

A ver si te sirve este esquema, no es de MK2 pero lleva el mismo tipo de instalacion. El "secreto" de esta consiste en: 1) El cable verde (el que alimenta la luz de "stop") es el otro extremo del devanado de la primaria que en vez de ir directamente a chasis, va a al conjunto resistencia/diodo que esta ubicado debajo del asiento. Este conjunto resistencia/diodo no es otra cosa que (respectivamente ) un estabilizador a la vez que un filtro para impedir el retorno de la tension. 2) El interruptor de "stop" cortocircuita en posicion de reposo en vez de interrumpir el paso de la tension y al accionarlo actua inversamente, es decir: interrumpe el paso de la tension. Veras que el cable rojo no sirve para nada; era una implementacion que se hizo para adecuar ciertos posteriores modelos (con dos conmutadores) a fin y efecto de diversificar ciertas necesidades electricas (intermitentes, iluminacion del cuadro de relojes, "chivatos", etc...). En este caso la diferencia consistia en un conjunto de doble resistencia/diodo. Donde (respectivamente) una de ellas servia igualmente para estabilizar la tension de la luz de "stop" y la otra para estabilizar la del resto de la moto (cortas/largas, posicion delantera/trasera y otros elementos); obviamente este diodo hacia la misma funcion que en el caso anterior. Nota. Una "peculiaridad" (negativa) de este sistema, consistia en que si el diodo se quedaba abierto, toda la tension de la bobina primaria pasaba por el filamento de la lampara de "stop"; con el "inconveniente" que si en este caso se fundia (cortaba) este filamento o se accionaba el interruptor de la luz de "stop", la bobina de alta se quedaba sin recibir tension y el motor se paraba irremediamente. Si tu moto continua fundiendo lamparas: a) asegurate que el voltaje del volante no sea de 12v (hubo algunas primeras series de MK2 que salieron asi, no fuera que en tu moto se les hubiera colado un volante de este tipo), b) si esto no procede, asegurate de poner (como minimo) lampara de cortas/largas de 30-35w. c) Puedes implementar la instalacion añadiendole un estabilizador electronico de tension (de 6 o 12v -segun sea tu caso-) que cumplira a la perfeccion (los encontraras en cualquier establecimiento del ramo). Basta para ello instalarlo simplemente en paralelo con el cable de luces de la moto como sigue: c.1) en las instalaciones de un solo conmutador (tu caso): el cable de color amarillo y c.2) en el caso de algunos modelos con dos conmutadores (y que no llevaran de origen estabilizador electronico): el cable amarillo + rojo juntos. Nota2. En los ultimos modelos (antes de la GTS) hubo algunas series que ya llevaban el estabilizador electronico y en contrapartida no venian con el diodo (el cable verde iba directamente a chasis). Era solo en estos casos que ya venia de origen el uso del cable de color rojo. PD. Sobre todo tira una linea de masa al faro, te ahorraras fundir lamparas (y si esto persistiera, incluso podrias quemar la bobina de luces del volante). Si necesitas alguna otra aclaracion no dudes en consultar... \_\_\_\_\_ De este volante salen dos cables, uno de color amarillo y otro de color rojo (en algunas series, en vez de salir un rojo salia un negro). El amarillo alimenta: las luces, el "claxon" y el "stop" de la moto. El rojo ( o si fuera el caso, el negro) alimenta la bobina de alta tension y a su vez va al boton de pare. Empieza por aislar el problema. Desconecta el cable rojo (o negro -segun fuere el caso-) de la bobina de alta tension (y del boton de pare) y acercalo (casi tocando) al volante magnetico. Haz girar el volante con la mano y comprueba si salta chispa de aquel al propio volante. 1) Si no salta chispa, comprueba (ademas de lo que te ha comentado Pepe) que el cable no estuviera cortocircuitado (derivado a masa -chasis-) o interrumpido (cortado -o roto-) en algun punto de su recorrido. 2) Si salta chispa, el problema no puede ser ni de platinos, ni de condensador, ni de bobina primaria, ni de falta de imantacion del volante, ni de cortocircuito (o rotura) del propio cable. En este caso deberias comprobar: 2.a) la bobina de alta tension, 2.b) el cable de alta tension (el que va desde la bobina de alta hasta la pipa de bujia), 2.c) la pipa de bujia, 2.d) la bujia 2.e) el cable que va al boton de pare y 2.f) el boton de pare (en el propio conmutador). PD. 3) Las Trallas, las Saturnos y las 200, llevaban de origen una regleta de conexiones de pasta dura (de un color amarronado) sujeta al carter (mediante una clavilla) en el interior del mismo y muy cerca del volante; comprueba esta regleta (que al ser dura y debido a las contracciones/dilataciones, en ocasiones se rompia el material aislante). 4) Comprueba la salida de los cables hacia la moto; esta salida la hace a traves de un orificio practicado en la parte baja del carter y pasa por debajo del motor. 5) Comprueba la masa de la propia bobina de alta tension. 5.a) si la masa la hace a traves del propio cuerpo, asegurate que la zona de contacto con el chasis (donde va sujeta con la tornilleria) este libre de pintura (el soporte tiene que estar "a plancha viva"), 5.b) si la masa la hace a traves de un cable desde la salida "fastom" (del otro extremo de la bobina), asegurate que: 5.b.a) el cable y el terminal esten en condiciones y 5.b.b) la zona de contacto este tambien libre de pintura (el soporte tiene que estar "a plancha viva"). Nota. Cuando digo "a plancha viva" me

refiero a que el soporte este raspado con una lima sin rastro alguno de pintura. \_\_\_\_\_ Un saludo: toti

Las cadenas actuales (al igual que las "de siempre") toda la vida se habian medido por su paso en pulgadas (norma BS); es decir, 3/8", 1/2", 5/8", 3/4", 1", 1 1/4", 1 1/2", 1 3/4" Y 2". Las mas usadas comunmente para las motos son: 3/8" (para chicharrilla -ciclomotor-); 1/2" (para Impala, Metralla, OSSA, etc...); 5/8" estrecha (para algunas trialeras); 5/8" ancha (para otras trialeras); 3/4" (para motos de cross, etc...). Ultimamente a las cadenas se les decidio "meterles" la nomenclatura ISO o ANSI y las de 5/8" pasaron a "llamarse" 502. Ya ves, tanto tiempo para aprender "penicula" y ahora va y le llaman "flim". Nacho 247 ya ha dicho que compro una cadena de 5/8" (que para el caso da igual que sea ancha como estrecha -a no ser que fuera una ancha y toque en el cubrecadenas, basculante, etc...-) y por tanto habiendo descartadoCita: porque me consta de que anda sospechando de la medida de las cadenas modernasel problema le viene del dentado de la corona trasera (aunque se manifieste en el piñon). Los piñones son de acero; las coronas (normalmente) son de dural 502, ergal, teflon, etc...; las cadenas son de hierro con sus rodillos de acero y a la vista salta que se desgastara (desuniformemente) mas (y antes) la circunferencia y el dentado de una corona que la cadena y al poner una nueva cadena encima de una corona (que ha perdido el centro de su circunferencia) y encima tendra el dentado desgastado, irremediabilmente aquella cadena pegara unos saltos (tensiones y destensiones en un momento dado). Si la cadena esta en su punto optimo de tension (2 cm en la flecha) en una posicion dada de la corona, no necesariamente (y lo mas seguro es que no sera asi) tiene que tener la misma tension en otra posicion y de ahi venia que yo le decia que la destensara. Obviamente al destensarla en el punto de maxima tension, se quedara brutalmente destensada en el aquel punto optimo; pero en estos casos... es la unica solucion... \_\_\_\_\_ Un saludo: toti

Una aclaracion: la proporcion teorica-ideal de comburente/combustible se situa en 14 volúmenes de aire por 1 de gasolina (14:1). Ahora bien, si se me permite discrepar en algunos puntos... Considero que hay tres cuestiones que hacen que un motor arranque con facilidad o no: 1) Sistema de encendido en inmejorables condiciones; ello se traducira en una buen salto de chispa entre los electrodos de la bujia (aun en condiciones extremas de presion en la camara). Nota. Para ello no es necesariamente indispensable un buen calado del punto de encendido (aunque ayudara...). 2) Abundante cantidad de combustible dentro de la camara de combustion; en estado liquido (para el arranque en frio) y atomizado (para el arranque en caliente). Obviamente ausencia total de entradas descontroladas de aire por: a) la union de la tobera/cilindro, b) de esta con el carburador, c) los retenes de cigueñal (en los 2T), d) base de cilindro. Estos tres puntos pueden provocar un aumento no deseado y descontrolado en la aceleracion (en "vacío") del motor, e) culata y/o bujia. Este punto provocara inevitablemente una disminucion en la presion de compresion (asi como una posible entrada no deseada de aire). 3) Silencioso con suficiente desahogo (para facilitar el llenado de gases frescos -tanto en 2 como 4T-); asi como el codo firmemente sujeto al cilindro (sin fugas) ya que ello provocaria tambien un aumento en la aceleracion del motor debido a una posible entrada de aire que retornaria al interior de la camara ayudado por la resonancia de las ondas provocadas por el cono del final del silencioso. Evidentemente hay otro factor que ayudara (aunque ello no es indispensable): una buena presion de compresion (pertinente estanqueidad de los segmentos, de la culata y tambien de las valvulas -en los 4T-). Segun que motor (y carburador) requieren que se inunde generosamente la cuba para que entre suficiente gasolina en el cilindro en mucha mas proporcion que aquellos 14:1. En frio (aunque en algunas ocasiones en caliente tambien -segun el nivel de la cuba-); Bultaco, Ducati (mono), Montesa, Sanglas (y alguna mas) cuyo carburador lleve excitador... es necesario inundar la cuba hasta que el combustible desborde en abundancia; salvo OSSA... Si aquellos carburadores son con arranque en frio ("starter"), es condicion sine quanon que este sistema este en perfectisimas condiciones (ya que este lo que provoca es una generosa abundancia en la camara -mas alla de aquellos 14:1-). Dicho de otra manera, un motor en pesimas condiciones de: presion de compresion, de puesta a punto (que no sistema de encendido en condiciones), etc... pero con suficiente carburante en el cilindro arrancara a la primera (como mucho) segunda patada. Pueba irrefutable de ello es que con algun sistema de ayuda (por ejemplo eter -o algun "spray" de esos que se comenta-) e independientemente de (cierto) estado del motor, este arrancara al instante... como anecdotas: en los karts (sin cambio) es importante taponar la entrada del filtro de aire a final de recta para conseguir mas potencia (a la vez que no gripen). Se consigue mas potencia porque al no entrar aire el combustible es mayor en aquella proporcion de los famosos 14:1...

y se evita el gripado por la misma razon... (ya que la entrada de gasolina fresca aumenta la refrigeracion de la parte termodinamica del motor)... \_\_\_\_\_ Un saludo: toti \_\_\_\_\_ Si no te quieres complicar la vida con el vacuometro tienes una facil y economica solucion (y mas tratandose de solo dos carburadores). Dos maneras dos para hacerlo. Afloja el tornillo de relenti al maximo para que ambas mariposas queden en reposo absoluto: 1) Pon una lampara en el otro extremo del cuerpo de los carburadores (de manera que cuando le des gas y abran las mariposas veas el haz de luz), ajusta el tornillo de sincronizacion de manera que veas excatamente el mismo haz en ambos (al principio te costara acostumbrarte pero a las pocas veces le cojeras el truquillo). 2) pon los dos dedos de una misma mano dentro de ambos difusores (de manera que al dar gas "notes" los movimientos de las mariposas), ajusta el tornillo de sincronizacion de manera que "notes" excatamente el mismo movimiento en ambos (al igual que el punto "a", al principio tambien te costara acostumbrarte pero a las pocas veces le cojeras el truquillo). Tanto en un caso como en el otro y una vez tengas bien sincronizadas ambas mariposas ajusta los tornillos de riqueza de los circuitos de baja siguiendo las especificaciones del fabricante (normalmente sera entre 2 y 2 1/4 vueltas). Nota. Todo lo demas: pasos de los circuitos interiores de los carburadores, estado de las membranas, juego (y estanqueidad) de los ejes de las mariposas, escapes y silenciosos, estanqueidad de valvulas, bujias, encendido, etc... tiene que estar perfectamente. Arranca el motor, dejalo calentar a su temperatura de trabajo y simplemente ajusta el nivel de revoluciones del relenti (con el tornillo que mueve ambas mariposas al unisono). PD. Si existen algunas alteraciones en lo apuntado en la nota, solo deberas acabar de afinar levemente el tornillo de sincronizacion (es para eso que la ayuda del vacuometro es inestimable, pero a falta de pan...).

\_\_\_\_\_ Un saludo: toti \_\_\_\_\_ Cita: Me interesaria saber como funciona el comprobador de puesta a punto Bultaco y si alguien tiene el esquema de este Si no te corre mucha prisa, el lunes te lo envio... De todas maneras con una simple lampara de pruebas o un multimetro tambien te servira... El comentario esperado... Cita: ¿qué es un conprobador de puesta a punto? Te refieres a mi oido?? Adivina, adivinanza... No es el oido..., no es un señor...; es dificil de imaginar...?, nooop!, es... ni mas ni menos... que... un... paratu... para comprobar... la... puesta... a... punto... Algo parecido a lo que pasa con el tocador de mujeres..., que tampoco es un señor que toca mujeres... En esta imagen puedes ver, parte muy superior (encima de la culata): comparador, parte media superior: parte (valga aqui la redundancia) de una moto, parte media inferior: el paratu en cuestion (una caja de color rojo con una lampara de color amarillo con el anagrama "Bultaco"), parte de abajo: elevadorrr..., parte anterior (es dificl ver... pero no tanto imaginar...): el menda... \_\_\_\_\_ Un saludo: toti \_\_\_\_\_ Cita: ¿ a que par aprieto los esparragos que sujetan cilindro y culata? Aqui tienes una tabla de los pares de apriete de la tornilleria mas comunmente usada, Estos valores son genericos salvo que el fabricante del vehiculo indique lo contrario. 1) La escala "grado" se refiere al tipo de dureza de cada tornillo; normalmente viene marcado en la cabeza. 2) La especificacion "engrasado" significa que al tornillo se le ha aplicado una ligera capa de aceite. 3) La especificacion "seco" significa obviamente lo contrario que "2". \_\_\_\_\_ Un saludo: toti \_\_\_\_\_ Por alusion, aunque muchos ya lo han explicado convenientemente. Varios conceptos (teniendo en cuenta que voy escribiendo a medida que voy pensando): 1) El rendimiento ideal de un motor se produce cuando la deflagración se efectua a 0°; es decir, cuando el embolo se encuentra justo en su PMS de explosion (despreciando aqui el concepto "propagacion del efecto llama"). 2) Para que se produzca una deflagración (en los motores con "non-autoencendido" –tipo Diesel, RC, incandescencia, etc...-) es necesario "algo" que provoque el salto de chispa entre los electrodos de una bujia. 3) Este "algo" es un sistema (relativamente) complejo que lo llamaremos "sistema de encendido". 4) Este sistema consiste (básicamente) en un ruptor (un interruptor) o conjunto pick up/captador (en los encendidos electronicos) que determinara el inicio de un peregrinar de la tension electrica por una serie de elementos (bobinas, cables, pipa de bujia, electrodos de esta, presion de la compresion, etc...). 5) Este pregrinar de la tension (debido a la propia naturaleza de la corriente y a la resistencia a su paso de cables, etc...) necesitara de un cierto tiempo para efectuar este recorrido desde que el "interruptor" actue hasta que aquella tension llegue a los electrodos de la bujia (para simplificar despreciaremos aqui tambien el efecto "desgarre magnetico"). 6) Aquel tiempo es de valor conocido, como tambien sabemos cuando el embolo estara exactamente en su PMS (a un regimen determinado). 7) Dado que aquel valor de tiempo es superior a lo que tardara el embolo en llegar a su PMS, aplicaremos "el truco del almendruco"; es decir, anticiparemos el momento de

disparo del encendido y le indicaremos al “interruptor” cuando es el preciso momento que tiene que actuar antes que el embolo llegue a su PMS, para que precisamente ambos (embolo y salto de chispa) coincidan en aquel PMS. 8 ) Sabemos que aquel valor tiempo-recorrido-de-la-tension es “fijo” (despreciando aquel fenómeno del desgarre magnetico); pero no sabemos la velocidad lineal del embolo, ya que a mas regimen de motor antes llegara el embolo a su PMS y obviamente a menos regimen mas tardara el embolo en llegar a aquel PMS. 9) En los sistemas estaticos de encendido esta claro que despreciando la velocidad lineal del embolo (y por tanto no importando la posición en que este este) la chispa siempre saltara en el mismo instante que asi lo hayamos predefinido de antemano, originando a ciertos regimen una deflagración en un momento no deseado. 10) El “desfase” de aquel salto de chispa, nos originara: 10.a) si la chispa salta antes que el embolo haya llegado a su PMS tendremos el efecto detonación e incluso auto-encendido (por la cosa de la temperatura interior existente en la camara debida a la presion de la propia compresión y a otros factores –que ahora no vienen al caso-), asi como un inicio de retroceso en la carrera ascendente del embolo; ambos fenómenos seran de resultados nefastos para la integridad fisica de todos los elementos termodinamicos asi como para el rendimiento del propio motor (ya que el embolo tendera a invertir su carrera ascendente por descendente - aunque esta claro que esto no ocurrira debido a sus momentos inerciales-). 10.b) si la chispa salta despues que el embolo haya llegado a su PMS tendremos un claro efecto de perdida de potencia pues la deflagración se producira cuando el embolo ya haya iniciado su fase de descenso (debido este descenso a los momentos inerciales –que no al empuje de los gases-), asi como un incremento brutal de la temperatura de trabajo; ambos fenómenos seran igualmente de resultados nefastos para la integridad fisica de todos los elementos termodinamicos y esta claro que tambien para el rendimiento del propio motor (habremos perdido una parte del empuje efectivo de los gases). Se dice..., se habla... que si avanzamos el encendido conseguiremos mas punta en el regimen de giro del motor. Bueno, si (y no), lo que ocurrira es que: en el caso “10.a” no tendremos mas remedio que subir mas el regimen de giro del motor para sincronizar aquel “desfase”, pero esta claro que como tendremos que subir aquel regimen, podriamos concluir diciendo (algo asi como) que “a mas vueltas mas rendimiento” (cuando en realidad lo que ocurre es que si queremos mas rendimiento tendremos que subir mas el regimen de giro) y en el caso “10.b” no tendremos mas remedio que bajar mas el regimen de giro para conseguir lo mismo (la sincronizacion) y tambien esta claro que como tendremos que bajar aquel regimen, podriamos concluir diciendo (tambien algo asi como) que “a menos vueltas mas rendimiento” (cuando en realidad lo que ocurre es que si queremos mas rendimiento tendremos que bajar mas el regimen de giro). Visto (leido) lo visto (lo leido) podemos entender que para conseguir un resultado optimo del motor a muy bajos regimen (hasta unas 1500-1800 RPM), calariamos aqui el encendido para un regimen de giro a pocas vueltas, pero que pasara cuando el regimen aumente a partir de este valor?, pues que tendremos irremediamente aquel "desfase". Como se soluciona este tema?; muy simple, dotando al sistema de encendido de un elemento llamado avance dinamico (que puede ser por depresion, centrifugo, electronico, etc...) y... que hara este elemento de avance dinamico?; la palabra misma ya nos lo dice: avanzara el momento de disparo (para sincronizarlo con el PMS del embolo en funcion de su velocidad lineal). Como anecdotas: Los vehiculos (muy) antiguos (los motores que no disponian de arranque mecanico -sino "humano"-) ya disponian de un sistema de avance manual, de tal manera que para que la maneta (o pedal) no nos diera una coz, debiamos atrasar aquel avance manual (su punto optimo se situaria en los 0°) y a medida que el vehiculo empezaba a andar (subir el regimen de giro)... debiamos avanzar el encendido, precisamente para sincronizar aquel "desfase". PD. Para que se entienda mas (y mejor) el concepto del porque del avance, cuando yo daba clase de fisica y mecanica les ponía un ejemplo a mis alumnetes (algunos maneteros lo recordaran...): imaginarnos que tenemos que provocar una voladura para una demolicion controlada (cosa "pacifica") a una hora exacta (y obviamente lo tenemos que hacer a distancia). Disponemos para ello de polvora (o una magneto) y sabemos lo que tardara aquel reguero en recorrer aquella distancia (o en el caso de la magneto en recorrer la tension por los cables): por ejemplo 1 minuto; pues bien, si la voladura tiene que ser a una hora muy exacta (a las nueve en punto- ni un segundo antes ni uno despues-), tendremos que aplicar la mecha al reguero (o iniciar la magneto) a... Pues eso ni mas ni menos es que lo que hara el avance...

Un saludo: toti \_\_\_\_\_ Cita:algún truco para sacar el aceite sin desmontar la rueda, borras, etc....?Las botellas del tipo MK2 (30mm) llevan el anclaje del eje de rueda adelantado, eso

quiere decir que para vaciar el aceite (de las que no llevan orificios de drenaje) si es cierto que se puede hacer quitando los tornillos allen de 8mm que hay debajo de cada botella, pero no deja de ser una tarea arriesgada. Ya se que es mucho mas tedioso, pero yo siempre aconsejo hacerlo de manera que la operacion de cambio de aceite sea mucho mas comoda y segura, a saber: a) aflojar los cuatro tornillos de 6mm de los serrajes inferiores de las botellas, b) sacar la rueda delantera (no es indispensable quitar el guardabarros), c) poner una bandeja debajo de cada botella, d) aflojar (sin quitar) los tornillos allen que sujetan los hidraulicos por la parte inferior de las botellas, e) quitar los tornillos-tuercas de la brida superior y desacoplar (desenroscar) las varillas que sujetan los hidraulicos (teniendo cuidado que estas no se hundan - y se "pierdan"- en el interior de los tubos), sujetandolas para ello con sendos alambres, f) retirar los muelles (aunque ello no tiene porque ser necesario), g) quitar definitivamente los tornillos allen inferiores, h) vaciar todo el aceite, i) volver a poner (y a apretar) los tornillos allen (si es necesario, cambiar las juntas de estanqueidad), j) poner el aceite pertinente, k) colocar los muelles (si fuera el caso) en el interior de los tubos, l) volver a enroscar las varillas en sus correspondientes tornillos-tapones, m) colocar y apretar estos en la brida superior (cuidado con la presion que puedan ejercer los muelles sobre aquellos), n) retirar las bandejas y limpiar todos los restos de aceite de las botellas y suelo concienzudamente, o) colocar la rueda convenientemente y... finalmente..., p) apretar los tornillos de los serrajes inferiores de las botellas.

\_\_\_\_\_ Un saludo: toti \_\_\_\_ Si no te quieres complicar la vida con el vacuometro tienes una facil y economica solucion (y mas tratandose de solo dos carburadores). Dos maneras dos para hacerlo. Afloja el tornillo de relenti al maximo para que ambas mariposas queden en reposo absoluto: 1) Pon una lampara en el otro extremo del cuerpo de los carburadores (de manera que cuando le des gas y abran las mariposas veas el haz de luz), ajusta el tornillo de sincronizacion de manera que veas excatamente el mismo haz en ambos (al principio te costara acostumbrarte pero a las pocas veces le cojeras el truquillo). 2) pon los dos dedos de una misma mano dentro de ambos difusores (de manera que al dar gas "notes" los movimientos de las mariposas), ajusta el tornillo de sincronizacion de manera que "notes" excatamente el mismo movimiento en ambos (al igual que el punto "a", al principio tambien te costara acostumbrarte pero a las pocas veces le cojeras el truquillo). Tanto en un caso como en el otro y una vez tengas bien sincronizadas ambas mariposas ajusta los tornillos de riqueza de los circuitos de baja siguiendo las especificaciones del fabricante (normalmente sera entre 2 y 2 1/4 vueltas). Nota. Todo lo demas: pasos de los circuitos interiores de los carburadores, estado de las membranas, juego (y estanqueidad) de los ejes de las mariposas, escapes y silenciosos, estanqueidad de valvulas, bujias, encendido, etc... tiene que estar perfectamente. Arranca el motor, dejalo calentar a su temperatura de trabajo y simplemente ajusta el nivel de revoluciones del relenti (con el tornillo que mueve ambas mariposas al unisono). PD. Si existen algunas alteraciones en lo apuntado en la nota, solo deberas acabar de afinar levemente el tornillo de sincronizacion (es para eso que la ayuda del vacuometro es inestimable, pero a falta de pan...). \_\_\_\_\_ Un saludo: toti