

Cambio del buje trasero F800S/ST

By maipp

1 de 15

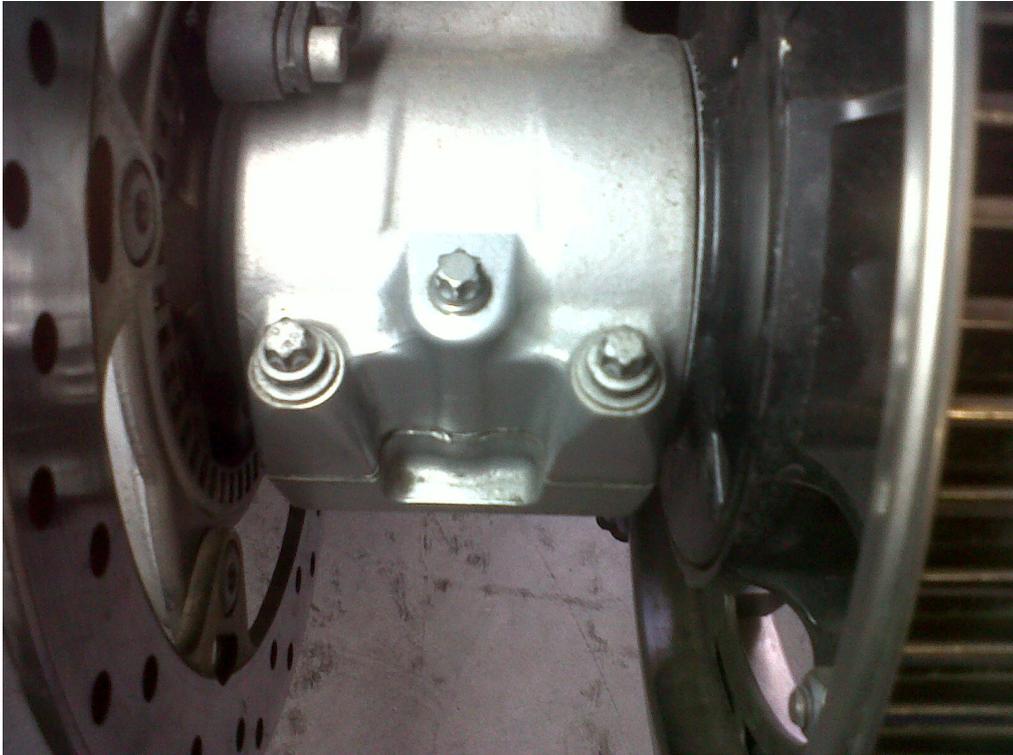


BMW ha sacado un kit para la reparación del buje Ref: 3317724144

2 de 15

Desmontamos por este orden: silenciador, rueda trasera, soltamos los dos tornillos que sujetan el bloque de freno trasero y lo apartamos Por último quitamos la cubierta protectora interior de la correa (solo lleva un tornillo)

3 de 15



Destensamos la correa soltando los dos tornillos laterales de apriete de la excéntrica y desenroscando el tornillo central de ajuste. Por debajo del buje hay una pequeña ranura por donde con un punzón y un mazo movemos la parte de la excéntrica que se ve por la ranura hacia detrás para destensar la correa y poder sacarla de la corona.

4 de 15



Quitamos el alambre de freno de la tuerca que sujeta la corona y con una llave de vaso del 46 de doce caras soltamos al tuerca para poder sacar la corona



Una vez fuera la corona, podemos extraer por el lado izquierdo todo el conjunto del buje: disco de freno, eje primario y excéntrica. Para ello nos aseguramos que los tornillos de sujeción de la excéntrica están sueltos, extraemos totalmente el central de ajuste y ayudándonos con un destornillador plano poderoso podemos hacer una ligera palanca para separar ambas mitades y liberar el conjunto de excéntrica y eje. Ojo, hacer coincidir una muesca en el lado izquierdo de la excéntrica con un tornillo que está atornillado al basculante. Se aprecia como la holgura del eje ha provocado que la corona haya rozado con la excéntrica dañándola.

6 de 15



Nos llevamos el eje banco de trabajo y le desmontamos el disco de freno y la plaquita de la rueda fónica del ABS. Ojo al detalle grabado en el disco (grosor mínimo 4,5 mm)



Ahora debemos sacarlos con un botador fino los dos espárragos de sujeción del rodamiento interno de la excéntrica. Con un extractor de tres patas de tamaño mediano, sacamos la excéntrica del eje. En nuestro caso el problema provenía del rodamiento cónico del extremo izquierdo del eje que estaba dañado y con mucha holgura y del rodamiento derecho de rodillos que estaba casi gripado. Una vez fuera la excéntrica sacamos el retén y un circlip de sujeción del rodamiento de rodillos.



Limpiamos todo bien para empezar el montaje. Metemos el eje en el congelador (debe estar a -10°C para el montaje) y metemos en el horno la excéntrica (debemos llevarla la pieza a 80°C) Una vez han alcanzado su temperatura, extraemos el rodamiento de rodillos viejo que se ha quedado dentro de la excéntrica y metemos el nuevo rodamiento de rodillos, lo sujetamos con el circlip y lo colocamos todo dentro del eje nuevo.



Tras insertar los dos pasadores para sujetar el rodamiento izquierdo, volver a a colocar el sello nuevo y atornillar el disco de freno con los nuevos tornillos tenemos el eje listo para instalarse en cuanto le demos un poco de grasa.

10 de 15



Alineando la muesca de la excéntrica con el tornillo del basculante insertamos el nuevo conjunto ayudándonos como antes con un destornillador plano poderoso para hacer palanca y facilitar las cosas. Cuando llegue a tope la fijamos con los dos tornillos laterales de sujeción de la excéntrica.

11 de 15



Ahora es el turno para volver a colocar el freno trasero.

12 de 15



Colocamos la corona y apretamos al tuerca nueva a 160Nm la frenamos con el alambre y metemos de nuevo la correa.

13 de 15



Tensamos al correa con el puntito azul hacia detrás (yo lo hice a ojo... ni muy tensa ni muy floja como una cadena de las de siempre) y colocamos la cubierta de plástico

14 de 15



Ya solo queda la rueda y el silenciador

