

Bienvenido, Invitado. Por favor Entrar o Registrarse.



**06.11.2008**  
**a las**  
**00:23:14**  
**Novedades:**  
 Visita  
 nuestra  
 TIENDA  
 VIRTUAL



**BMW MOTOS.COM > MODELOS BMW > CLÁSICAS**

(Moderadores: DDMotard, bokeron, Administrador, Chin, Karlos BMW, marcos, R1150GuS)

< Tema anterior | Tema siguiente >

Páginas: 1 2

Mandar a un amigo Imprimir

**Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax. (Leer 924 veces)**

**VictorR100T**

Cortando encendido



torrot, .. trot...  
 pop.. trot...

Mensajes: 1948  
 Género:

**Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
 26.07.2008 a las 13:11:40

**Sobre esto se ha tratado mucho; pero creo que el método descrito en el Clymer es muy interesante; describe cómo hacerlo con todos los tipos de carburador. Lo he traducido. Se puede seguir al pie de la letra y también incluir algunas alternativas para mejorarlo. Espero que sea útil y que lo encontréis tan ilustrativo e interesante como a mi me parece.**

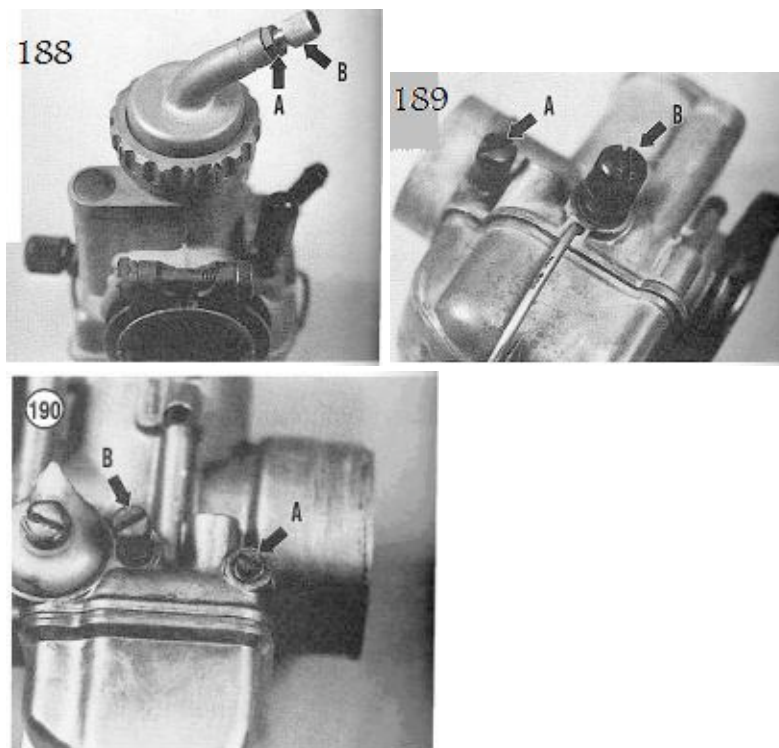
**Ajuste de carburación mezcla y velocidad de ralentí**

*PRECAUCIÓN*

*No permita que el motor trabaje a ralentí largos períodos de tiempo durante el ajuste. La falta de flujo de aire sobre el motor puede dar lugar a un sobrecalentamiento del motor. Si dispone de ventilador eléctrico, colóquelo en la parte frontal, de modo que dirija su caudal hacia los cilindros del motor.*

Antes de realizar este ajuste, el filtro de aire debe estar limpio y el motor deberá tener una adecuada compresión. De lo contrario este procedimiento no puede hacerse correctamente.

1. Arranque el motor y deje que alcance la temperatura normal de funcionamiento. Generalmente 10-15 minutos es suficiente.
2. Asegúrese de que la palanca del starter hace todo su recorrido de ida y vuelta y se encuentra en la posición de reposo (o motor caliente).
3. Arranque el motor en lugar bien ventilado o exterior con la moto en el caballete central.
4. Girar el puño del acelerador a la posición de ralentí y comprobar el libre juego de los cables como sigue:
  - a. Tire de cada cable del acelerador. Debería de tener al menos 1 mm (0,039 in) de holgura en la parte superior del tensor del carburador.
  - b. Si el libre juego es insuficiente, aflojar la contra-tuerca (A, figura 188) y gire el tornillo de ajuste (B, figura 188) en cualquier dirección hasta que la holgura correcta se logra. Apriete la contratuerca.
  - c. Ambos cables del acelerador debe tener la misma cantidad de juego libre.

**PRECAUCIÓN**

*El asiento del tornillo de mezcla de ralentí puede resultar dañado si se aprieta demasiado fuerte contra el asiento.*

5. Gire el tornillo de mezcla del ralentí ligeramente contra su asiento, a continuación, desenroscar 1 y 1/2 vueltas como punto inicial de ajuste. Refiérase a (A, figura 189) para carburadores Bing o (A figura 190) para carburadores Dell'Orto. Repita para el otro carburador.

6. Arranque el motor y ajuste cada tornillo de tope del acelerador una cantidad igual hasta que el régimen de ralentí del motor sea 1000-1200 rpm. Consulte a (B, figura 189) para carburadores Bing o (B, Figura 190) para carburadores Dell'Orto.

7. Pare el motor.

**NOTA**

*Cada tornillo de mezcla de ralentí debe ajustarse individualmente con el motor en marcha en un solo cilindro. Para determinar la respuesta al ajuste, retire la bujía del cilindro opuesto al carburador está ajustando*

8. Para ajustar el carburador derecho, haga lo siguiente:

a. Retire la bujía izquierda. Conecte el cable a la bujía y colóquela de forma que haga masa en el motor o bastidor. Poner en marcha el motor.

**NOTA**

*En los pasos b y c el tornillo de mezcla de ralentí será girado en el entorno en que el motor funcione más rico y más pobre. El ajuste final será a mitad de camino entre estas dos posiciones por lo que es necesario tomar nota de cuántas vueltas hay entre los dos puntos.*

b. Gire el tornillo de mezcla de ralentí a la derecha como las agujas del reloj hasta que el motor comienza funcionar tóscamente. Refiérase a la A, figura 189 para carburadores Bing o A, figura 190 para carburadores Dell'Orto. Tenga en cuenta la posición de tornillo.

c. Lentamente desenroscar el tornillo en sentido contra-horario. El motor funcionará más suavemente. Continuar hasta que el motor empiece a funcionar rudamente de nuevo. Tenga en cuenta la posición.

**NOTA**

*El punto óptimo de ajuste es a medio camino entre las condiciones de marcha pobre y rico. Por ejemplo, si sucede que hay dos vueltas entre los extremos, girar el tornillo de mezcla una vuelta desde un extremo hacia el otro. Este procedimiento requiere mucha paciencia y de centrar la atención en el sonido del motor. Es aconsejable hacer una pausa después de cada toque al tornillo de mezcla para permitir la sutil reacción del motor.*

d. Girar el tornillo de mezcla hasta el punto medio de los extremos hallados en el

paso c.

e. Apague el motor y monte la bujía izquierda.

9. Para ajustar el carburador izquierdo, desmonte la bujía derecha y repita el paso 8.

10. Pare el motor y coloque la bujía derecha en su lugar.

11. Arranque el motor y ajuste cada tornillo de tope de campana (ralentí) en iguales intervalos hasta que el motor gire entre 500 y 750 rpm. Referirse a las figuras B, 189 para carburadores Bing o B, 190 para los Dell'Orto.

#### ATENCIÓN

*Con el motor girando al ralentí, mover el manillar a derecha e izquierda de tope a tope. Si la velocidad del ralentí varía durante el movimiento del manillar, la holgura del acelerador debe ser corregida o tal vez el trazado que siguen los cables desde el manillar hasta los carburadores no sea el adecuado. No conducir la moto en estas condiciones.*

12. Pare el motor y asegúrese de que las bujías están apretadas en su justa medida.

### **Carburadores de velocidad constante (modelos de 1970-1978) o ajuste sin instrumentos.**

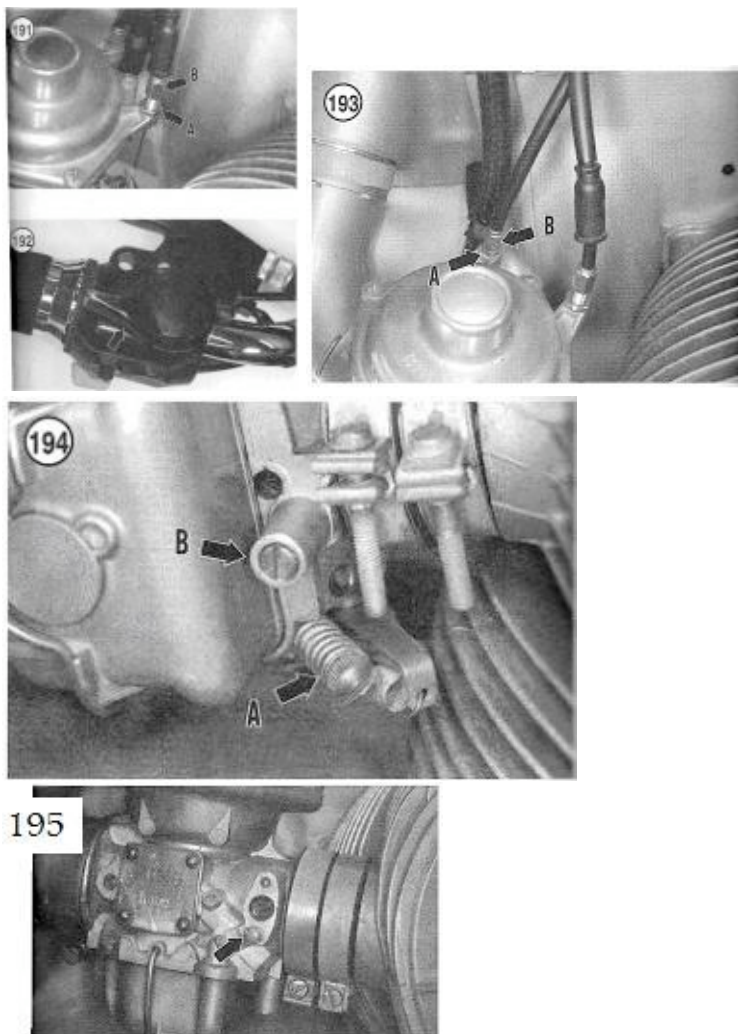
Este procedimiento puede ser utilizado en los modelos de 1970-1978. No utilice este procedimiento en los modelos que equipan encendido electrónico. El sistema electrónico de encendido puede sufrir daños si se desconecta una bujía con el motor en marcha tal y como precisa este método. **(el peligro estaría sólo en desconectar la pipa de la bujía; si se desmonta la bujía de la culata y luego se vuelve a conectar a la pipa colocándola sobre las aletas de forma que haga buena masa, de forma segura para que no se mueva, el peligro no sería tal, pudiéndose seguir el procedimiento sin ningún inconveniente).**

#### PRECAUCIÓN

*No mantenga en marcha el motor durante largos periodos durante el ajuste de carburación. La falta de corriente de aire sobre el motor puede causar su sobrecalentamiento. Si dispone de un ventilador eléctrico, colóquelo frente al motor a la máxima velocidad de modo que dirija la corriente hacia los cilindros.*

Antes de hacer este ajuste, el filtro de aire debe estar limpio y el motor debe tener una adecuada compresión. De otro modo este procedimiento no dará los resultados adecuados.

1. Comprobar que las bieletas del starter hacen todo su recorrido y se encuentran en la posición de reposo.
2. Pare el motor y coloque la moto en el caballete central.
3. Gire el mando del acelerador a la posición de ralentí y compruebe que los cables tienen holgura como sigue:
  - a. Tire de cada cable de acelerador. Debe de haber 4 mm (0.16 in.) de holgura entre la base de la funda y el tensor del carburador.
  - b. Si el juego libre es insuficiente, afloje la contratuerca (A, Figura 191) y gire el tensor (B, Figura 191) en la dirección adecuada hasta lograr la holgura requerida. Apretar la contratuerca. Ambos cables de acelerador deben tener el mismo juego libre.
4. Mover la palanca del starter (Figura 192) a la posición de abierto (motor caliente) y comprobar el libre juego en los cables de choke como sigue:
  - a. Tire de cada cable de choke. Debe de haber 4 mm (0.16 in.) de holgura entre la base de la funda y el tensor del carburador..
  - b. Si el juego libre es insuficiente, afloje la contratuerca (A, Figura 193) y gire el tensor (B, Figura 193) en la dirección adecuada hasta lograr la holgura requerida. Apretar la contratuerca.
  - c. Ambos cables de acelerador deben tener el mismo juego libre.

**NOTA**

El tornillo de tope del ralentí está localizado en la parte inferior del carburador en algunos modelos y en la parte superior de otros (modelos tipo 64 y tipo 94 respectivamente).

5. Girar el tornillo de tope del ralentí (A, Figura 194) hasta que haga contacto con la bieleta de control de la mariposa. Entonces girarlo una vuelta adicional. Repetir para el otro carburador.

**PRECAUCIÓN**

El asiento del tornillo de mezcla de ralentí puede sufrir daños si se aprieta demasiado fuerte.

6. Girar el tornillo de mezcla (B, Figura 194) hacia adentro hasta que apoye suavemente; entonces desenroscarlo una vuelta como punto de ajuste preliminar. Repetir para el otro carburador.

7. Arrancar el motor y dejarlo calentar hasta el punto normal de funcionamiento; 10 o 15 minutos será suficiente.

**NOTA**

Cada tornillo de mezcla del ralentí debe ser regulado individualmente con el motor en marcha con un cilindro sólo (aquí sería interesante quitar la cuba del carburador opuesto al que se va a regular, con cuidado para que no se caiga la gasolina y poder comprobar de paso el nivel de llenado y compararlo con su hermano gemelo; sujetar la boya con una brida de plástico o similar para que al abrir el grifo no salga gasolina por este carburador. De ese modo, el cilindro no aspirará nada de gasolina durante el ajuste con el motor en marcha a un sólo cilindro y no se correrán riesgos de ahogo, aunque el hecho de no tener bujía, ya reduce mucho las posibilidades de aspiración a través del colector; pero como toda precaución es poca, también se evita el riesgo de que los vapores de gasolina que pudieran ser expulsados por el agujero de la bujía se inflamen con la chispa de ésta que andará por ahí cerca). Para determinar la respuesta del ajuste, retire la bujía del cilindro opuesto al carburador que se va a ajustar. Coloque la bujía en la pipa y póngala sobre el motor de forma que haga buena masa para que funcione normalmente.

8. Para ajustar el carburador derecho, proceda del siguiente modo:
  - a. Desmonte la bujía del cilindro izquierdo y colóquela en su pipa de modo que haga masa sobre el motor. Arranque el motor.
  - b. Girar el tornillo de mezcla de ralentí del carburador derecho hasta que el motor gire a 1000 rpm.
  - c. Pare el motor y coloque la bujía izquierda en su lugar.
9. Para ajustar el carburador izquierdo proceda del siguiente modo:
  - a. Desmonte la bujía del cilindro derecho y colóquela en su pipa de modo que haga masa sobre el motor. Arranque el motor.
  - b. Girar el tornillo de mezcla de ralentí del carburador izquierdo hasta que el motor gire a 1000 rpm.
  - c. Pare el motor y coloque la bujía derecha.
10. Arranque el motor y ajuste a intervalos iguales cada tornillo de tope de ralentí (A, Figura 194) hasta que la velocidad del ralentí sea 600-800 rpm. Parar el motor.
11. Mover la palanca del starter hasta que se pare y comprobar el libre juego en los cables de choke como sigue:
  - a. Tire de cada cable de choke. Debe de haber 4 mm (0.16 in.) de holgura entre la base de la funda y el tensor del carburador..
  - b. Si el juego libre es insuficiente, afloje la contratuerca (A, Figura 193) y gire el tensor (B, Figura 193) en la dirección adecuada hasta lograr la holgura requerida. Apretar la contratuerca.
  - c. Ambos cables de acelerador deben tener el mismo juego libre.
12. Gire el mando del acelerador a la posición de ralentí y compruebe que los cables tienen holgura como sigue:
  - a. Tire de cada cable de acelerador. Debe de haber 4 mm (0.16 in.) de holgura entre la base de la funda y el tensor del carburador.
  - b. Si el juego libre es insuficiente, afloje la cotruerca (A, Figura 191) y gire el tensor (B, Figura 191) en la dirección adecuada hasta lograr la holgura requerida. Apretar la contratuerca. Ambos cables de acelerador deben tener el mismo juego libre.
13. Cuando el ralentí haya sido ajustado correctamente y todo el control de juego en los cables esté bien ajustado, arrancar el motor y comprobar la transición desde el ralentí hacia la aceleración. El motor ha de acelerar de forma proporcional y sin vibraciones. *(Aquí el maual habla de comprobar la velocidad del ralentí¿?) Fije el mando del acelerador con el tornillo de bloqueo bajo él.*
14. Compruebe el funcionamiento individual como sigue:
  - a. Apagar el motor y desmotar una bujía colocándola en su pipa sobre el motor haciendo buena masa.
  - b. Arranque el motor y observe la velocidad de giro.
  - c. Pare el motor y coloque la bujía.
  - d. Repita los sub-pasos 14a-c para el otro cilindro y anote la velocidad de giro.
  - e. **Si con uno de los cilindros el motor gira más rápido, ajuste el tensor del cable destensando hasta igualar.** *(Esto es cosa mía; el manual dice: regular la tensión del cable para que el ralentí sea igual en ambos casos ¿?)*
  - f. Repita estos pasos hasta que ambos cilindros funcionen por igual.

#### ATENCIÓN

*Con el motor girando al ralentí, mover el manillar a derecha e izquierda de tope a tope. Si la velocidad del ralentí varía durante el movimiento del manillar, la holgura del acelerador debe ser corregida o tal vez el trazado que siguen los cables desde el manillar hasta los carburadores no sea el adecuado. No conducir la moto en estas condiciones.*

15. Parar el motor y comprobar el correcto apretado del las bujías.

## **Carburadores de vacío constante (modelos de 1979-en adelante) (O ajuste con instrumento)**

Este procedimiento es adecuado a los modelos de 1979-1980 y 1981 en adelante, que son equipados de sistema de ignición electrónico. Conseguir un ajuste de balance de carburación en esos modelos, especialmente en los últimos, es muy dificultoso. Si ud. no se siente cualificado para desarrollar este procedimiento correctamente, lleve su moto a un servicio oficial de BMW y haga que ellos ajustes la carburación. Si los carburadores no están correctamente balanceados, el motor funcionará con rudeza y su prestaciones serán inferiores a las deseables. **(Ni caso; es mucho más fácil que todo lo visto hasta ahora. Con el Twinmax es coser y cantar)**  
Este test requiere de el uso de un manómetro de mercurio, o de reloj de presiones.

Se sugiere que este procedimiento se lleve a efecto con la herramienta especial de BMW diseñada para este propósito (part No. 13 0 700). Existen en el Mercado multitud de instrumentos semejantes y son menos caros pero no con la precisión del de BMW. Este procedimiento es mostrado con un vacuómetro alternativo y se muestra cómo debe ser conectado y usado.

El manómetro de mercurio es una pieza de equipamiento cara, y este ajuste es requerido muy infrecuentemente, ud. debe comparar el precio de los instrumentos necesarios para el test y lo que cuesta que lo hagan en el servicio oficial BMW. Así mismo, después de sincronizar los carburadores, el nivel de CO debe ser chequeado y ajustado. Esto requiere del uso de una herramienta muy especial como es un analizador de gases de escape. El analizador de gases de escape determina la composición de los gases, principalmente el contenido de CO. Este nivel debe de estar comprendido dentro de unos límites tal y como indican las actuales leyes de protección medioambiental.

El analizador de gases de escape es así mismo una cara herramienta de equipamiento, y este ajuste es también infrecuentemente requerido, ud debe comparar el precio de la adquisición de estas herramientas y lo que cuesta que se lo haga el servicio oficial de BMW.

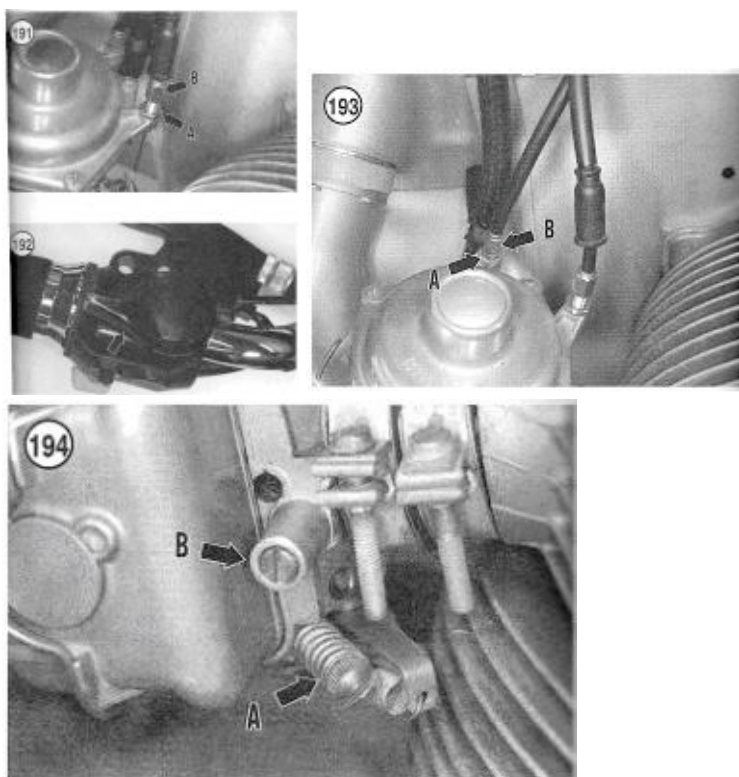
El seguimiento de este procedimiento es por si ud. Escoge hacerlo ud. mismo. Seguir las instrucciones del fabricante de las herramientas especiales.

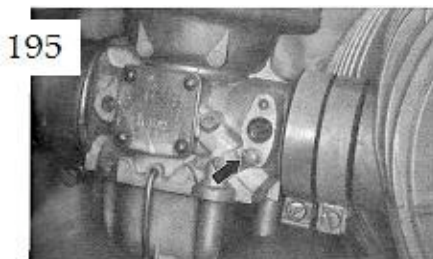
Antes de la sincronización de los carburadores debe asegurarse de:

- a. El punto de encendido es correcto.
- b. Se han instalado bujías nuevas o limpias y revisadas.
- c. El ajuste de holgura de válvulas es correcto.
- d. Se ha instalado un filtro de aire limpio.
- e. La palanca de choke debe estar en la posición OF, (la posición para un normal funcionamiento con el motor caliente) y las bieletas en los carburadores están en el tope del recorrido.
- f. Los conductos de admisión y escape están libres de grietas.
- g. El motor debe estar a una temperatura normal de funcionamiento (aproximadamente 10-15 minutos al ralentí es suficiente para un buen calentamiento).

**PRECAUCIÓN**

*No mantenga en marcha el motor durante largos periodos durante el ajuste de carburación. La falta de corriente de aire sobre el motor puede causar su sobrecalentamiento. Si dispone de un ventilador eléctrico, colóquelo frente al motor a la máxima velocidad de modo que dirija la corriente hacia los cilindros.*





1. Asegúrese de que la palanca de choke está en el tope de su recorrido en posición OF (Figura 192).

2. Pare el motor y ponga la moto sobre el caballete.

3. Gire el mando del acelerador a la posición de ralentí y compruebe que los cables tienen holgura como sigue:

a. Tire de cada cable de acelerador. Debe de haber 4 mm (0.16 in.) de holgura entre la base de la funda y el tensor del carburador.

b. Si el juego libre es insuficiente, afloje la contratuerca (A, Figura 191) y gire el tensor (B, Figura 191) en la dirección adecuada hasta lograr la holgura requerida. Apretar la contratuerca. Ambos cables de acelerador deben tener el mismo juego libre.

4. Mover la palanca del starter hasta que se pare y comprobar el libre juego en los cables de choke como sigue:

c. Tire de cada cable de choke. Debe de haber 4 mm (0.16 in.) de holgura entre la base de la funda y el tensor del carburador.

d. Si el juego libre es insuficiente, afloje la contratuerca (A, Figura 193) y gire el tensor (B, Figura 193) en la dirección adecuada hasta lograr la holgura requerida. Apretar la contratuerca. Ambos cables de acelerador deben tener el mismo juego libre.

5. Como ajuste previo, girar el tornillo de tope del ralentí (A, Figura 194) hasta que haga contacto con la bieleta de control de la mariposa. Entonces girarlo una vuelta adicional. Repetir para el otro carburador.

#### PRECAUCIÓN

*El asiento del tornillo de mezcla de ralentí puede sufrir daños si se aprieta demasiado fuerte.*

6. Gire el tornillo de mezcla de ralentí (B, Figura 194) hasta que apoye suavemente contra el asiento, entonces retroceda el número de vueltas que indica la Tabla 7. Repita para el otro carburador.

7. Arranque el motor y llévelo hasta una normal temperatura de trabajo. Usualmente 10-15 minutos en marcha es suficiente.

8. Desenrosque el tapón (Figura 195) en el lateral del carburador. En algunos modelos el tapón está junto al tornillo de mezcla en la parte inferior del carburador (tipo 94).

9. Conecte el manómetro de mercurio y siga las instrucciones del fabricante.

10. Arranque el motor y dejarlo a ralentí.

#### NOTA

*Si el manómetro está equipado de ajuste de amortiguación, ajustarlo para eliminar las fluctuaciones. Si se amortigua demasiado, el instrumento no será capaz de leer los pequeños cambios de presión.*

11. Note los niveles de mercurio en ambas columnas (o indicación de aguja). El nivel debe ser exactamente igual en ambos cilindros.

12A. Si ambos cilindros dan un nivel correcto, pare el motor, desconecte el vacuómetro. Coloque los tapones en las tomas de vacío.

12B. Si los niveles no son correctos, proceda al Paso 13.

13. Alternativamente proceda a ajustar los tornillos de mezcla de baja (B, Figura 194), en pequeños incrementos, hasta obtener la máxima velocidad del motor.

#### NOTA

*En el paso 14, la lectura del vacío no es importante. Lo importante es que las lecturas de ambos cilindros sean exactamente iguales.*

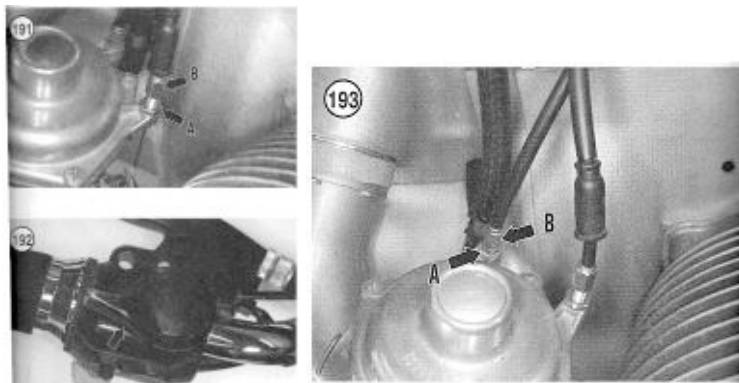
14. Alternativamente ajuste cada tornillo de mezcla (B, Figura 194), en pequeños incrementos, hasta que el nivel de vacío en ambos carburadores sea exactamente igual. Si después de este proceso el nivel del ralentí no es correcto, gire ambos tornillos de tope de ralentí en iguales toques hasta conseguir 800-1000 rpm en igualdad de vacío.
15. Apague el motor y desconecte el vacuómetro. Coloque los tapones en las tomas de vacío.
16. Mover la palanca del starter hasta que se pare y comprobar el libre juego en los cables de choke como sigue:
- Tire de cada cable de choke. Debe de haber 4 mm (0.16 in.) de holgura entre la base de la funda y el tensor del carburador..
  - Si el juego libre es insuficiente, afloje la contratuerca (A, Figura 193) y gire el tensor (B, Figura 193) en la dirección adecuada hasta lograr la holgura requerida. Apretar la contratuerca. Ambos cables de starter deben tener el mismo juego libre.
17. Gire el puño del acelerador a la posición de ralentí y compruebe la holgura de los cables como sigue:
- Tire de cada cable. Debe de haber 0.5-1.0 mm (0.02-0.04 in.) de libre juego entre la funda de cada cable y el tensor del carburador.
  - Si el juego libre es insuficiente, afloje la contratuerca (A, Figura 191) y gire el tensor (B, Figura 191) en la dirección adecuada hasta lograr la holgura requerida. Apretar la contratuerca. Ambos cables de acelerador deben tener el mismo juego libre.
18. Cuando el ralentí haya sido ajustado correctamente y todo el control de juego en los cables esté bien ajustado, arrancar el motor y comprobar la transición desde el ralentí hacia la aceleración. El motor ha de acelerar de forma proporcional y sin vibraciones.

(En este punto se podría hacer el balance de los cables de acelerador aprovechando que el vacuómetro está conectado. Si las holguras de los cables son idénticas, todo estará bien; pero es mucho decir que se pueda igualar a ojo esa medida; no sé por qué no lo menciona el Clymer. Para ello se acelera hasta que el motor gire a unas 3000 rpm. En este punto y procurando que no se mueva el mando del acelerador, sujetándolo si se dispone del tornillo de bloqueo; se observa el vacuómetro para comprobar que la aguja está centrada. Si no lo estuviera, se actúa sobre uno de los dos tensores de los carburadores o sobre ambos de manera complementaria hasta conseguir que la aguja o las columnas del vacuómetro se equilibren. En los periodos de aceleración o retención del motor también se podrán ver las diferencias en el comportamiento de membranas y muelles de émbolo; ya que la depresión se inclinará hacia el lado en que el muelle y membrana sea más fuerte o el émbolo esté más frenado en su movimiento arriba y abajo; no es muy importante, a no ser que las diferencias sean notables; donde haría falta plantearse una mejor limpieza y o la sustitución de membranas y muelles)

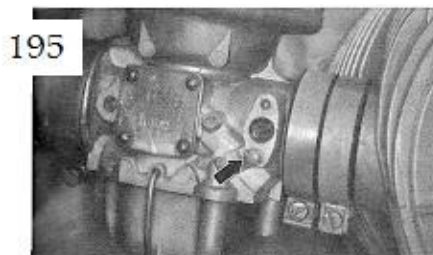
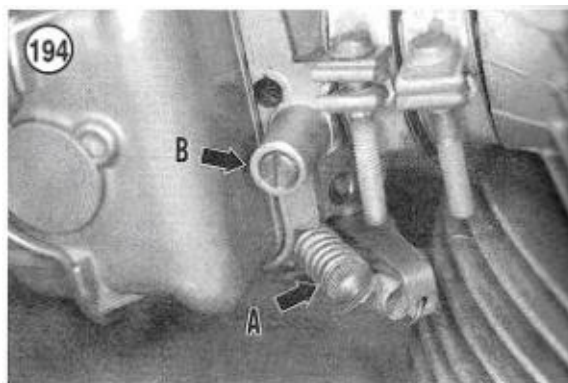
#### ATENCIÓN

Con el motor girando al ralentí, mover el manillar a derecha e izquierda de tope a tope. Si la velocidad del ralentí varía durante el movimiento del manillar, la holgura del acelerador debe ser corregida o tal vez el trazado que siguen los cables desde el manillar hasta los carburadores no sea el adecuado. No conducir la moto en estas condiciones.

#### [b]19. Ajuste del nivel de CO (monóxido de carbono) como sigue:[/b]





**NOTA**

*Si el ajuste es necesario, hacerlo a pequeños incrementos. Una mínima cantidad en le ajuste puede hacer una rápida diferencia en el resultado. Incluso, espere unos pocos minutos después del retoque hasta que el sistema se estabilice. En modelos equipados con el sistema de control de emisión de vapores, asegurarse de que el motor está calentado a la normal temperatura de trabajo. Los vapores de combustible almacenados en el cárter de estos modelos deben ser completamente quemados después que el motor es arrancado y en marcha. Si se hace una lectura demasiado pronto, la composición de escape no será normal.*

- a. Inserte la probeta del analizador de gases de escape dentro de uno de los silenciadores un mínimo de 20 mm (5 in). Esto es necesario para prevenir que el aire exterior entre en contacto con la probeta y falsee la muestra.
- b. Arranque el motor y póngalo a temperatura normal (10-15 minutos suelen ser suficiente desde el arranque) . Esperar unos minutos hasta que la lectura del analizador se estabilice.
- c. Siga las instrucciones del fabricante del instrumento y observe el movimiento de la aguja. Cuando se estabilice, anote la lectura. La cantidad de CO máxima permitida es  $2 \pm 0.5 \%$
- d. Si la lectura está comprendida dentro de los límites parar el motor y retirar la sonda del analizador.

**NOTA**

*Después de haber hecho un ajuste, esperar unos pocos minutos para que el sistema se estabilice.. No se debe tener prisa. Este procedimiento requiere mucha paciencia y tiempo. Diferentes tipos de analizadores responden de manera distinta y algunos tomarse un poco más de tiempo para dar una lectura precisa.*

- f. Si el nivel de CO está fuera de las especificaciones, dejar que el motor siga al ralentí y modificar el tornillo de mezcla hasta lograr el nivel necesario.
- g. Repetir los pasos 19 a.-f. para el otro cilindro.
- h. Después de que el nivel de CO sea correcto, parar el motor y desconectar el analizador.

### **Tabla de posición inicial para el tornillo de mezcla**

Model/year	Number of turns
R50/5	1/2-1 1/2
R60/5	1/2-1 1/2
R60/6	1/4-1 1/4
R60/7	1/4-1 1/4
R65 (1979-1980)	3/4
R65 (1981-1982) and R65LS (1982)	3/4
R65 (1983-1985) and R65LS (1983-1984)	3/4
R65 (1986-1987)	3/4
R75/5, R75/6, R75/7	1/2-1
R80 (1985-1987)	1/2-1
R8017 (1978)	1/2-1
R80/7 (1979)	1/2-1

R80ST (1983) 3/4-1  
 R80ST (1984) 3/4-1  
 R80G/S (1981) 3/4-1  
 R80G/S (1983-1986) 3/4-1  
 R80RT (1983) 3/4-1  
 R80RT (1984) 3/4-1  
 R80RT (1985-1987) 3/4-1  
 R90/6 and R90/S 1/2-1  
 R100CS, R100RS and  
 R100RT (1981-1984) 1-1/4  
 R100/7 1/2  
 R100S (1977) 1-1/4  
 R100S (1979) 1/2  
 R100T (1979) 1-1/4  
 R100RS (1977) 1-1/4  
 R100RS (1978) 1/2  
 R100S, R100RS and  
 R100RT (1979) 1-1/4  
 R100S, R100T, R100RS,  
 and R100RT (1980) 1/2  
 R100RS, R100RT and  
 R100GS (1988-1989) 1/2

« Última edición: 26.07.2008 a las 18:35:10 por VictorR100T »

[http://www.bmbikes.co.uk/photos/mechanicalphotos/r75-5%20Engine%20\(1\).jpg](http://www.bmbikes.co.uk/photos/mechanicalphotos/r75-5%20Engine%20(1).jpg)

Volver al inicio



IP Registrada

**Frenteacasa**

Estamos en ello



**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #1** - 26.07.2008 a las 14:02:39

Victor

De lo mas ilustrativo que he visto hasta ahora.... Esta pagina va directa a favoritos

Mensajes: 104

Muchas gracias y muchas Vsssssss

R80RT 2008-  
 R1200RT 2006-2008  
 Honda Transalp 1993-2006  
 Suzuki GSX 750 1986-1993

Volver al inicio



IP Registrada

**airsonica**

Ex Usuario

**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #2** - 26.07.2008 a las 14:57:08

Muchisimas gracias Victor, esta va a favoritos, pero donde esté bien visible, es de lo mas útil que se ha puesto por aquí.

Volver al inicio

IP Registrada

**javier-r65**

Cortando encendido



Sabe a Boxer

**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #3** - 26.07.2008 a las 15:06:40

¿Todo esto lo has tecleado? Buffffff

Gracias por toda esta información. 😊

Mensajes: 858

Género:

Saludos desde Soria.

<http://www.bmwvideo.es>

<http://www.cambiarmoto.com>

Volver al inicio



IP Registrada

**Mr\_TwinFlat**

Cortando encendido



"No importa el destino sino la ruta"

Mensajes: 3904

Género:

**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #4** - 26.07.2008 a las 16:43:49

Victor....MENUDO TRABAJO....Muchas gracias.

Volver al inicio



IP Registrada

**pablomarmol**

Cortando encendido



R90S la ostia!

Mensajes: 2505

Género:

**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #5** - 26.07.2008 a las 17:02:26

Hola Víctor, GRACIAS mil veces más por tu paciencia y dedicación hacia nosotros, que jartá de escribir que te has pagao, hay que ser buena persona por cojones. No sé cuando volveré por el país vasco pero si pasas tú por Barcelona avisa. 😊 un abrazo

cuidado, la vida son dos días y uno es lunes

Volver al inicio

IP Registrada

**VictorR100T**

Cortando encendido



torrot, .. trot...  
pop.. trot...

Mensajes: 1948

Género:

**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #6** - 26.07.2008 a las 18:06:01

Sólo es un pasatiempo hombre. Estoy disfrutando de unos días de fiesta, no me voy de vacaciones porque he mandado a mis dos hijos a un curso de verano de inglés en Dublín y Belfast; así que mi presupuesto no da para mucho más y el verano por el norte está siendo de los que tanto estimaba la Casa Real allá por principios del siglo XX; fresquito y con sirimiri.

Además, tengo el escritorio y el ordenador par mí solo 😎; nadie me lo disputa. Mis libros, apuntes, calibre, croquis por toda la mesa; estoy a mis anchas 😊

[http://www.bmbikes.co.uk/photos/mechanicalphotos/r75-5%20engine%20\(1\).jpg](http://www.bmbikes.co.uk/photos/mechanicalphotos/r75-5%20engine%20(1).jpg)

Volver al inicio



IP Registrada

**bmwero**

Cortando encendido



**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #7** - 26.07.2008 a las 18:34:35

Gracias Victor. arriba en tutoriales lo he colaado 😊



Nunca corras mas que tu angel de la guarda

Mensajes: 8494  
Género:

<http://www.eruzo.com/>



[Volver al inicio](#)



IP Registrada

**Mc Gyver**  
Ex Usuario

**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #8** - 26.07.2008 a las 20:00:40

Muchas gracias por la informacion. Directo a la carpeta

[Volver al inicio](#)

IP Registrada

**Papipoto**  
Cortando encendido

**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #9** - 26.07.2008 a las 20:44:28

Muy buen TRABAJO y totalmente desinteresado. Es de agradecer.



UllsMotorradladen.de  
iii boxer für immer  
!!! R100R  
R1150RT

Mensajes: 905  
Género:

[Volver al inicio](#)

IP Registrada

**NINO-R45<sup>2</sup>**  
Cortando encendido

**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #10** - 26.07.2008 a las 22:38:33

Victor, valeis muchisimo

Gracias por tu ayuda



\*\*LIBERTAD\*\*

Mensajes: 1668  
Género:

"El hombre más poderoso es el que es dueño de sí mismo."

[Volver al inicio](#)

IP Registrada

**unpezz**  
Cortando encendido

**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**



PRETENDO VIVIR SIEMPRE, DE MOMENTO NO VOY MAL!!!

Mensajes: 1006  
Género:

**Réplica #11** - 27.07.2008 a las 19:08:20

Gracias Victor..... si con esto no consigo carburar la BMWurra,ya no aprendo nunca...

gracias otra vez por tu dedicación

saludos

unpezz

[Volver al inicio](#)

**VictorR100T**

Cortando encendido



torrot, .. trot...  
pop.. trot...

Mensajes: 1948  
Género:

Agustin  
(unpezz)



IP Registrada

**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #12** - 22.10.2008 a las 09:32:24

Tras la bajada de las aguas del tsunami, he encontrado este post por ahí deambulando...

Por si a alguien le viene bien su lectura 😏

[Volver al inicio](#)

**carnava**

Ya estoy rodado



¡Me gusta este foro!

Mensajes: 85

[http://www.bmbikes.co.uk/photos/mechanicalphotos/r75-5%20engine%20\(1\).jpg](http://www.bmbikes.co.uk/photos/mechanicalphotos/r75-5%20engine%20(1).jpg)



IP Registrada

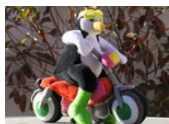
**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #13** - 22.10.2008 a las 09:58:47

Me quito el sombrero,interesante explicacion,imprimo y me lo llevo a mi carpeta,mil gracias,chapeaud!!!

[Volver al inicio](#)

**toñin**

A tope



¡Anda y tira por lo segao...

Mensajes: 327  
Género:



IP Registrada

**Re: Ajuste de la carburación. Sin y con Twinmax.**  
**Réplica #14** - 22.10.2008 a las 20:27:59

Hola,  
Gracias por tan valiosa informacion. Nos será de gran ayuda a todos los aficionados que nos gusta tener bien a punto nuestras motos sin falta de pasarnos por los talleres. 😏

Saludos 😊

[Volver al inicio](#)

IP Registrada

Páginas: 1 2

Mandar a un amigo Imprimir

**BMW MOTOS.COM > MODELOS BMW > CLÁSICAS**

(Moderadores: DDMotard, bokeron, Administrador, Chin, Karlos BMW, marcos, R1150GuS)

< Tema anterior | Tema siguiente >

=> CLÁSICAS

BMWOTOS.COM » Powered by YaBB 2.1!  
YaBB © 2000-2005. All Rights Reserved.

