

Estimados amigos Twisteros,

una breve reseña de mi experiencia para cambiar los carbones del burro a partir del consabido TAC-TAC de la llave relay cuando pulsamos el starter. En Córdoba no conseguí los originales así que me puse a renegar y la movida me costó \$25.- en carbones + \$5 en estaño y \$10 de nafta, unas pocas herramientas de mano y más ingenio que consulta al manual de taller que es bastante escueto (por no decir falto de info).

La verdad es que los Japos tienen las manos bien chiquitas porque los espacios para trabajar son mínimos pero sacando un par de piezas se puede resolver la operación en unas 3 horas con el resultado de "Burro renovado".

- 1- En primera instancia hay que sacar el burro para lo cual es necesario empezar por quitar el asiento y las cachas (al menos la derecha y recuerden los pupos al tanque)
 - a. Quitar el Tanque de combustible, (no tironear) recuerden desabrochar el cable del medidor del tanque y la manguera de combustible previo cerrar la válvula principal de paso de nafta.
 - b. Quitar la conexión de la manguera de recuperación de gases de carter, desconectar la manguera de descarga del carburador, desconectar la manguera superior de vacío que acciona el automático (éste sobre la tapa de cilindro y sujeta al chasis)
 - c. Retirar el tensor de la cadena de distribución.
 - d. Aflojar las 2 bridas del carburador y girarlo con medida atendiendo la holgura del cableado de acelerador y cebador (unos + 60º mirando la moto desde atrás y hacia adelante) hasta que la leva del acelerador pasa un soporte de motor ubicado en el cilindro; no gira libre así que atendiendo que las gargantas son de goma permite forzar un poquito y de paso una vez girado queda retenido por el soporte para y no se vuelva a girar.



- e. Ahora y con algo más de espacio retirar el borne del burro de arranque previo desplazado del capuchón protector.
- f. Retirar los 2 tornillos que ajustan el burro al carter, ¡ RECORDAR EL CABLE DE MASA CUANDO REARMEN !
- g. Empujar el burro desde el lado izquierdo hasta que se libera de la carcasa de motor y con paciencia y saliva ir buscándole la vuelta para sacarlo completamente... tomarse una garompa antes de sacar el tanque de nafta como para que vaya haciendo efecto a ésta altura... Sale, sin forzar nada, así que tranqui.

2- Ahora que tenemos el burro en la mano nos vamos a la mesa de trabajo y empezamos por limpiarlo exteriormente.

- a- Quitar los 2 tornillos que arman el paquete del burro y retirar la tapa con la plaqueta del porta carbones.
- b- Atenti a las arandelas ¡ Tienen un orden ! ... después el burro queda zumbando.
- c- En la tapa portaplaqueta aflojar la tuerca del borne (+) y retirar la plaqueta completa (ojo las arandelas).
- d- Quitar los resortes de los carbones (Ojo la posición, entran al revés al armar y no actuarán correctamente).
- e- Desoldar la malla del carbón de la pata de masa de la plaqueta (suele ser el más gastado).
- f- Desoldar la malla del tornillo
- g- Lavar las piezas con nafta, secarlas y repasarlas con trapo limpio.
- h- Retirar el estator, rotor, arandelas y tope de retén de la tapa; lavar, secar y repasarlas con trapo limpio.
- i- Lijar las delgas del bobinado/rotor suavemente con lija 300 para no rayar de más.



- j- Limpiar con cuidado el espacio entre las delgas con la parte de atrás de una hoja de cutter/trincheta.
- k- Sopletear o pincelear cuidando que no queden basuritas en estos espacios.

3- En casa de encendido automotor conseguirse un juego de carbones con malla gruesa (llevar la muestra) y buscar que el espesor del carbón sea el mismo, no importa el largo ni el ancho como ya veremos. Recuerden que el amperaje o cantidad de corriente es muy alto así que una malla fina (como de las herramientas eléctricas de mano) redundará en un sobrecalentamiento de la malla y posible cortocircuito y/o falta de potencia en el burro.



- 4- Ahora, trabajando sobre los carbones del mismo espesor es que tomamos la medida del ancho original (10mm) y en una morsita nos asistimos de una planchuela como guía que nos posibilitará hacer un desbaste paralelo y parejo en ambas caras laterales del carbón. Recordar que la salida de la malla debe quedar en el centro del carbón. Yo realicé el proceso con una amoladora manual y un flapper de grano 40.



- 5- Como no conocía el largo de los carbones, armé el burro y presenté la plaqueta (sin la tapa porta plaqueta) y tomé la medida de manera que me quedaran 2mm libres entre la parte externa del carbón y la carcaza... en fin... el largo final me dio 14mm y llevé los carbones a ésta medida con el mismo proceso anterior utilizado para poner en medida el ancho.



- 6- Soldadura. Recomiendo un soldador de estaño de 200W como mínimo para lograr una soldadura efectiva y resistente. Primero poner en medida la malla cortando el excedente y comparando con los carbones viejos. Tener precaución de no estirar en exceso la malla porque pierde movilidad. Recordar colocar la fundita de dieléctrico en el carbón (+). Previo limar tanto la pata de masa de la plaqueta y la cabeza cuadrada del borne (+) y usando la morsa para sostener firmemente las piezas se procede a unir la malla a los terminales correspondientes. ¡ No usar estaño en exceso porque se transporta por la malla y le quita flexibilidad ! Prestar atención una vez frio, que la cabeza cuadrada del borne (+) debe entrar en el separador plástico, si hay exceso de estaño quitarlo con una lima.



- 7- Bueno Bueno !!! ya estamos para armar... NO usar aceite. En los movimientos, buje y entre las arandelas de compensación utilizar apenas una pizca de grasa grafitada.



- 8- Hagan uso de la memoria (así no hago una Biblia de un cambio de carbones) y vamos armando primero la tapa con la plaqueta porta-carbones con el borne (+) ya fijado. La plaqueta tiene sólo una forma correcta con una patita que va dentro de una guía en el interno de la carcasa. Después el estator, tapa y bobinado sin olvidar la plaqueta tope del retén del Torrington, las arandelas en orden y finalmente la tapa porta-plaqueta. Hay unas marcas en el exterior del burro y deben coincidir ... Colocamos y ajustamos los 2 tornillos y tenemos armado el burro... uffff... ya está !!!
- 9- Ahora la prueba de que todo está OK, conectamos el borne (+) a un chicote de cable y apoyamos firmemente una punta del chasis del burro en el negativo... contacto y... anduvo el tuyo?... El mío quedó de 10 !!!

