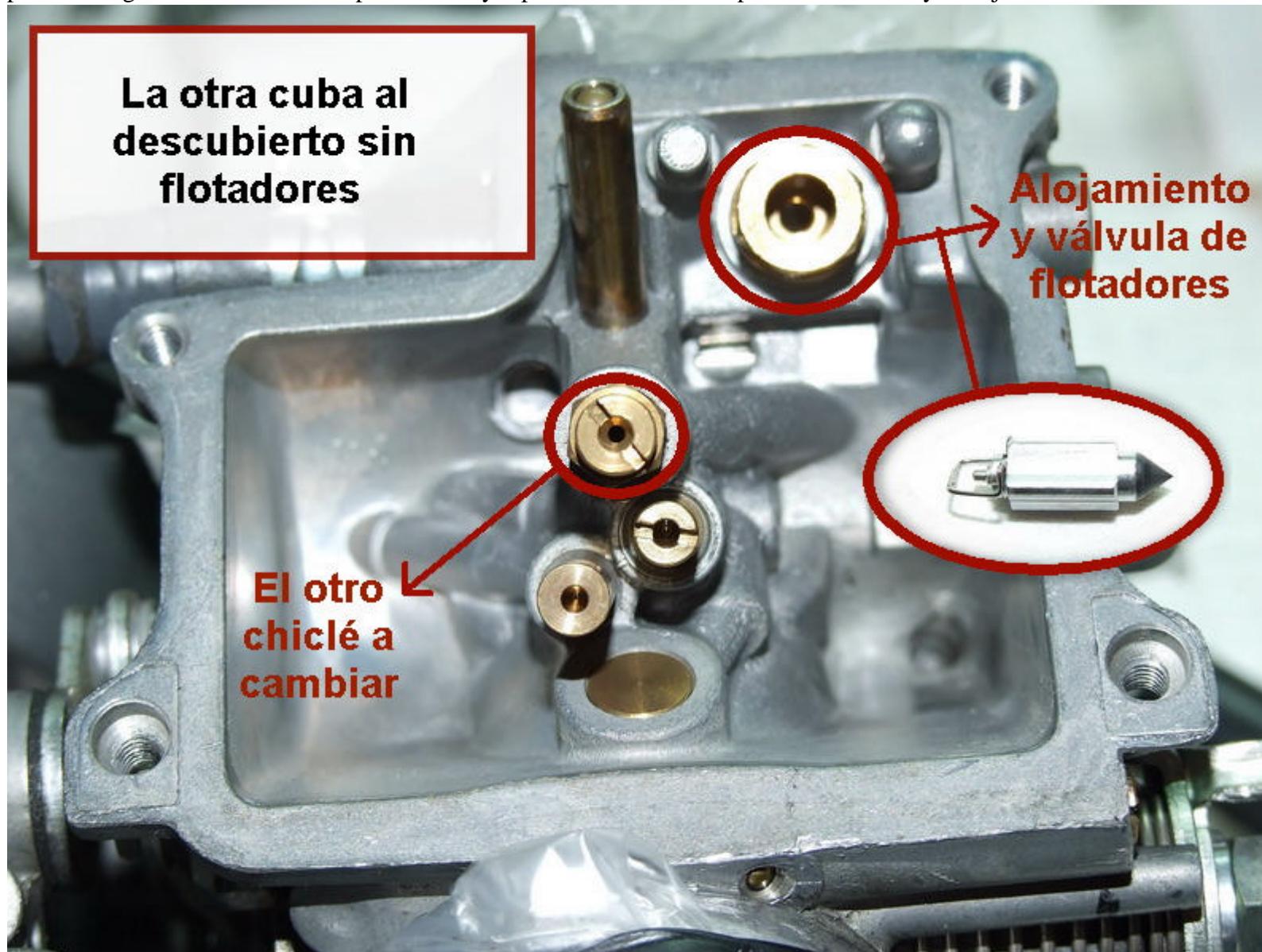
Pues ya por fin vamos a ver de una puñetera vez al famoso chiclé que tanto se está haciendo de rogar el jojo:

**Y POR FIN.....**



Pues a por él, metemos un destornillador plano que encaje bien sin holguras y lo desenroscamos del tubo de aspiración donde se aloja "sintiendo" la fuerza con la que está apretado para atornillar el nuevo de 125 igual y **sin pasarse**. Quizás esto sea lo más delicado de toda la operación.

Ya que lo tenemos todo al descubierto, podemos sacar el pasador de los flotadores y aprovechar para comprobar que la válvula del flotador no presenta desgastes ni suciedad en su punta cónica y soparemos con aire comprimido los chiclés y el alojamiento de la válvula:



Tener presente al volver a montar la válvula, que la pestaña metálica de los flotadores, ha de quedar entre el “asa” de alambre de la válvula y el pequeño pistoncillo metálico que se pueden ver en el recorte de la foto anterior.

Limpiad muy bien las superficies de la cuba y la tapa de la cuba que lleva la junta de goma antes de montarlas y apretad fuerte los 4 tornillos en cruz y poco a poco.

Pues ya está, no era tan difícil verdad?. Solo ir despacio y sin prisas.

Vengaaaaa no seais ratas y de buena gana aceptaré unas birritas de vuestra parte a mi salud.

Como os imaginais lo mismo pero de atrás p'á ante para dejarlo todo tal cual estaba.

**CONSEJO:** Para volver a meter las toberas tanto las inferiores, como sobre todo las superiores del filtro de aire a los carburadores, mojad el dedo con aceite de moto y untad las gomas de las mismas para que deslicen bien y entren sin agarrarse hasta el fondo.

Apretad bien fuerte las abrazaderas y a disfrutar.

Yo aproveché que lo tenía todo destripado y comprobé el estado las válvulas que me eran accesibles sin desmontar nada más (5 de 6), pero esto

lo dejaremos para otro briconsejo. Comentáros que con 16.000 kmts estaban todas dentro de su margen.

Terminado el trabajo, volví a realizar la sincronización de los carburadores que ya os expliqué como hacerlo en otro reportaje con un vacuómetro

Casero por si acaso se había ido de punto y solo deciros que el resultado del trabajito es altamente recomendable y verdaderamente se nota la diferencia al abrir gás de golpe y en el nervio que tiene ahora la TA al acelerar. Si además consume menos .....¿qué mas se puede pedir por tan solo 12 euros?.

Venga sin miedo y a por ellos oooooeeeeeee.



Por cierto creo que me merezco esto no?.

VSSSSSSSSSSSSSS para todos y si teneis alguna duda ya  
sabeis..... preguntar que para eso estamos.

