

CAMBIO DE MUELLES DE HORQUILLA Y ACEITE

Pues venga, ya que el sr. Moderador me lo pide de tal guisa, y aunque esto de cambiar los muelles o el aceite sea bastante sencillito ahí va la explicación detallada:

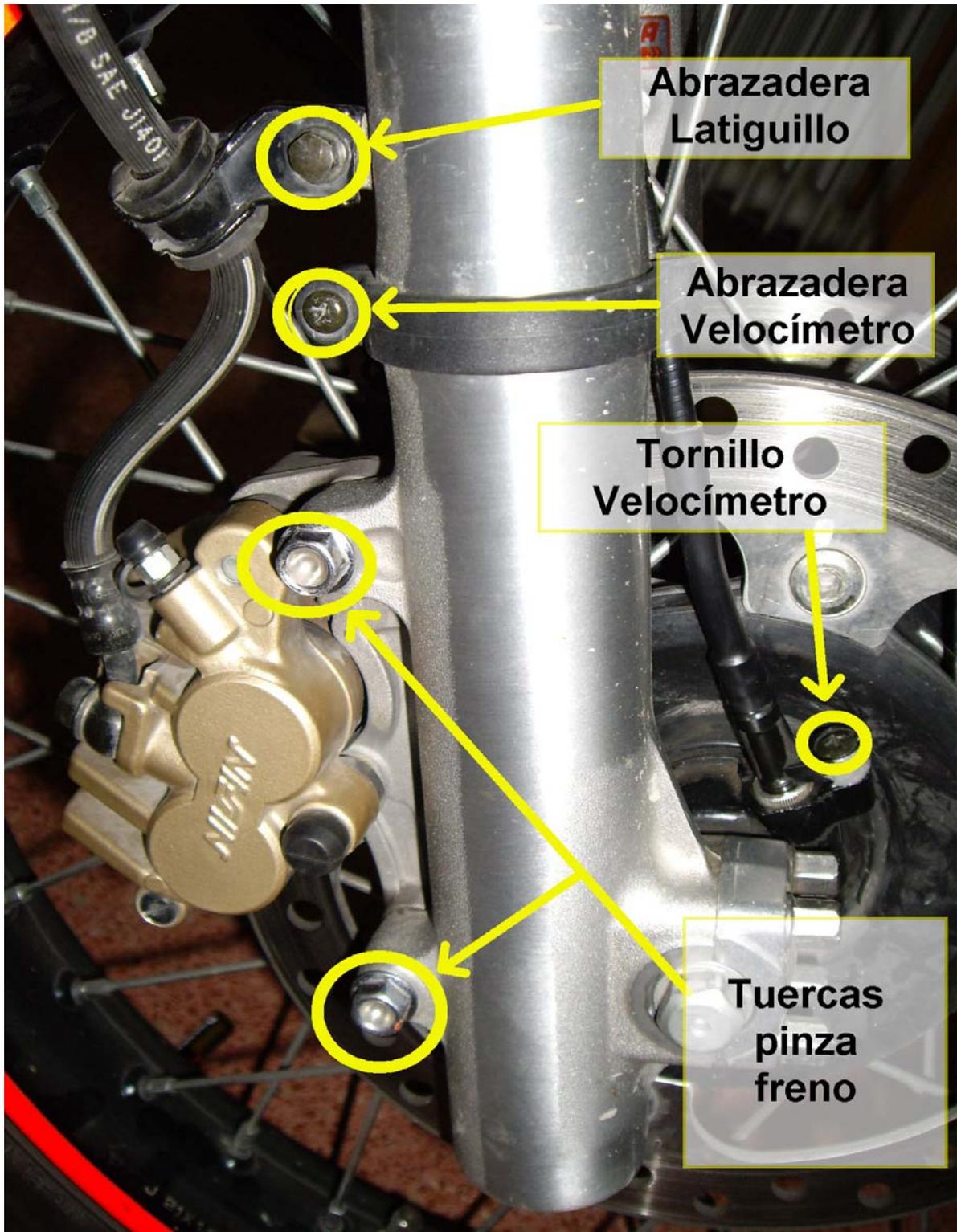
Primeramente hemos de buscarnos la vida para dejar la rueda delantera elevada del suelo, para ello, si disponemos de un elevador hidráulico, mejor que mejor, si no, pues ingeniároselas como mejor podais: Yo, con la moto en el caballete central, arrimé la parte trasera de ésta al banco de trabajo y até unas cuerdas desde el transportín a la parte baja del banco haciendo que se elevara la rueda delantera, una vez así, también calcé la TA con un cajón bajo el motor.

Lo siguiente será desmontar la chapa con forma de media luna de plástico bajo el faro (2 tornillos) y el guardabarros (4 tornillos de nada):

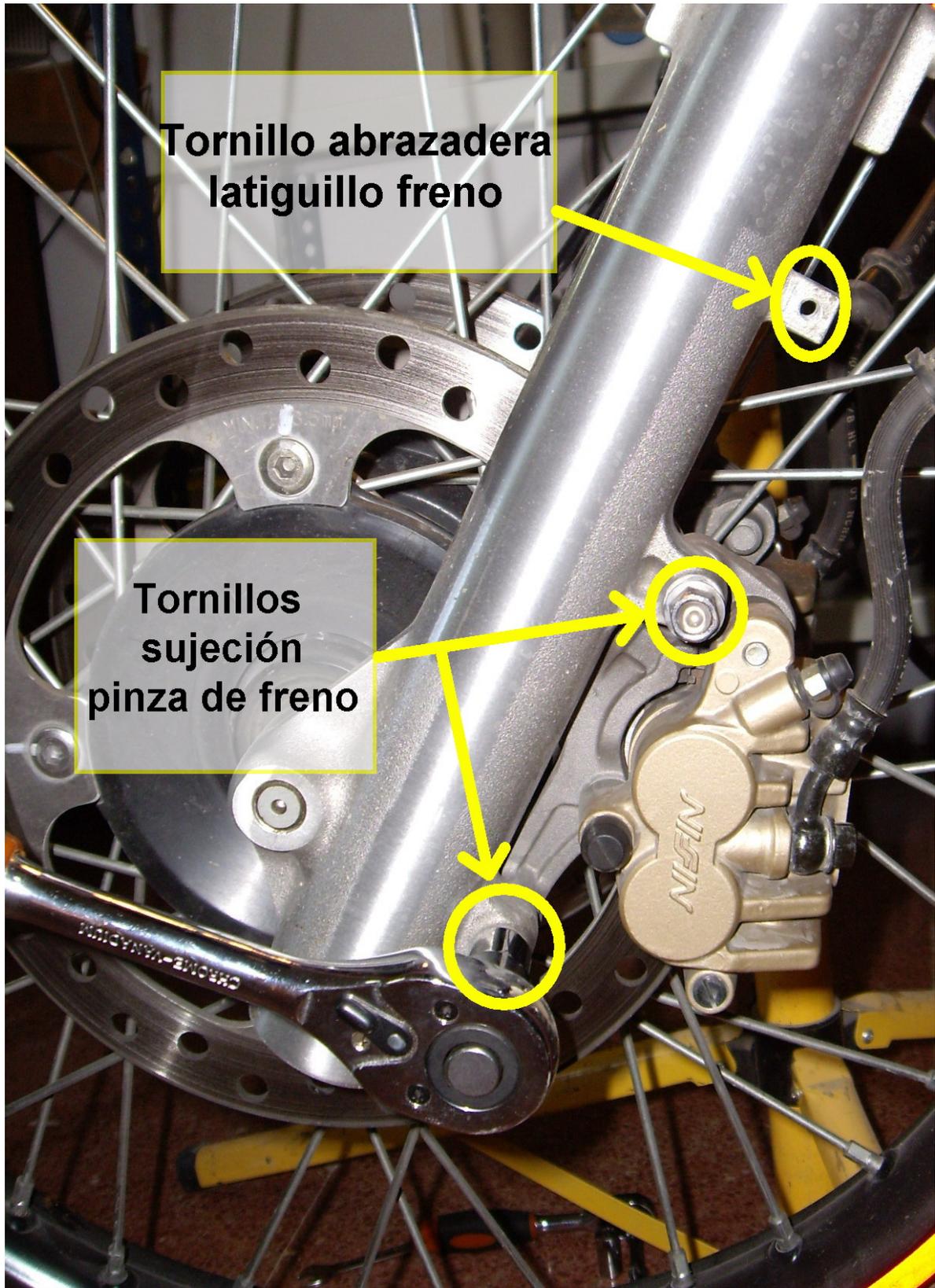


Una vez quitado el guardabarros, procederemos a desmontar todos los “chismes” que llevan colgando las barras de la horquilla para dejarlas “limpias” :

Esto por el lado derecho:



Y esto por el izquierdo:



Cuando retiremos las pinzas de freno, hay que tener cuidado de no forzar, ni torcer, ni dejar colgando las mismas por los latiguillos. Ojo también de no accionar el freno delantero. Yo, “for if the flies” metí unos calces de plástico entre las zapatas.

Venga menos cachondeo y vamos a quitar la rueda. Se me olvidó deciros que el cable del velocímetro sale tirando hacia arriba de él (tras quitar el tornillo claro).

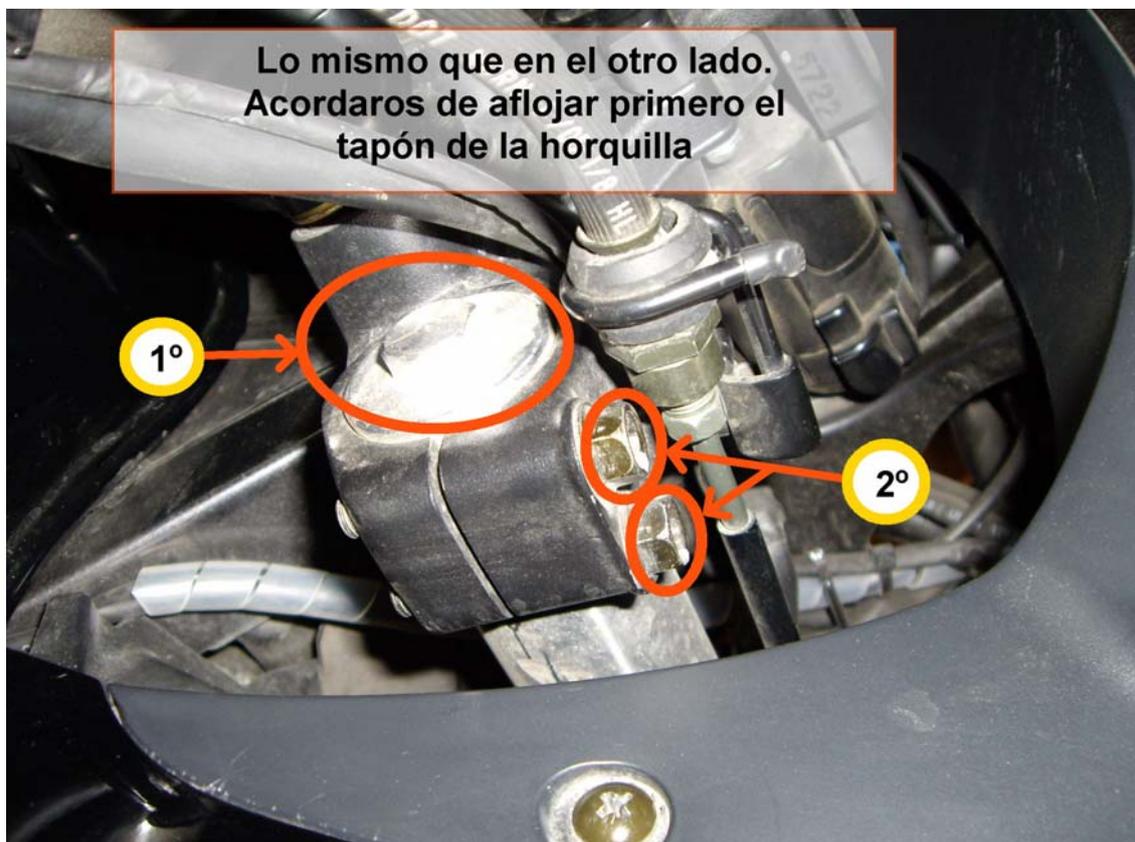
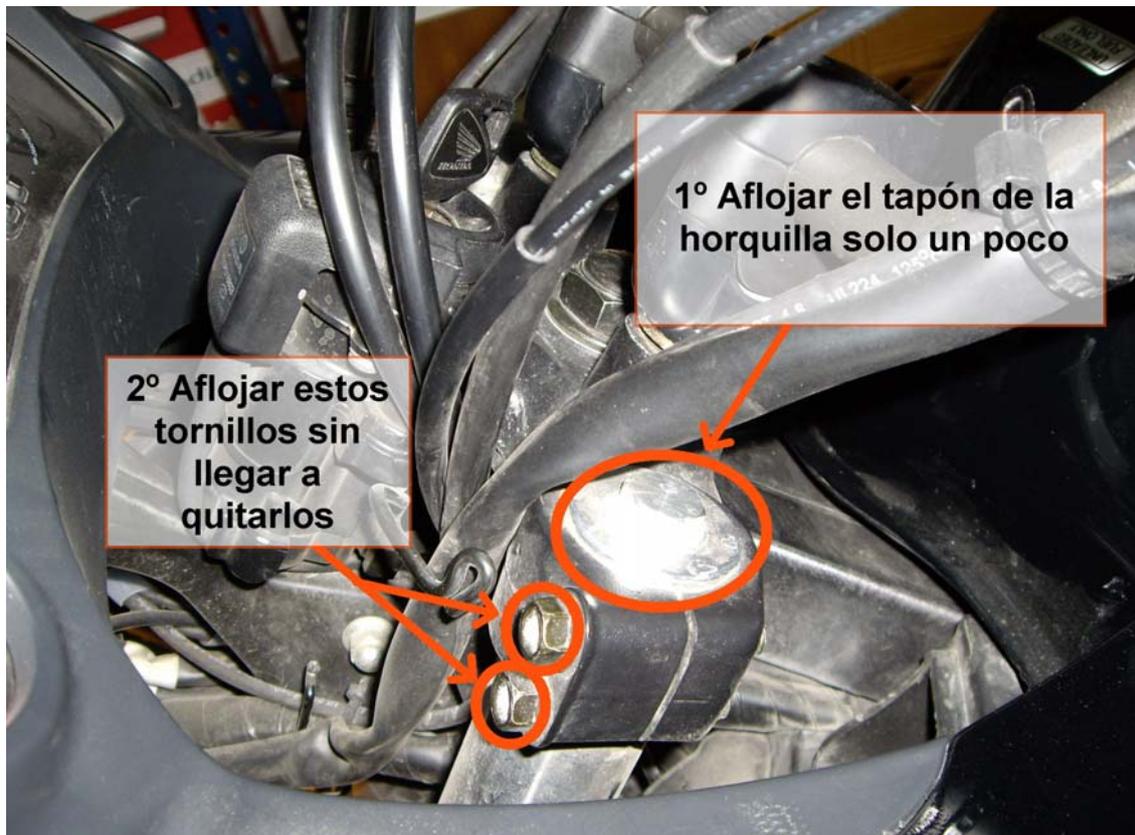
Antes de quitar la rueda, nos fijaremos en la posición que tiene el espolón (resalte) de la tapa del reenvío del velocímetro y que ha de quedar por detrás de la barra de la horquilla haciendo tope contra la misma cuando la volvamos a montar.

Para sacar la rueda, **aflojaremos** los 4 tornillos del soporte del eje y luego sacaremos el tornillo-eje dejando la rueda libre:

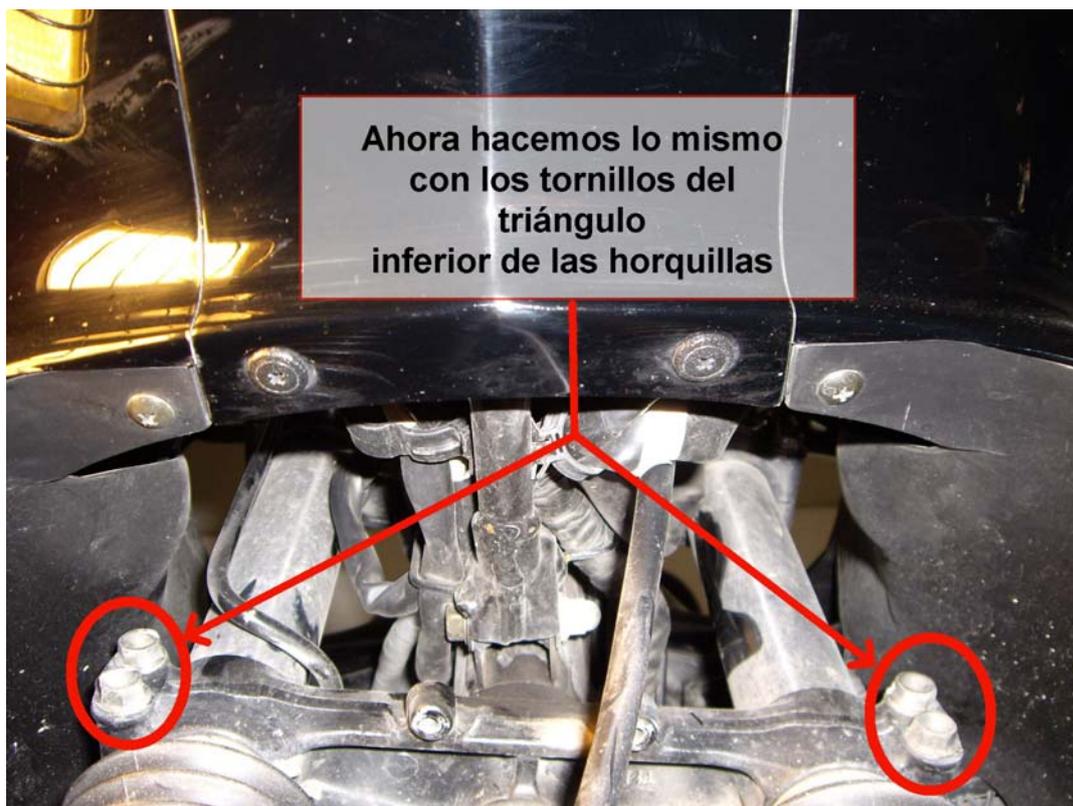


Cuidado no vayais a perder nada (tapa del reenvío, arandela,...)

Pues ahora ya, vamos a por las barras. Lo primero y **antes** de nada, aflojaremos un poquito el tapón de la barra y después los de los triángulos. Yo tuve que desmontar también el soporte-abrazadera del latiguillo de freno porque no me entraba la llave para aflojar los tornillos del triángulo superior derecho, vamos “pecata minuta”.



Bueno, esto ya marcha. Ahora ya solo nos queda **aflojar** los tornillos de los triángulos inferiores, más accesibles para la llave que los superiores:



Lo normal es que tirando un poquito de la barra se descuelgue fácilmente, pero si están agarradas a los triángulos por el óxido, echar un rociado con aceite en spray y esperar un poquito antes de tirar.

Otra cosa que no os he dicho, es que según el modelo de TA que tengais, tendreis o no que sacar las barras para vaciar el aceite. Ya que algunos modelos de la TA 600 tienen un tornillo de purga al final de la barra en un lateral para estos menesteres. No confundiros con el tornillo que llevan **todas** en la base de las barras mirando hacia el suelo, que aunque también drenaría el aceite, sirve para fijar las piezas interiores que lleva la horquilla (muelle, tapón y pistón) y si lo sacais, tendreis que usar pistola neumática para que vuelva a roscar sobre el elemento interior que girará también al no poderlo sujetar.

CAPACIDADES Y TIPOS DE ACEITE RECOMENDADOS

Si pones los **muelles originales HONDA**, las cantidades **por horquilla** son las siguientes:

SAE 5 **542cc de aceite** **141 milímetros** hasta el borde del tubo

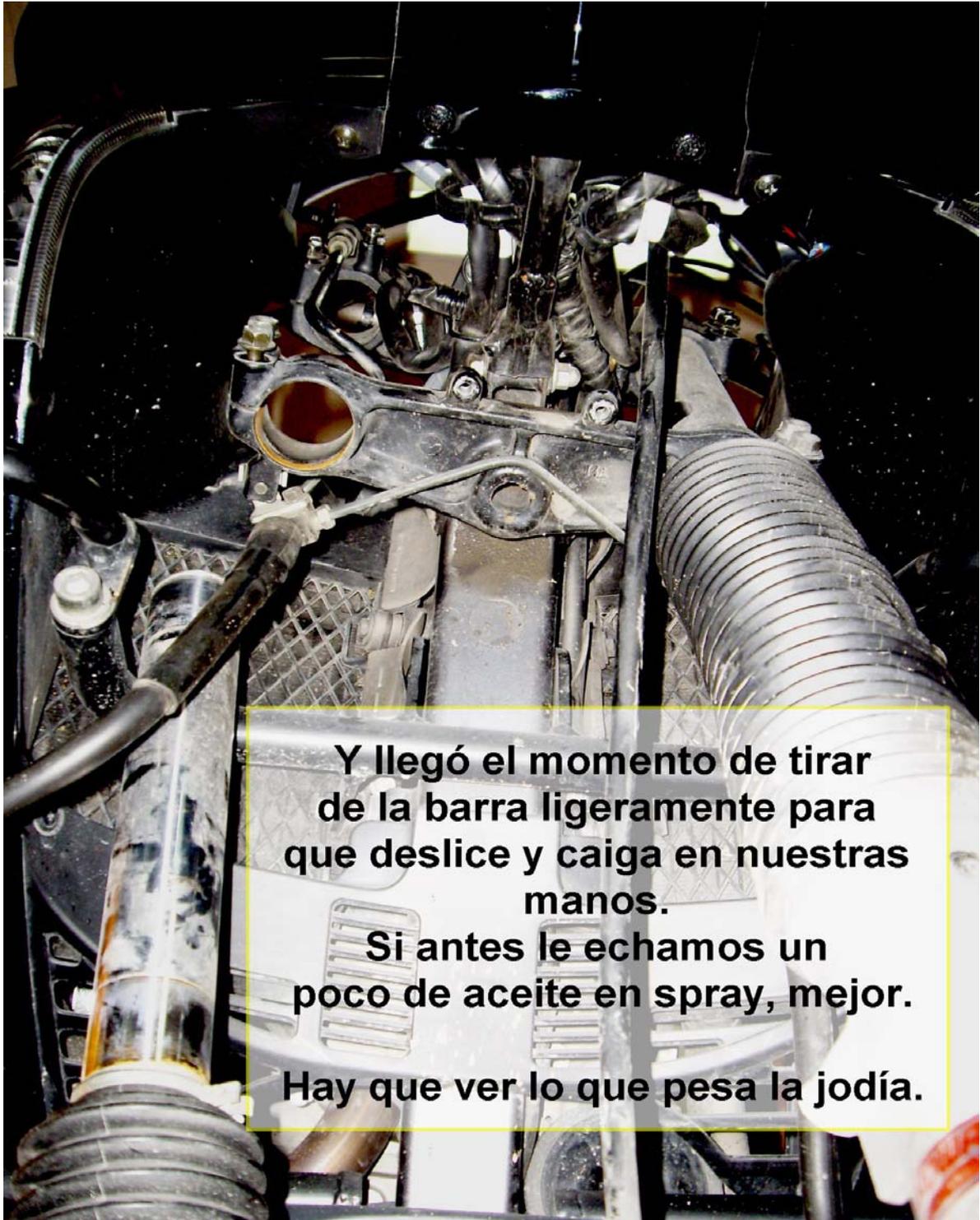
Si pones **los muelles Wirth** que son los que comercializa **Touratech** (os los recomiendo para sustituir los originales) las cantidades son:

SAE 10 **510cc de aceite** **150 milímetros** hasta el borde.

Es mejor y más fácil medir la distancia en milímetros hasta el borde para ajustar las cantidades de aceite, que el echar tantos o cuántos centímetros cúbicos del mismo.

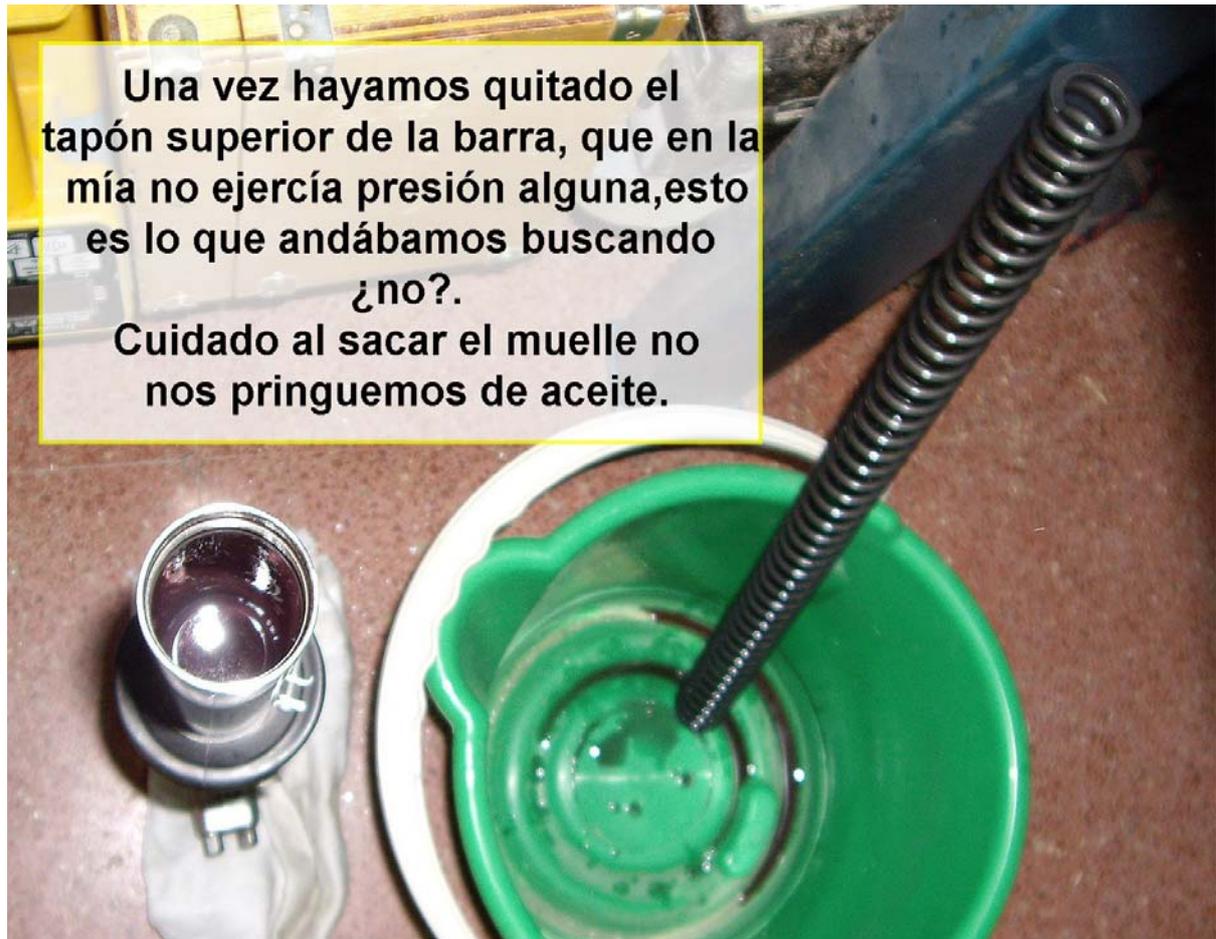
Yo, vacié en cada botella un bote completo de 500 ml de aceite Castrol SAE 10 y luego, con una jeringuilla fui añadiendo 5 ml cada vez en cada horquilla para rellenar hasta alcanzar los 15 centímetros hasta el borde.

Bueno, dejemos la literatura y volvamos a la faena. No habíamos quedado por aquí os acordais?:



Ahora ya coser y cantar, terminamos de aflojar completamente el tapón de la barra que según decían los manuales que leí: *“mucho cuidado con la presión que ejerce el muelle sobre el tapón y protegerse apropiadamente para que no te dé en los piños cuando termines de desenroscarlo”* . Pues ya me veis a mi con mucho cuidado, haciendo fuerza hacia abajo mientras aflojaba, esperando el momento del empuje, vamos como cuando descorchas una botella de cava.....y resulta que mi botella estaba “desventada” vamos que había perdido el gas je, je.

Es decir, que el muelle original, por lo menos en las horquillas de mi TA 650 no hacía presión ninguna sobre el tapón. Los nuevos Wirth cuando los monté ya presionaban un poquito.



Pues ahora, voltearemos la barra para que salga todo el aceite y para ello debemos bombear (comprimir y descomprimir) varias veces para que escurra bien. Yo fijé la barra a un tornillo de banco protegida con un trapo para no arañar nada, con un cubo abajo y de vez en cuando bombeaba para dejarla totalmente vacía.

Un inciso, los muelles originales Honda son idénticos de extremo a extremo, es decir las vueltas en toda su longitud son iguales y están a la misma distancia de separación unas de otras, con lo cual no tienen posición predefinida. Pero los Wirth al ser progresivos, en un extremo tienen las vueltas (espiras) más juntas o apretadas, ¿cómo los colocaremos entonces?. Pues con ese extremo más “apretado” que quede hacia arriba pegando contra el tapón, Ok?.

En esta foto lo que os comenté antes, mi forma de escurrir:



Si vais a trabajar con las dos barras a la vez, es conveniente, sobre todo si cambiamos solo el aceite, el no mezclar las piezas de una con las de la otra (muelles y tapones). Así que mejor primero una y luego la otra.

Aquí los útiles que me preparé para añadir/retirar aceite de las barras y para medir la distancia al borde de las mismas:



Otra cosita importante es que una vez echemos el aceite nuevo a la barra, debemos, **antes de medir el nivel**, volver a bombear varias veces para que el aceite penetre completamente a la parte baja de la horquilla.

IMPORTANTE: El nivel se mide con la barra completamente comprimida.

Para el montaje, primero introduciremos las barras en su sitio, ya con el muelle y aceite cambiados y el tapón algo apretado, metiéndolas hasta que queden enrasados el borde de la barra con el borde del triángulo superior. Una vez en su sitio seguiremos el siguiente orden de apriete: 1º los tornillos del triángulo inferior, 2º los tapones de la barra y 3º los tornillos del triángulo superior.

Cuando volvamos a montar la rueda delantera, una vez introducido y apretado el eje, enroscaremos las 4 tuercas del soporte del eje a mano pero sin apretarlas, después montaremos las pinzas de freno con fijatornillos, frenaremos con el delantero y hundiremos varias veces la amortiguación para que se asiente bien el eje de la rueda, entonces apretaremos las tuercas del soporte poco a poco, 1º las de arriba y después las de abajo.

Recordad la ruta que llevaba el cable del velocímetro y fijarlo con su tornillo hasta que haga tope y poco más, si lo apretais mucho os lo cargareis.....lo digo por experiencia je,je.



PARES DE APRIETE

TAPON DE HORQUILLA.....	23 Nm
TORNILLOS TRIÁNGULO SUPERIOR HORQUILLA...	26 Nm
TORNILLOS TRIÁNGULO INFERIOR HORQUILLA.....	34 Nm
TUERCAS DEL SOPORTE DEL EJE- RUEDA.....	12 Nm
EJE RUEDA.....	64 Nm
TORNILLOS PINZA FRENO (Con fijatornillos).....	30 Nm
TORNILLO QUE SUJETA EL VELOCÍMETRO.."mu poquito"	

NOTA: Cuando la dinamométrica hace "clanck" dejar de apretar, no me seáis Ahivala... digo animales

Pues como siempre, un placer compartir mis experimentos con vosotros y hasta la próxima.

Espero os haya sido útil y os quite los miedos a meterle mano y a conocer más profundamente lo que llevamos entre las piernas je,je....