

INSTRUCCIÓN DEL CAMBIO DE KIT DE ARRASTRE

Hace unos días cambien el kit de arrastre de mi Honda CB250, y bueno lo cuento aquí por si alguien se quiere lanzar a realizar esta operación por si mismo, que no es nada de complicado, seguro le valdrá de ayuda y podrá ahorrarse unos €en el taller.

Tiempo y material utilizado:

Como era la primera vez que realizaba esta operación y no sabia con que problemas me podría encontrar pues tarde toda una mañana en hacer el cambio. Seguro la próxima vez lo haré en 2-3 horas.

En cuanto al kit de arrastre lo compre en una tienda de motos (no oficial Honda) y solo tuve que pedir un kit de arrastre para la CB250, con un día de espera y 57 €ya lo tenía conmigo. Como el que monta de fábrica.

Dientes piñón: 14

Dientes Plato: 34

Eslabones de cadena: 104

Las herramientas para la faena son suficientes con un juego de llaves, un alicate, destornillador plano y algo para cortar la cadena, como una radial o cortafíos.

Darse cuenta el kit de arrastre esta ya para cambiar.

En mi caso los dientes del plato y piñón estaban buenos a primera vista, la moto solo tiene 7000 Km y 4 años.

Pero la cadena estaba bastante mala, el juego de la cadena era desigual en distintos puntos, es decir por algunos lados tenia un juego excesivo en torno a los 50 mm y en otros solo 5 mm, con lo que era imposible ajustar bien la cadena tal como dice el manual a 20 mm.

Por esto decidí cambiar el kit completo.

Desmontaje:

En primer lugar hay que ir desmontando todo lo que nos pueda entorpecer para realizar el cambio.

-Estribera.

-Pedal de marcha.

-Cubre cadena.

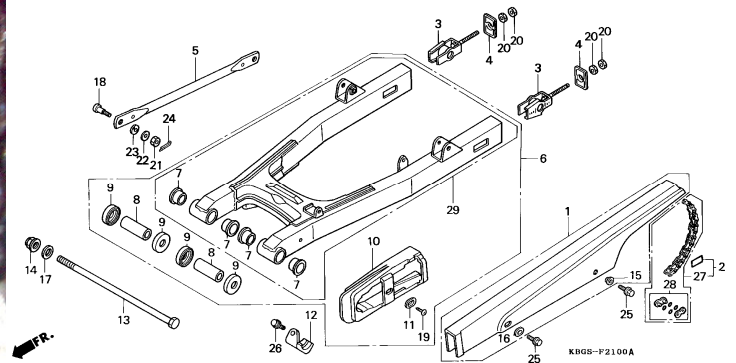
-Placa para dejar a la vista el piñón de ataque.

Además hay que quitar la varilla del freno trasero y el brazo de reacción del freno.

Así como aflojar los tensores y el eje de la rueda.

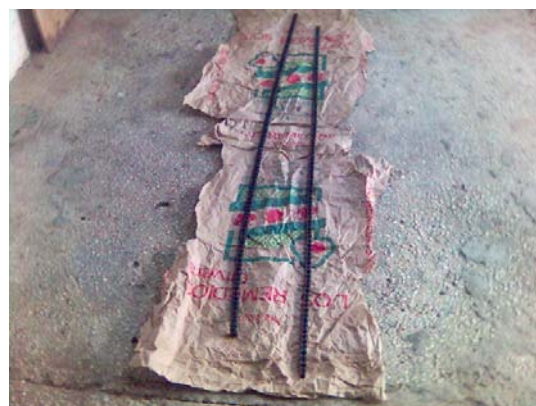


De los tres elementos a sustituir, es importantísimo empezar por el piñón de ataque, ya que necesitamos que este parado para aflojar los dos tornillos que aprietan la chapita que lo mantiene en su alojamiento, no es suficiente con meter una marcha, hay que pararlo con el freno de la rueda trasera a través de la cadena. Por lo que si empiezas por la rueda trasera no podrás sujetar el piñón de ataque para desmontarlo. No tuve esta consideración y quite la rueda trasera en primer lugar, luego la tuve que volver a montar para aflojar el piñón de ataque.



Cadena:

Este es el elemento que estaba peor y por lo que cambié el kit. La cadena original de la CB es de retenes, yo compre una sin retenes. Además la original no tiene eslabón de cierre, por lo que para sacarla hay que romperla. Para romperla me costo bastante, ya que lo intente con un cortafrío para romper el eje de un eslabón y me resulto imposible. Al final la corte con una muela pequeñita, una radial también valdría, o una mayor habilidad con el cortafrío y el martillo.



Al desmontar la cadena te das cuenta al compararla con la nueva de estado lamentable en el que esta. Es mucho menos flexible que la nueva y esta mucho mas estirada con el mismo numero de eslabones (104).

Piñón de ataque:

Es lo primero que debemos desmontar.

Este estaba nuevo, sus 14 dientes estaban impecables, incluso se nota más resistente y mejor hecho que el comprado nuevo. Aún así lo cambié, pero lo guardo para el siguiente cambio.



Creo que un kit de fábrica siempre va a ser mejor que cualquiera que compremos en la tienda, y nos durará más kilómetros.

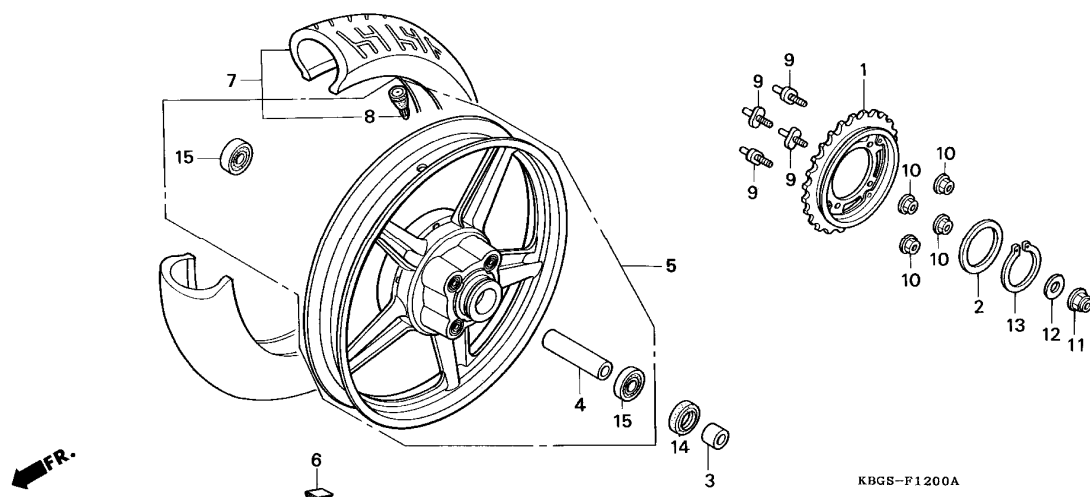
Lo ideal sería que nos gastásemos una pasta y lo compráramos a Honda como repuesto original, pero también más caro.

El montaje y desmontaje es muy fácil e intuitivo.

Plato:

Este sale al desmontar la rueda trasera. Tiene 34 dientes.

Fijarse bien al sacar la rueda, ya que saldrán algunas arandelas y topes que debemos montar después de la misma manera.



Es bastante fácil de cambiar, solo hay que quitar una junta que se quita con unos alicates de puntas, si no tenemos nos podemos apañar con uno normal y algún destornillador. Después quitar tornillos, poner plato nuevo y volver a montar tornillos, para poder apretar los tornillos debemos dejar el plato sobre su posición en la rueda.



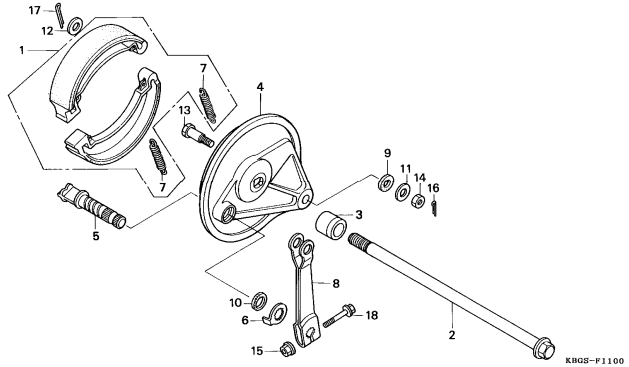
En estas fotos se pueden ver los famosos silenbock de unión de la rueda con el plato y que producen ese movimiento del plato que a más de uno nos ha preocupado alguna vez.

En este caso el plato si tenía algunos dientes empezando a dañarse, tal como se ve en las imágenes.



Ya que se tiene la rueda trasera desmontada se puede inspeccionar las zapatas del freno y ver su estado.

No limpiar el mecanismo que actúa las zapatas con aceite, ya que estaréis unos días que no frenara bien el freno trasero. Me pasó (burro que es uno).



Montaje:

Pues a rehacer todo lo que hemos quitado, dejando la cadena para lo último y uniéndola por el eslabón de cierre, siempre teniendo la precaución de dejar el ganchito de cierre de la cadena en su parte cerrada por el sitio donde tira la cadena.



Tensar y engrasar la cadena y comprobar que todo esta correctamente antes de meterse en carretera.

PD. Si alguien se lanza a realizar esta operación puede pasarse también por esta web de Andrés Torralbo donde se explica mejor de lo que yo lo he hecho.

<http://www.finet.cat/~andrest/cgi-bin/generador.pl?p1=contador.html&p2=menubotones.html&p3=menuMecanicaYBR.html&p4=YBR/kit.html>

Si alguien lo va a hacer en una CB 250, ahí tiene mi experiencia.

Salud y Vsss.