

Buenas,

Antes de empezar la explicación, quisiera aclarar los conceptos... Y no es otro que el de la carburación! La carburación d una moto consiste en regular los carburadores de tal forma que, a determinada temperatura, la mezcla aire/gasolina sea la ideal, para que luego entre en los cilindros, explote bién, y nuestra moto vaya fina...

Para la carburación propiamente dicha, en los talleres suelen utilizar 2 cosas. Los vacuómetros (medidores de vacuo, osea, vacio), y medidores de CO2...

Los primeros, són los q usaremos nosotros. Yo, q soy de barcelona capital, me las ví y desee para encontrar algun sitio...Q no encontré! Así q gracias a los consejos de Alfizzer, me compré un vacuómetro via Internet, con su bolsa a juego, muy correcto! Los esparragos que vienen de serie nos va bién, no necesitaremos adaptadores.

La otra parte de la carburación, es la d CO2... Y en que consiste? Habiamos hablado de que entra una mezcla en el motor... Y sabemos que explota. Pués bién, entre los restos de la explosión se encuentra el CO2...Y cuanto mas haya, dentro de los margenes del fabricante, mejor. Es por eso que cuando instalamos una cola de escape, y la llevamos a carburar (si tenemos mucha suerte y no perdemos potencia) corre mas en altos y pierde bajos... Aumentan el paso de gasolina en altas, y listos.

Bueno, ya os habeis leído el rollo, así que vamos a concretar con nuestra moto. Como sabreis, tenemos 4 carburadores, y lo que ajustaremos será la sincronia entre ellos. Por la mezcla de gasolina, decir que la Fazer viene, en general, un poco pobre de serie (que no gasta demasiado), pero no os preocupeis...Tenemos el TPS (sensor de posición del acelerador) que se encarga de adelantar o retrasar el encendido, así que se aprovecha muy bién la mezcla.

Dicho esto, vamos a lo q vamos... A carburar!!

Paso 1. Paso Previo

Recibiremos en casa nuestro vacuometro, pero con los conductos de goma sin cortar. Por si alguno de vosotros no acaba de controlar el ingles, aquí aparece como debería quedar el tubo con el esparrago transparente (recordad q debeis dejarlo unido).



El esparrago en cuestión, lo tendremos que haber cortado nosotros en 4 partes iguales, y nos quedarán así.



Paso 2

Pregunta...Tenemos que desmontar la moto? Depende. En mi caso, si que la desmonté, era la primera vez que lo hacia y además le instalé un KN...Y sin fotos de referencia, preferia tener espacio para mirar. No obstante, apartando a un lado el asiento, aflojando el tornillo Allen que está al lado del sillin y une chasis y deposito, y quitando el tornillo que une tija y deposito... Nos las arreglamos para aguantar el deposito, y tendremos acceso a los tornillos de regulación en cuestión.

La foto que os sale es la de la segunda vez, y como veis, no hace falta desmontar:

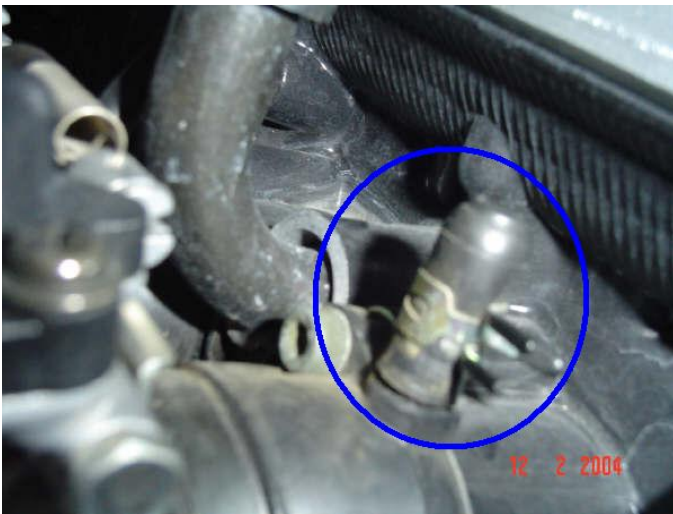


Paso 3

Para no sembrar dudas, el convenio para los numeros és mirar del colin hacia el semicarenado. Así, llamo orificio 1, al orificio de más a la izquierda, y orificio 4, al de mas a la derecha.

Empezamos a desmontar. En la foto observamos los capuchones que deberemos quitar, situados justo detrás del bloque motor. Aparentemente, son sencillos de quitar, los de los cilindros 1 y 4 se pueden hacer con unas alicates sencillas. El del cilindro 2 (el 2º empezando por la izq), es complicado, mejor con unas alicates de punta fina. Y mucha paciencia con el cilindro 3, yo que tengo las manos anchas lo pasé mal para quitarlo

Consejo, cuando volvais a montarlos, untad su interior con un poco de aceite motor, así os asegurais que saldrá mejor ☺



Una vez desmontados todos, tendremos que conectar el vacuometro a los cilindros, pero es importante seguir cierto orden. Tal como entendí en el folleto (si alguien lo relee y está mal, por favor, ¡que me lo diga!), se trata de ir conectando el cilindro al vacuometro, uno a uno. Es decir, conectamos el cable del capuchón 1, a la entrada 1 del vacuometro. Luego, el cable del capuchón 2, a la entrada 2. Y así, con todos.

De tal modo que la moto tiene que quedar de esta forma :



Paso 4

Una vez tengamos todos los cables instalados, llega la hora de la verdad!

Aunque aqui, hay puntos de vistas enfrentados. Hay quien dice que se tiene que hacer en frio, y hay quien dice que se hace en caliente. Bueno, para gustos, colores, pero a quien se atreva a meter los dedos en caliente, le doy un premio!

Bueno, que sepais que yo lo hago en frio, y al cabo de poco rato, la moto está caliente. Y por ahora, el metodo de empezar en frio me ha ido bien.

Para que os hagais una idea, al poner en marcha el motor, mi Fazer tenia los carburadores así:



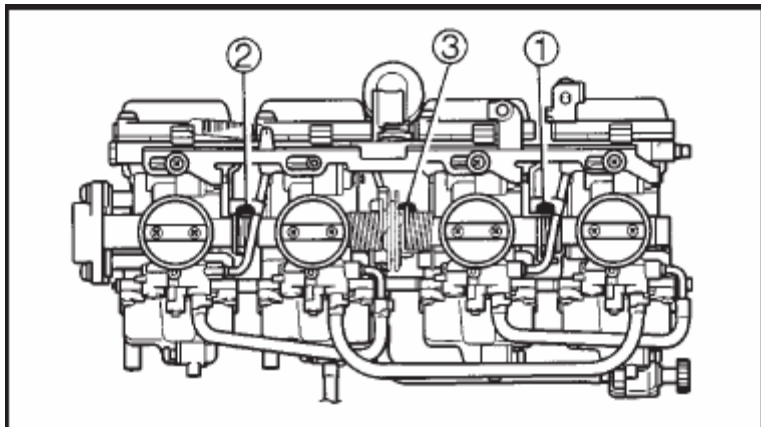
Para carburarla, tendremos que hacerlo en dos pasos:

- 1) Coordinar las parejas de cilindros. En cristiano, tendremos que sincronizar los cilindros 1 y 2. Y luego, los cilindros 3 y 4. El tornillo a regular, está situado en el mismo sitio, que es donde está negro en la foto.

Si os fijais bien, con la mano estoy cogiendo una bobina, y debajo de ella, hay dos tapas negras. Pues bien, esas tapas son las campanas de los carburadores! La foto está borrosa, pero debajo de la foto os he puesto un dibujo extraido del manual, en el que se vé perfectamente donde hay que introducir el destornillador



En el esquema, podemos observar que la parte de arriba de la foto es la parte de arriba de los carburadores, la parte de abajo, la parte baja... Y los estaos viendo en una perspectiva como si estuviésemos en el manillar, y mirásemos hacia el colin. Si os fijáis, los numeros nos indican el orden en el que tenemos que regular las parejas de carburadores.



Una vez hemos localizado los tornillos:

- Empezamos por el tornillo 1, o pareja 1-2. Si giramos el tornillo hacia la izquierda, aumentaremos la mezcla en el cilindro 1. Y si giramos el tornillo a la derecha, aumentaremos la mezcla en el tornillo 2. Así pues, vamos girando de tal forma que nos queden los dos cilindros aparejados.
- Para el tornillo 2, o pareja 3-4 exactamente lo mismo. Si giramos el tornillo hacia la izquierda, aumentaremos la mezcla en el cilindro 3. Y si giramos el tornillo a la derecha, aumentaremos la mezcla en el tornillo 4. Así pues, vamos girando de tal forma que nos queden los dos cilindros aparejados.
- Y finalmente, vamos con el tornillo 3. Ahora será como los dos pasos anteriores, pero si giramos a la izquierda, aumentamos mezcla en la pareja 1-2, y si giramos a la derecha, en la pareja 3-4.

Un consejo. Tened en cuenta que el motor es un elemento que gira, explota, vibra... Y nosotros estamos midiendo las aspiraciones de los cilindros! Por tanto, es imposible que consigais que las 4 barras estén perfectamente alineadas. En mi caso, salió algo así:



Paso 5

Como usuario de una Fazer 600 del 03, me veo obligado a daros unos consejos.

- El ralenti de mi moto está a 1100 rpm. He probado diversos regimenes, desde 900 a 1250, y la que mejor se adapta a mi uso es la que llevo ahora. Tened en cuenta que si lo variáis, varia también la respuesta al arrancar y hasta las 2000 rpm...
- Mezcla de los carburadores. Se puede regular la riqueza, pero en 53000kms, aun no lo he hecho, ni creo que lo haga. Desde los 20000kms, detecté que iba ligeramente pobre, pero el TPS se encarga de corregir el encendido. En mi caso viene a gastar :
 1. En ciudad, de unos 5.5 a 6.5 litros a los 100 kms en ciudad.
 2. En ruta tranquila, tipo nacional, unos 6l
 3. En ruta a ritmos de hasta 160, unos 6l.
 4. Gas a fondo, sin bajar de 200-220, sube a 13l.

Si variase la mezcla enriqueciendola, seguramente correria un poquito mas. Si además, pusiese unos colectores y silenciador mas abiertos, ganaria algun caballo... Pero creo que ya corre suficiente, y gastando poco!

En fin, para cualquier duda que tengais, escribid a arnau_atreides@hotmail.com o guybrush_threepwood_23@hotmail.com, y en cuanto pueda, os respondo!

P.D: Gracias a Josep ("Tonyina") por haber dejado que manipulase su moto :P. Y sobretodo, gracias a Byt, mi novia, por la paciencia que tiene cuando quiero mecaniquear.