

2 de 15



Quitar cubrecarter

En esta segunda fotografía, se observa como se aflojan las tuercas del cubrecárter. La llave es del número 10. son cuatro tuercas que van unidas a cuatro espárragos. Una vez quitadas las cuatro tuercas, nos "salen" dos "chapitas", que componen el cubrecárter. (en el modelo adventure, por ejemplo, solo hay una chapa, y necesitaríamos dos llaves, no recuerdo bien si sus números eran 8, 10 ó 12).



Piezas cubrecarter

En la tercera fotografía observamos las dos "chapitas" y las cuatro tuercas con sus respectivas arandelas. También observamos la llave del nº 10 utilizada.



Aflojar tornillo de vaciado

En la cuarta fotografía, observamos, como hemos puesto el “cacharro” receptor del aceite usado preparado para recoger el aceite que salga del cárter, una vez que aflojemos con la llave de allen del nº 8 el tornillo de vaciado del cárter. Cuidado que el aceite dependiendo del rato que haya estado la motocicleta encendida, puede estar más ó menos caliente.



Vaciar aceite

En esta quinta fotografía, se observa el tornillo de vaciado del cárter, por un lado, y el aceite vertiéndose en nuestro “cacharro” receptor, habilitado para ello, por otro.

6 de 15



Limpiar tornillo

En la sexta fotografía, se está limpiando el tornillo de vaciado del cárter.



Quitar filtro

En la séptima fotografía, se va a quitar el filtro de aceite, utilizando para ello la llave extractora del filtro de aceite, y la llave del nº 27. aquí no tuvimos más remedio que “echar mano” del “fabuloso” juego de llaves de vaso, que estaba sin estrenar, y que por cierto es de mi propiedad. . Se introduce la llave extractora del filtro de aceite en el habitáculo del mismo, y se afloja.



Colocar filtro nuevo

En la octava fotografía, se procede a colocar el nuevo filtro de aceite en su habitáculo. Se humedece antes con aceite el anillo obturador. (ó junta tórica, ó goma, para entendernos.). No tenemos fotografía de esto último, pero ... para la próxima la sacamos. . Para los que trabajéis con dinamométrica, el par de apriete es de 11 nm.



Colocar tornillo y junta

En la novena fotografía, colocamos el nuevo e impecable anillo obturador (ó arandela, “hablando en plata”), en el tornillo de vaciado del cárter. Apretamos el tornillo. Para los que trabajéis con dinamométrica, el par de apriete es de 32 nm.

10 de 15



Bajos

En la décima fotografía, podéis ver el “estado de los bajos”, . En primera lugar “vemos” (ya que está algo borroso) un espárrago donde van atornilladas las tuercas que fijan el cubrecárter. Tras el espárrago y a la derecha, vemos el filtro de aceite introducido en su habitáculo. Más atrás y a la izquierda, observamos el tornillo de vaciado del cárter. Y por último, al final del todo, vemos otros dos espárragos. Todo esto para que os hagáis una idea de donde hay que “meter” cada cosa.

11 de 15



Tapón de llenado

En la fotografía nº 11, se desenrosca el tapón roscado del cilindro izquierdo.

12 de 15



Rellenar aceite

En la fotografía nº 12, se rellena de aceite. En nuestro caso, directamente de la garrafa, aunque también se puede usar el embudo ó incluso verter el aceite previamente en una jarra que "tenga medida". (Esto último lo dejamos al gusto de cada uno). Si se cambia sólo aceite la medida es 3.50 litros. Si además se cambia el filtro de aceite, la medida es 3.75 litros. La diferencia entre las marcas de mínimo y máximo del ojo de buey es de 0.5 litros. Siguiendo las instrucciones del constructor, nunca se debe rellenar el motor con aceite por encima de la marca "MAX".

Se vuelve a roscar el tapón roscado del cilindro izquierdo. (ver fotografía nº 11)

13 de 15



Nivel aceite

En la fotografía nº 13, se observa el aceite limpio a través del ojo de buey. Se rellenó hasta un poquito menos del máximo.

14 de 15



Poner cubrecarter

En la fotografía nº 14, se observa como se vuelve a colocar de nuevo las dos “chapitas” que componen el cubrecárter, apretando para ello las cuatro tuercas y sus arandelas en sus respectivos espárragos. La llave era del nº 10. antes de colocar las chapas, debemos limpiar muy bien la zona, para observar posibles “fugas” de aceite, tanto en la zona del filtro, como en el tapón de vaciado del cárter.

15 de 15



Aceite usado

En la fotografía nº 15, se vierte el aceite usado en la garrafa, utilizando para ello el embudo. Éste aceite será entregado en un taller para su tratamiento correcto, al ser un residuo altamente contaminante.

¡Y esto es todo!