



info@rodamoto.es **CONDICIONES ESPECIALES A PROFESIONALES** Telf.: 0034 986 295 996

MICHELIN Pilot Power 120+180 o 190 240€	ENTREGAS 24 horas	CROSS-ENDURO Juego a partir de 80/100-21 + 110/100-18 80€
DUNLOP Qualifier 120+180 219€	Hasta agotar stock	PRECIOS con IVA + portes
		BRIDGESTONE BT020 190/50-17 125€

www.rodamoto.es **ENTREGA MISMO DÍA GALICIA** Fax: 0034 986 247 790

MICHELIN DUNLOP BRIDGESTONE **YAMAHA** **GAZPROM** **Castrol**

Rodamoto

[HOME](#) [FAQ](#) [USUARIOS](#) [BUSCAR](#) [PANEL DE CONTROL DE USUARIO](#)

Bienvenido ([Desconectarse](#) [TBO])

[Buscar temas sin respuesta](#) | [Ver temas activos](#)

[Ver mensajes no leídos](#) | [Buscar mensajes nuevos](#) | [Buscar sus mensajes](#)

Índice general

Su última visita fue: **Lun Nov 28, 2011 11:02 pm**
Fecha actual **Mar Nov 29, 2011 1:40 pm**

[0 mensajes privados](#)

[Índice general](#) » [Foros OFF-ROAD](#) » [Foro VERDE](#)

Todos los horarios son UTC + 1 hora [DST]

[CAMBIO DE RETENES HORQUILLA DOBLE CARTUCHO \(HONDA\)](#)

[[Panel de Control de Moderador](#)]

[NUEVO TEMA](#) [RESPONDER](#) **Página 1 de 2** [11 mensajes]

[Ir a página 1, 2 Siguiente](#)

[Suscribir Tema](#) | [Añadir tema a Favoritos](#) | [Imprimir vista](#) | [Email a un amigo](#)

[Tema previo](#) | [Siguiente tema](#)

Autor

Mensaje

divine

Asunto:

Publicado: Lun Sep 17, 2007 11:56 am

Junior

Después de romper el reten por las tierras de [pri](#) aquí os dejo como cambie los retenes de las horquillas.



Los retenes son piratas :mikel: ya que los originales los venden junto con el guardapolvo y cuestan 55€ :calor: :calor: , por 45 he comprado los retenes y 2 botes de aceite para cambiarlo en las dos botellas. SAE 5 :deacuerdo:



Por falta de tiempo no he podido lavar la moto por lo que todas las piezas salen guarrisimas en las fotos. También las fotos son del móvil :worried:

Registrado: Lun Jun 14, 2004 9:10 pm
Mensajes: 60
Ubicación: Sagra

Lo primero de todo es anotar con lápiz y papel los reglajes de suspensión que llevamos, en las horquillas de HONDA hay que llevar los tornillos de compresión y rebote al "SOFT" para no dañar los sistemas internos (Sacado del libro de mantenimiento de HONDA)

OFFLINE



Una vez desmontada la botella la sujetamos firmemente en un banco de trabajo y desmontamos la tuerca superior. Necesitaremos una llave de 50mm en mi caso que no tengo, me busco la vida con una gato de soldadura, sin hacer ninguna mella consigo desmontar el tapón superior ya que no estaba muy duro.

Drenamos en un recipiente el líquido que aun queda en el cartucho exterior:



Mientras se vacía podemos aprovechar el tiempo para ir sacando la segunda botella, para ponerlo a vaciar también mientras trabajamos con la primera botella. Luego estará mas limpiita de aceite y nos pringaremos menos 😊k:

Una vez medio seco (no deja de gotear nunca el jodio 😞) instalamos temporalmente la tuerca superior para poder seguir trabajando:



Colocamos la botella de la siguiente manera en el banco para trabajar cómodos :





Con una llave de vaso (las mas apropiada para este caso) aflojamos la tuerca hasta que notamos que sale de la rosca, pero aunque tiremos con los dedos no somos capaces de sacarlo:





Para que salga por completo tenemos que aflojarla del vástago interno al que esta unida, para conseguirlo tenemos que comprimir la horquilla de algún modo. En el libro de taller de honda, indican que fabriques una pletina para hace de tope una vez que comprimas la botella, pero no hace falta si lo hacemos de esta manera:

Con una eslinga con carraca podemos comprimir la horquilla con seguridad y poder trabajar bien, sin hacer el invento de la pletina. De este modo:





Ahora podemos aflojar el tapón inferior para liberar el cartucho interno y poder seguir desmontado todo:





Una vez quitado sacamos una varilla, que se caerá si no la sacamos :silvando: :silvando:



Una vez desmontado procedemos a aflojar la carraca y a seguir desmontado:



Sacamos el cartucho interno



Y el muelle con ayuda de un gancho :jaja: :jaja:



De momento nos olvidamos de estas piezas ya que tenemos que seguir con la botella, es conveniente ponerlos a escurrir el aceite que aun puedan tener :mikel:

Procedemos a sacar el guardapolvos y la presilla que impide que salga el reten en los backflip y en las plegadas de los saltos :macarra2:
:macarra2: :macarra2:





Mucho cuidado de no arañar las botellas :calor: :calor: lo que hago es sacar el guardapolvos y la presilla con la horquilla comprimida, si se me escapa el destornillador por algún motivo :worried: al arañazo sera en la parte inferior donde el reten nunca o casi nunca llega 😊

Ahora llega la parte bruta, que es sujetar la botella con una mano y con la otra pegar tirones de forma contundente hasta sacar la barra junto con el reten y los casquillos:





Procedemos a sacar los casquillos, una arandela tope, reten, presilla y guardapolvos, los casquillos con ayuda de un destornillador los abrimos para no rayar la barra





Que de mierda tenia el guardapolvos, lo dejamos todo limpito y procedemos a montar el nuevo reten y el resto de piezas.



Pongo esta foto para no pongáis el guardapolvos ni el reten de esta forma, ya que las aristas de los alojamientos para los casquillos guía, pueden dañar el reten. Usamos un truco que vi en portalanduro para no dañarlos.



Nos fabricamos un preservativo con plástico muy fino (vale de una bolsa del Hyper Usera, del HIPERCOR no, que son muy gordas 🍆) y le untamos con grasa de la fina (no se como se llama)

Guardapolvos, presilla reten y por ultimo los casquillos:



Las marcas que tiene el reten por una de las caras es la que tiene que ir mirando hacia el guardapolvos, tener precaución de no montarlo del revés [size=12]

Con cinta pegamos el guardapolvos y la presilla para que no moleste en el montaje del reten en la botella:



Procedemos a montar la barra en la botella:



Lo siento pero de este paso no tengo fotos ya que me ha costado un poco meter el reten y no me di cuenta de hacer fotos.

Básicamente para empujar el reten ha su alojamiento, los mecánicos me imagino que tienen un útil para el montaje de retenes que

consiste en un aro que golpea en el reten en todo su perímetro a la vez.



Yo me busque la vida, cortando un reten viejo por la mitad usándolo de sufridera para golpear con el mazo de goma en el y así meter el reten en su sitio.

Una vez que vemos la ranura donde se aloja la presilla, ya sabemos que el reten esta en su sitio. Quitamos la cinta que pusimos y montamos la presilla y el guardapolvos :macarra2: :macarra2:



Ya tenemos los mas difícil conseguido 🙄k: Dejamos a un lado la botella y nos vamos ahora a por el cartucho interno.

No es necesario hacerle nada si no queremos pero ya que estamos le cambiamos el aceite que con el paso del tiempo y del uso pierde sus propiedades. Colocamos el cartucho en el banco de trabajo para poder trabajar bien:



El siguiente paso es aflojar el tapón por donde luego echaremos el aceite.



[spoil]no me echéis la bronca por usar la inglesa que no tenia llave de ese numero 😞😞 [/spoil]

Una vez fuera de la rosca tendremos que presionar con el dedo un poco en el vástago inferior para que salga el tapón.



Tendremos que tirar un poco, le cuesta un poco salir por las juntas tóricas.

Drenamos el aceite del interior de este cartucho:



Una vez drenado lo montamos de nuevo en el banco de trabajo, y con el vástago inferior totalmente estirado rellenamos de aceite el cartucho interno.



En mi caso mi mecánico me recomendó 350cl en total, 150 dentro del cartucho y 200 en la botella. De echo e estado circulando con ese tarado de aceite desde que me regulo las horquillas y van de fabula 😊: Por internet estuve mirando cantidades y por lo general se hablaba de mas cantidad de aceite en el cartucho y en la botella, pero si va bien, porque lo voy yo a cambiar 🤔

Ahora tenemos que purgar el aire del cartucho, subiendo y bajando el vástago despacio varias veces lo conseguimos:



Sabremos que esta correcto cuando deja de hacer el típico ruido de burbujas en el aceite.
De nuevo con el vástago totalmente estirado montamos el tapón



Una vez apretado comprobamos que el cartucho funciona correctamente para ello tenemos que comprimirlo y ver que vuelve a su posición por completo

[GVideo]<http://video.google.es/videoplay?docid=-7552126876000699336>[/GVideo]

En vivo y en directo se nota perfectamente que no es por la fuerza de la gravedad por lo que se estira del todo :Suerte: :Suerte:

De nuevo montamos la botella en el banco de trabajo y metemos el muelle y el cartucho para proceder al montaje.

Apretamos temporalmente de nuevo la tuerca superior



Comprimimos de nuevo la botella para que asome la cabeza del vástago del cartucho y poder montar todo.



La varilla, no se nos olvide



Apretamos:



Soltamos la carraca y roscamos de nuevo:



Ahora podemos echar el resto del aceite , el de la botella , en mi caso 200cl de SAE 5



Cerramos por completo la tuerca superior apretándola como se pueda :golpearse: y ya esta.

Yo aprovecho ahora para dejar los reglajes de suspensión como estaban antes de montarlo en las tijas para no tener que agacharme :silvando: :silvando:

Como brillan [spoil]a ver lo que duran :silvando: :silvando: :silvando: [/spoil]



Es la primera vez que cambio retenes a una horquilla invertida y no se si hice algo mal :calor: por eso no me atrevo a decir que es un manual



Un ultimo comentario, antes de meter el reten asegurados que las barras no tengan ningún rayon ni golpe que pueda ser el causante de la rotura del reten. En ese caso con lija de agua y con mucho miedo quita la rebaba que causara que el reten se rompa antes de tiempo.

:cerveza: :cerveza: :cerveza: :cerveza: :cerveza:

Sobre el tema de las "cantidades incorrectas" de aceite en las horquillas se trata en el resto del post. Concretamente:

http://www.portalenduro.com/temas_de_enduro-13746-highlightcartucho.html

Es el momento.

