

Reglaje válvulas Suzuki GSR 600

Hecho y realizado por Gasolina

**Atención este tutorial es solamente con carácter
De AYUDA VISUAL ,para realizar esta operación es
Necesario seguir el manual de taller junto con las
herramientas adecuadas . Este tutorial esta
realizado solo con carácter de ayuda para el foro
www.suzukigr600.es**

Quitamos el asiento como todos ya sabemos.



Quitamos la tapa del contacto con cuidado son plásticos y tenemos debajo, la antena del inmovilizador



Ahora aflojamos los cuerpos de los intermitentes, van con los tornillos e insertados en el deposito con unas pestañas y un soporte superior



Vamos guardando todo en orden para después montarlo bien y encontrar todo el material



Ahora seguimos con el soporte de los cuerpos de los intermitentes.



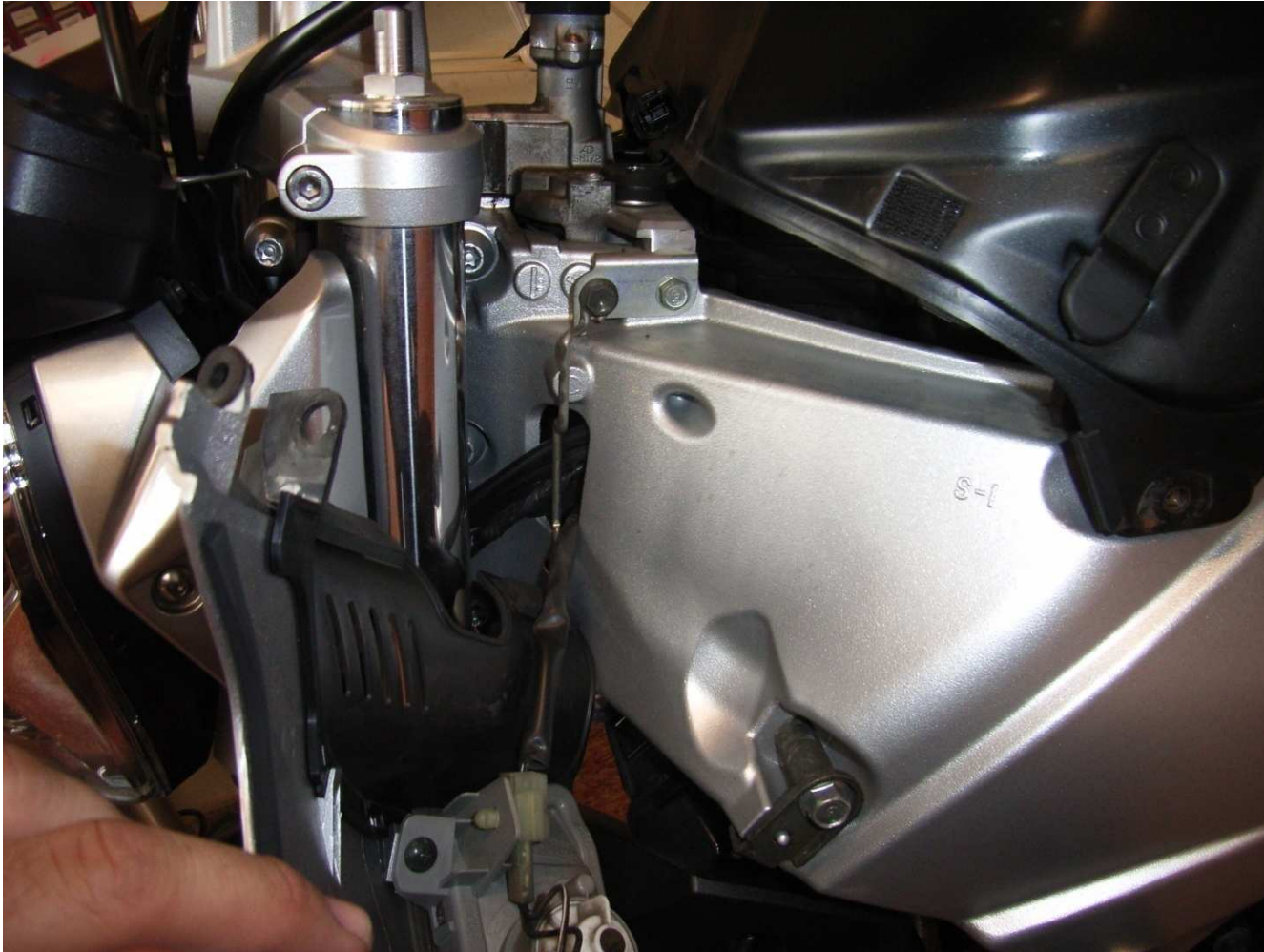
Ya tenemos todo flojo, ahora podemos quitarlos con cuidado.



Los desacoplamos y desconectamos.



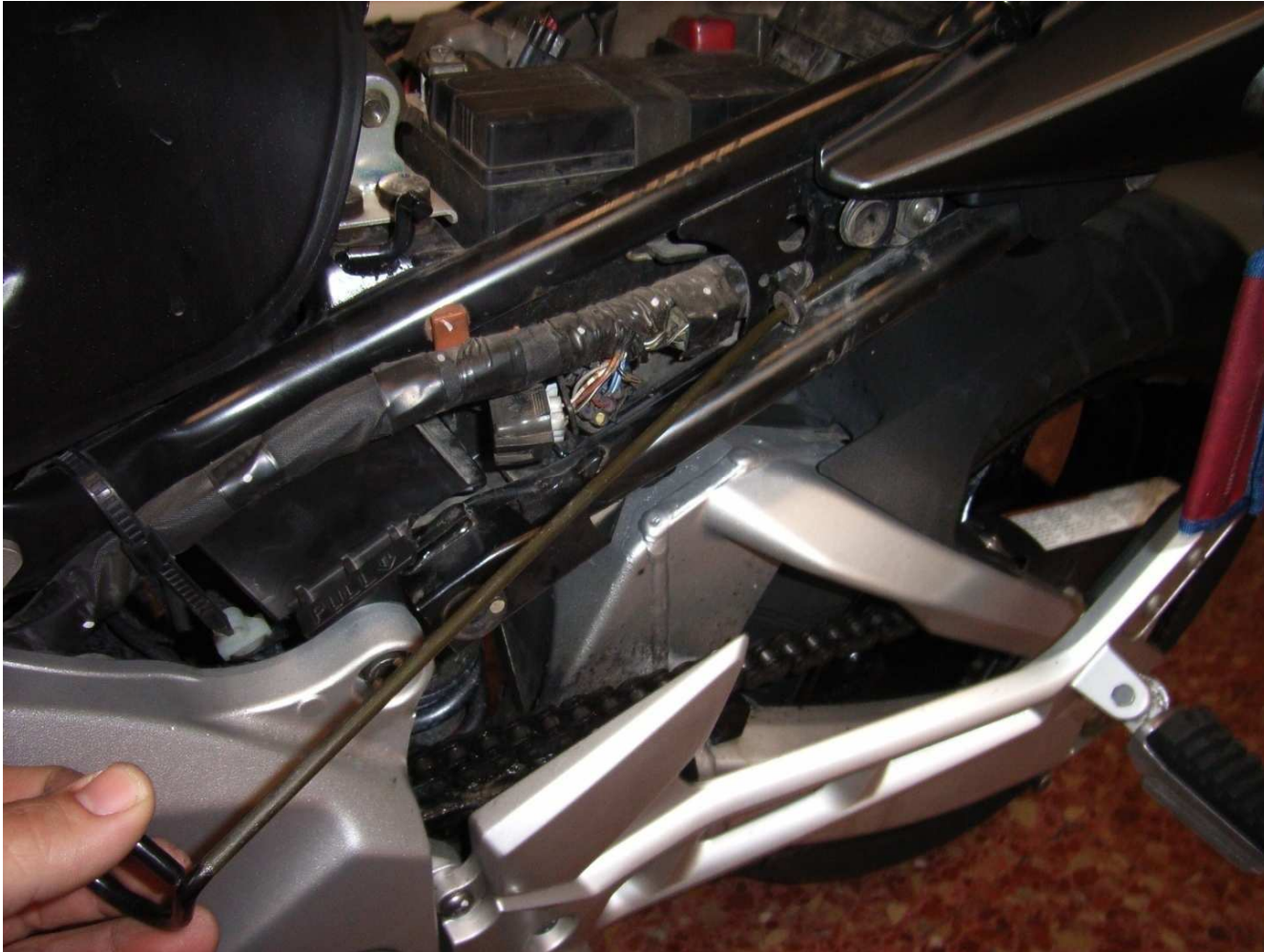
Ya tenemos los dos cuerpos de intermitentes fuera.



Ahora quitamos los soportes laterales
derecho e izquierdo.



Sacamos la varilla para sujetar el
deposito de “gasolina”



Lo levantamos y ponemos la varilla así.



Desconectamos el cable azul y los manguitos.







Ahora vamos a verter un poquito de gasolina así que ponemos debajo un trapo para no salpicar



Por cierto este tubo sale muy mal hay que apretar bastante.



Ahora sacamos el pasador que sujeta el deposito y quitamos este.

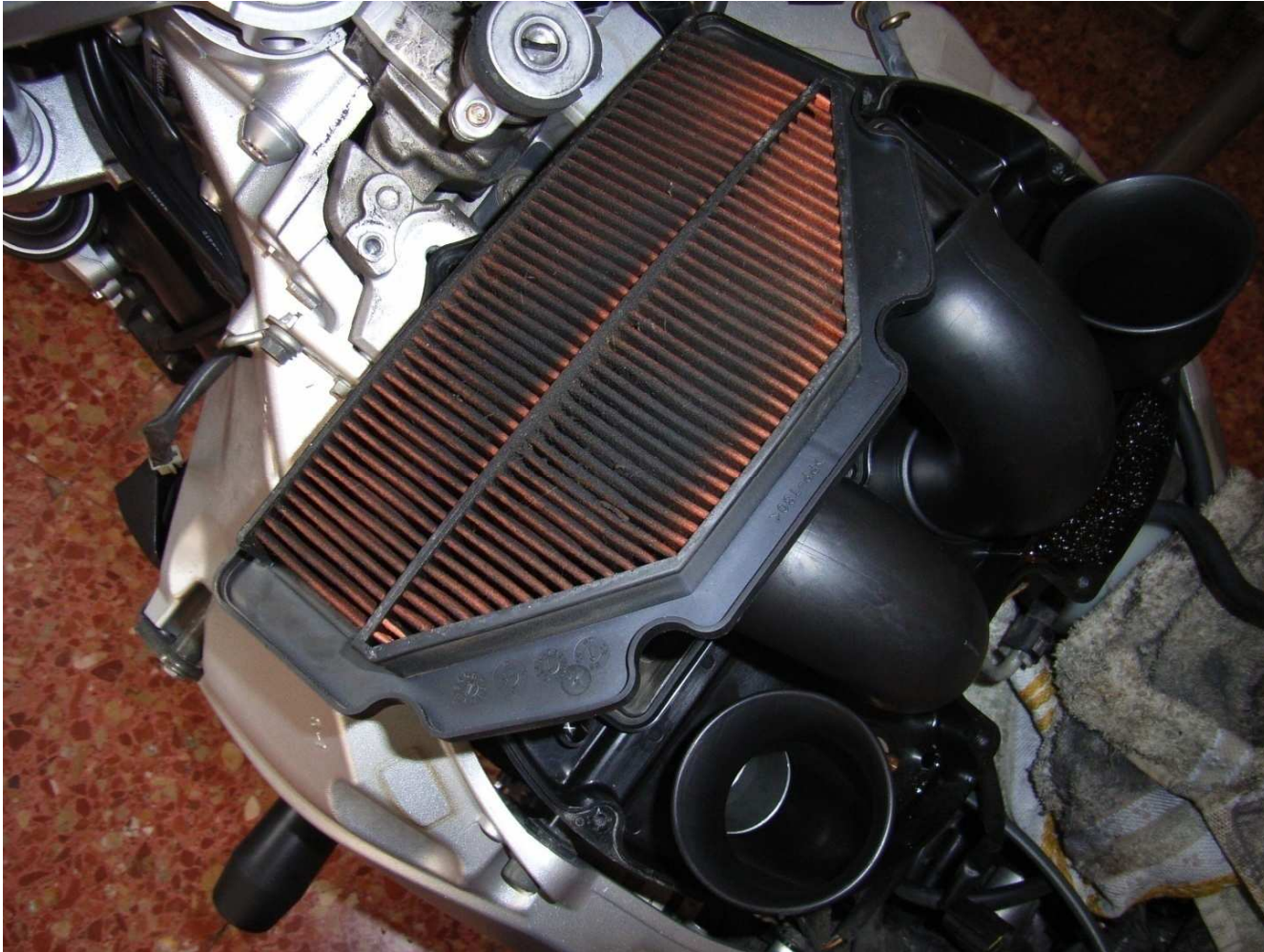




Seguimos desconectando el sensor del filtro del aire y sacamos todos los tornillos.



Una vez quitada la tapa nos encontramos con el filtro que habrá que cambiar





Aflojamos los tornillos que unen al cuerpo del acelerador



Quitamos el tornillo de sujeción.

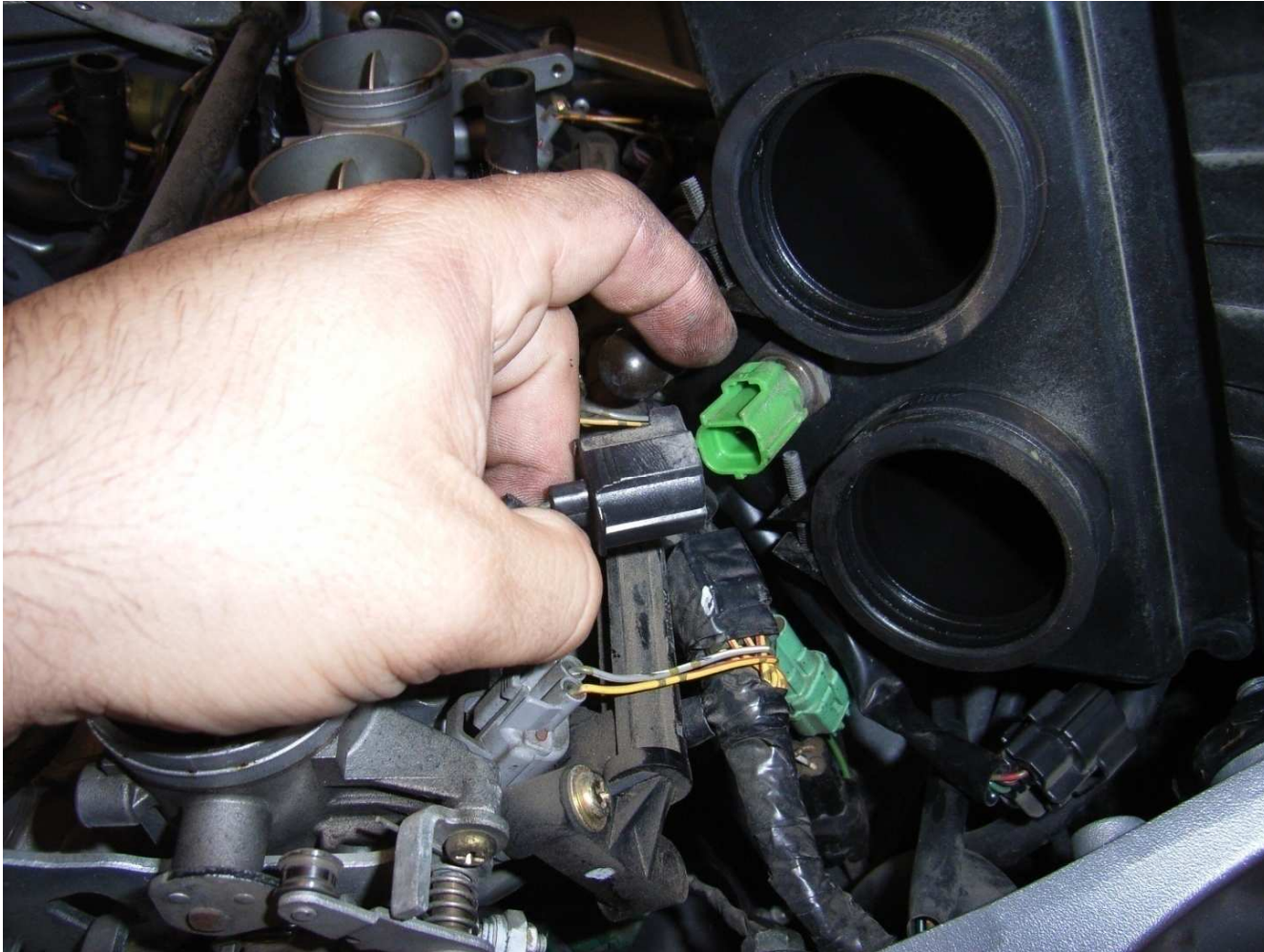


Sacamos los manguitos.





Desconectamos el cable verde.



Ya tenemos el cuerpo del acelerador al descubierto ahora tendremos que desconectar los inyectores y aflojar las abrazaderas



Quitamos el sensor de la culata



Desconectamos las bobinas de las bujías y sacamos las pipas.



Yo las marque por si acaso aunque son iguales todas.



Ahora bujías fuera.



Estaban mal pero eran el grado de calor correcto
NGK CR9E ni negras ni blancas o grises



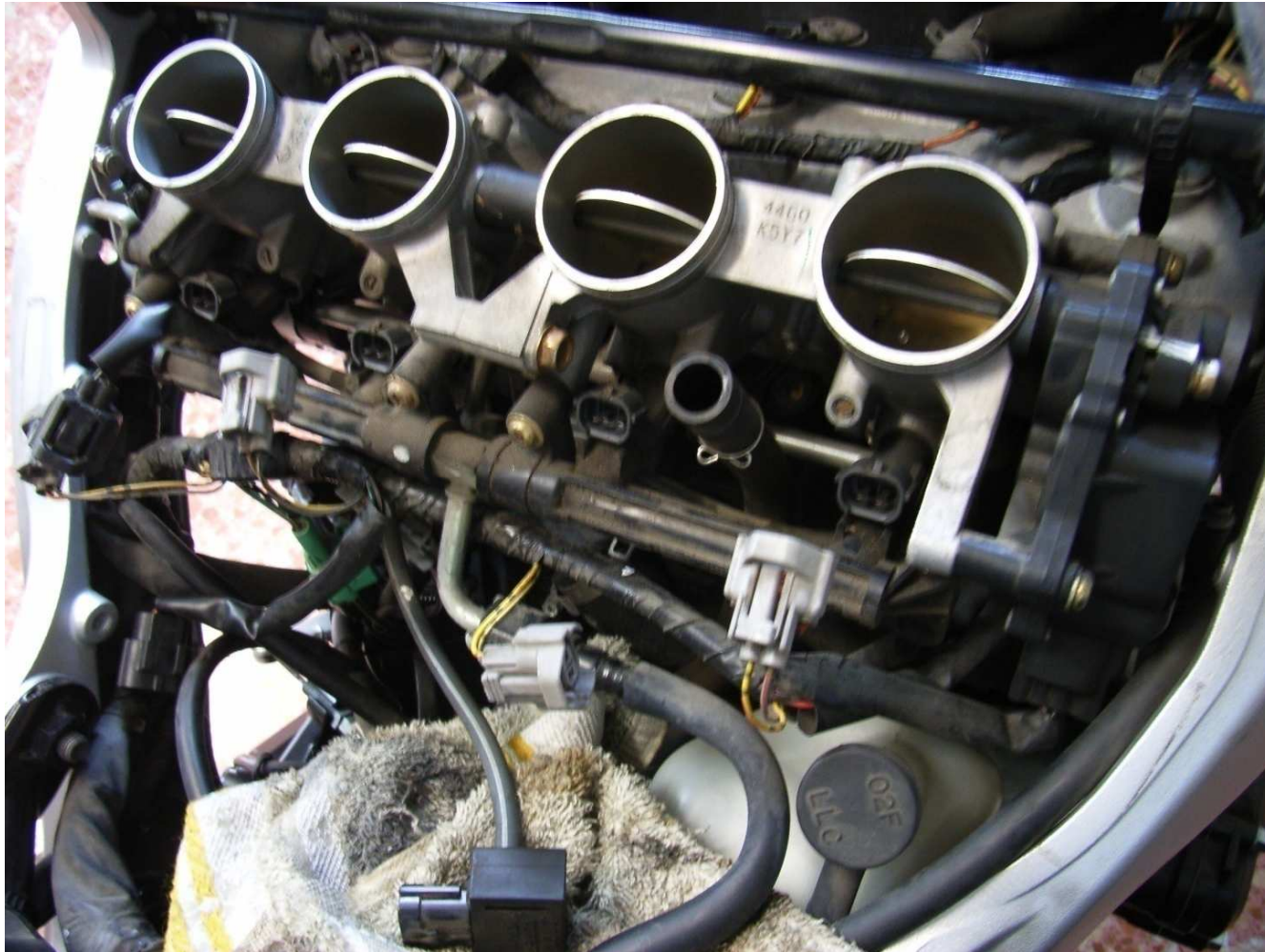
Quitamos las bridas







Ahora desconectamos los inyectores



Ahora con un destornillador largo aflojamos el cuerpo por ambos lados



Desmontado el cuerpo desconectamos los sensores. Hay que hacer palanca para sacar estos.



Quitamos la barra del chasis.

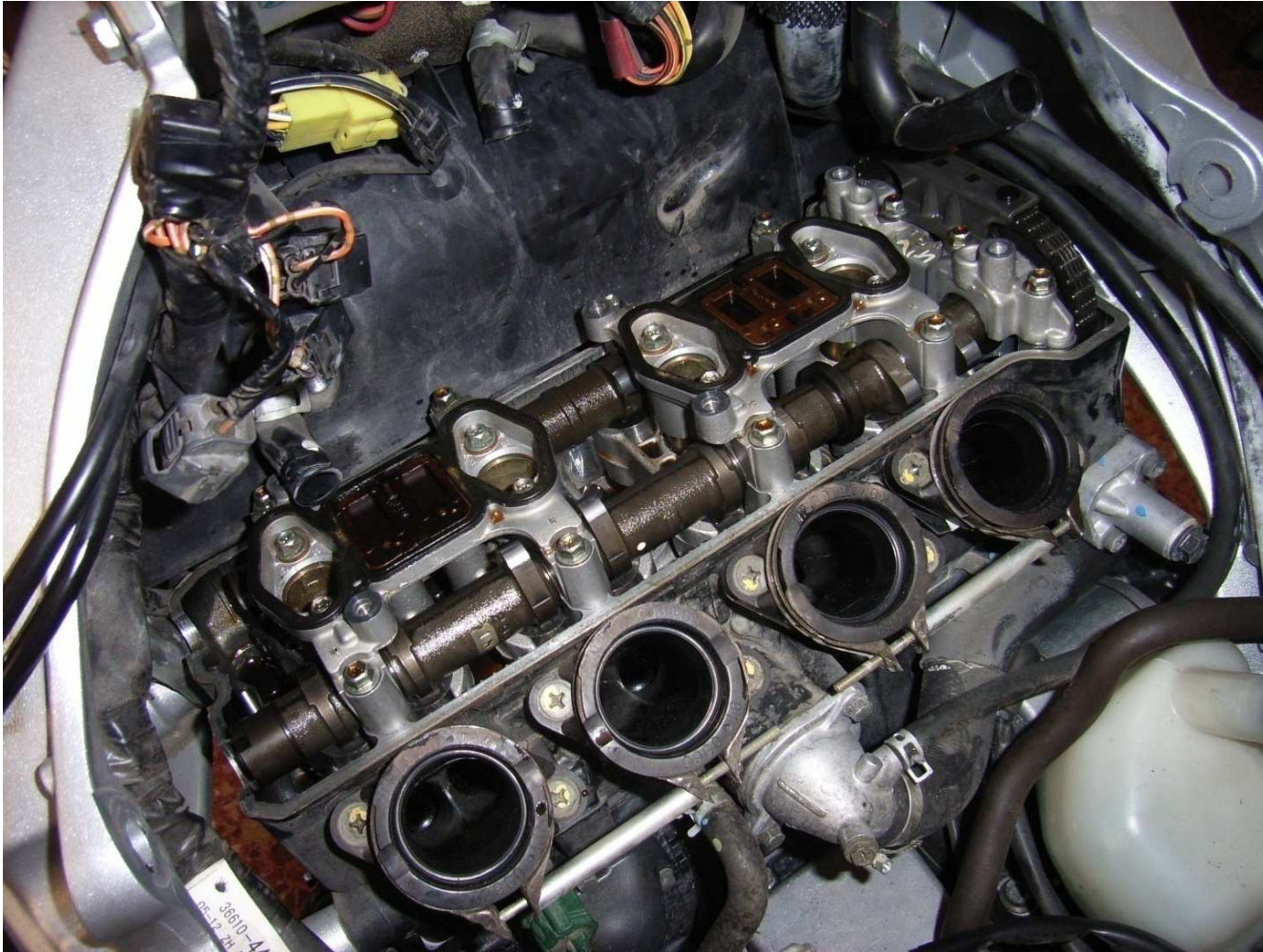


Aflojamos la tapa de la culata y pa
fuera.

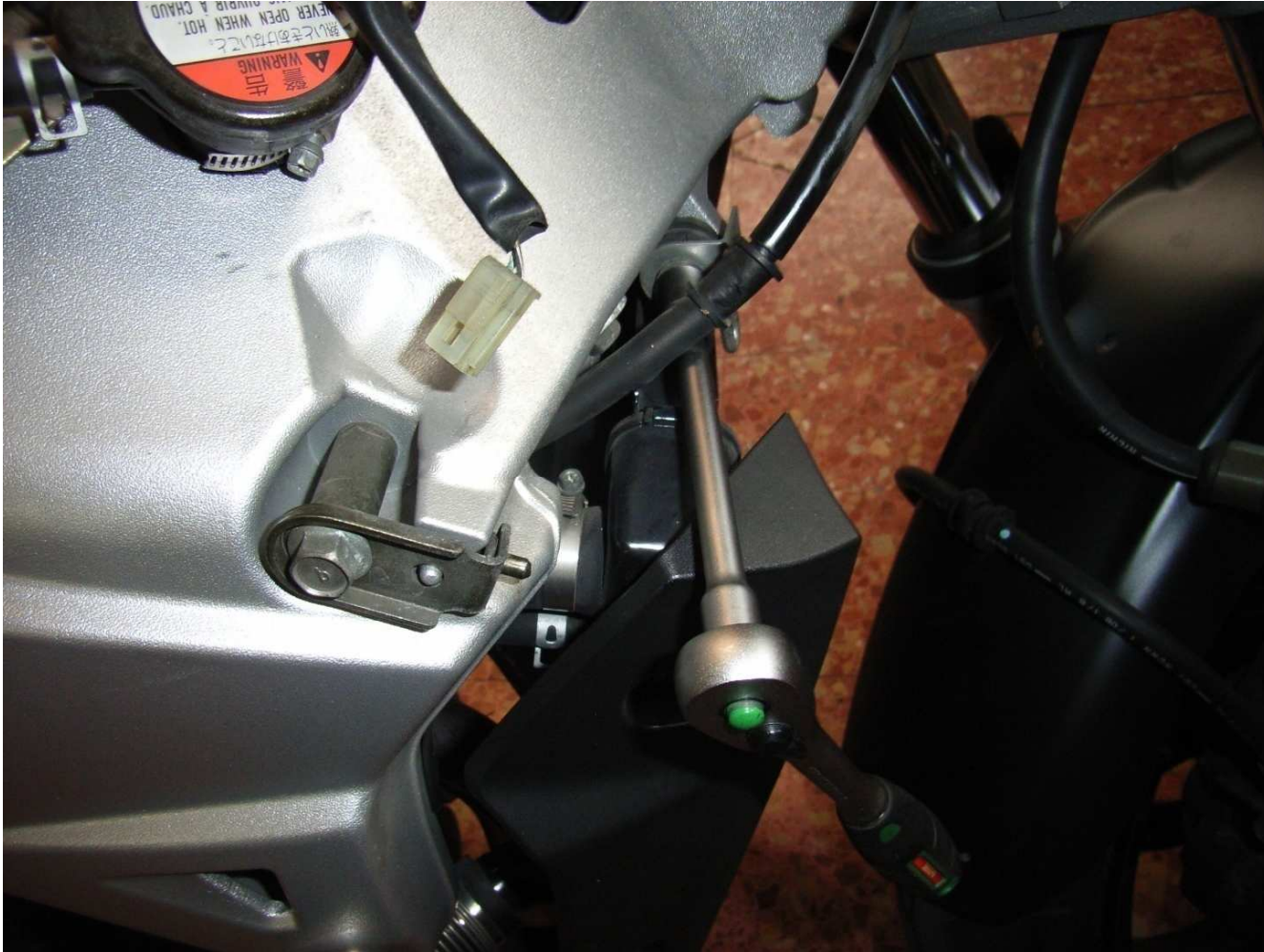




Bueno ya tenemos los arboles a la vista, pero ahora hay que sacar el radiador para medir las holguras de válvulas



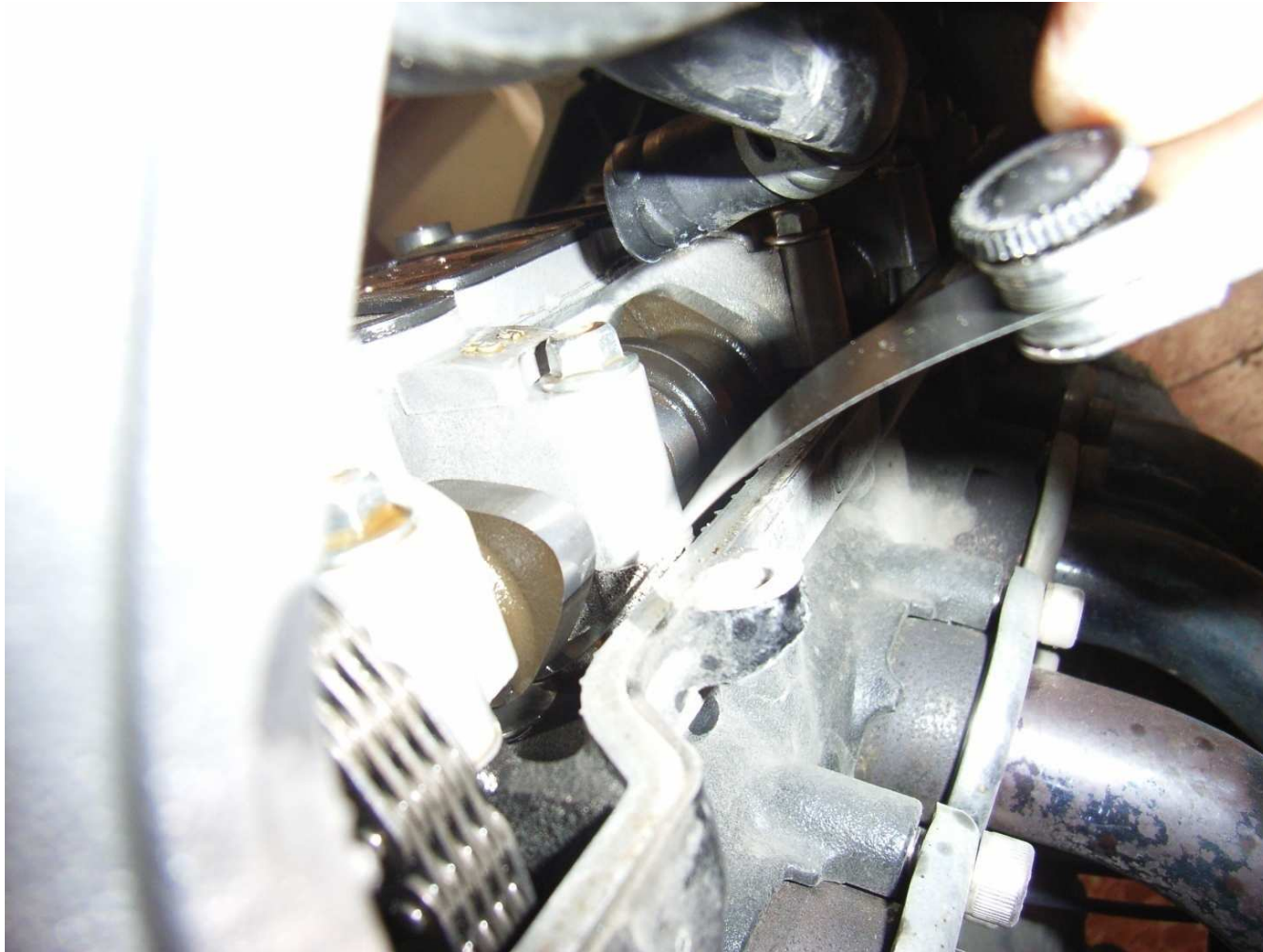
Pues nada a quitar el radiador como manda el manual, tornillos y manguitos fuera. Cuidado con el anticongelante



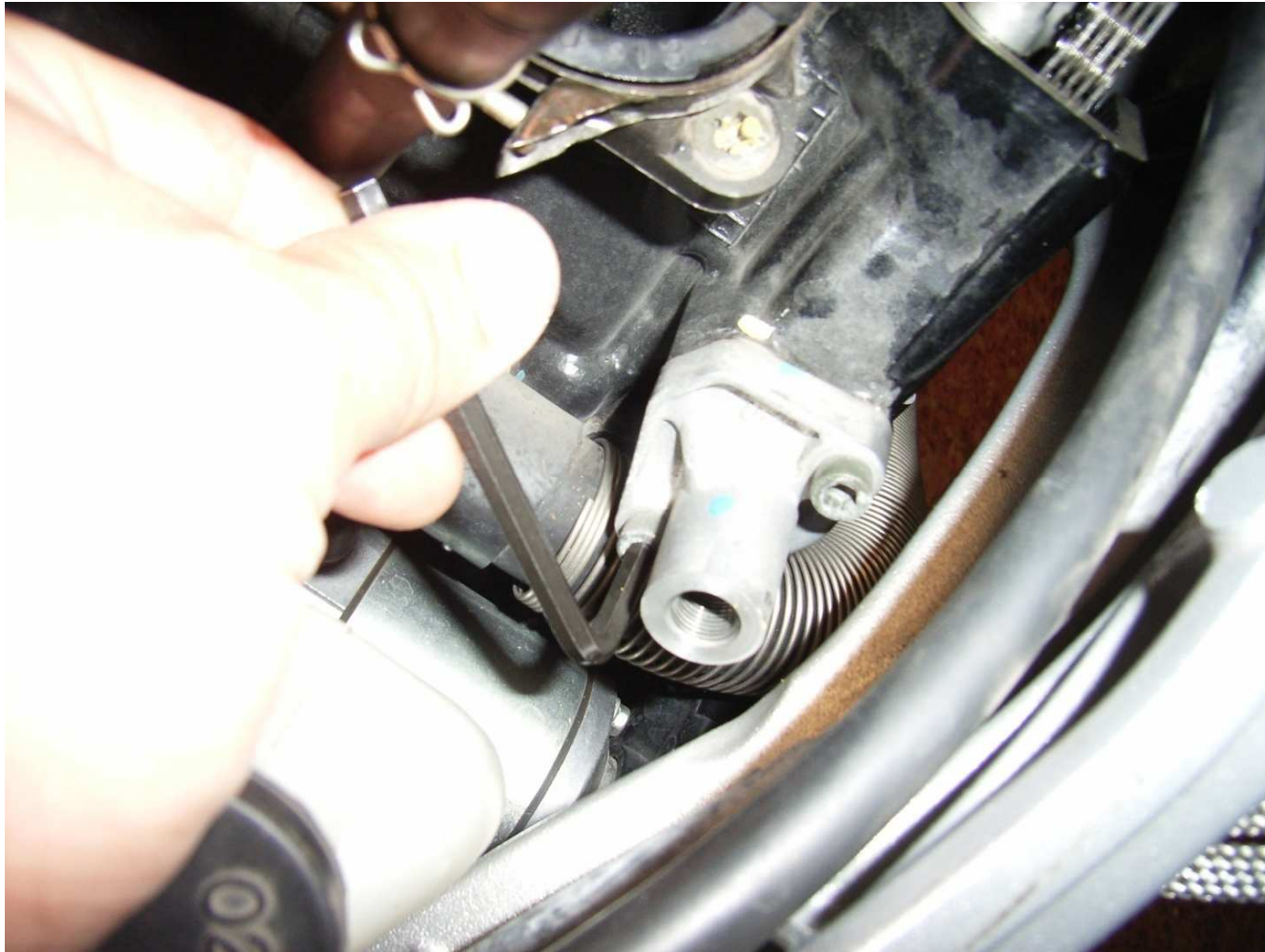
Quitamos este manguito por aquí que es mas fácil que sacarlo del radiador



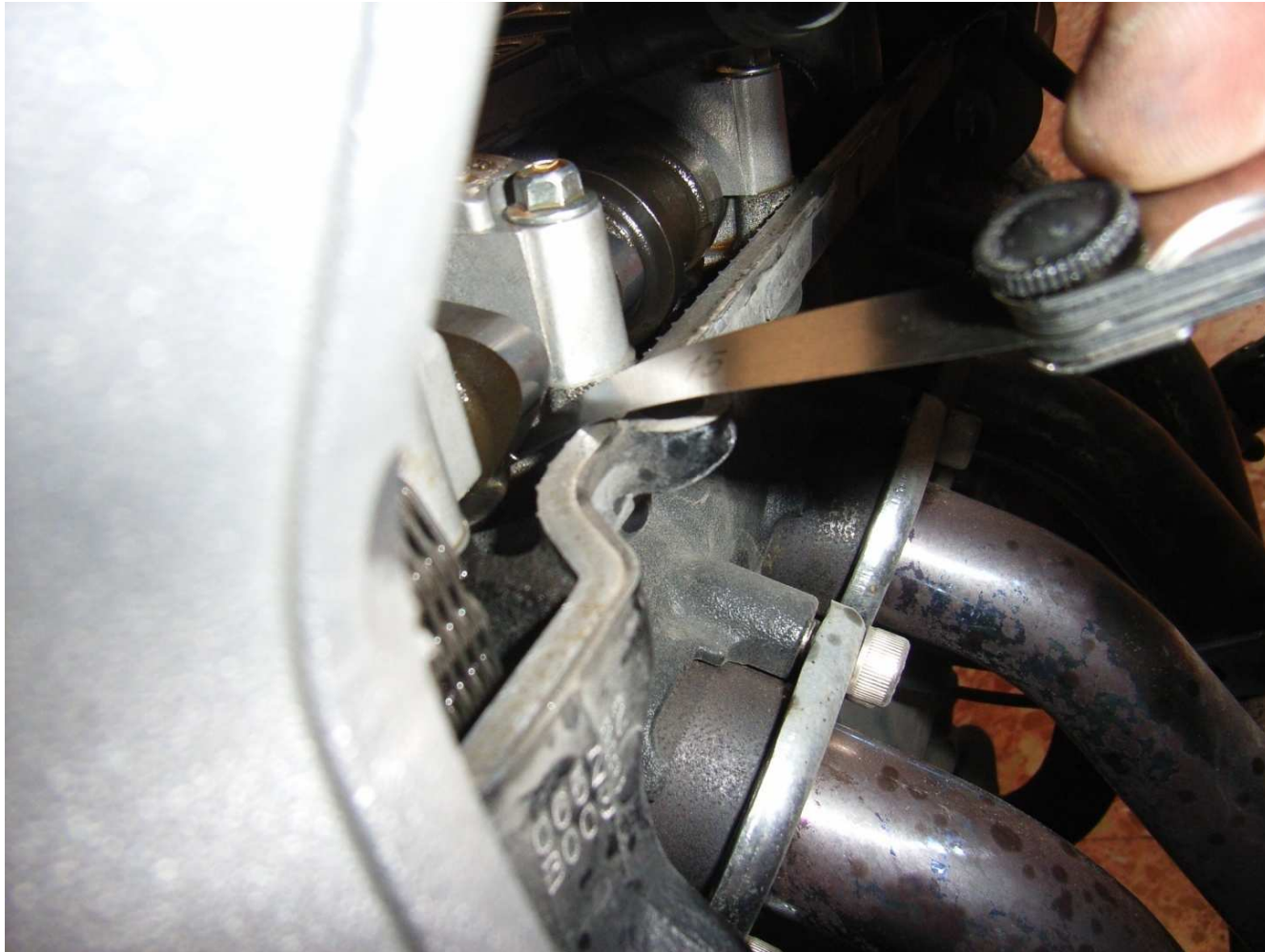
Ahora ya podemos acceder a comprobar la holgura de válvulas con un juego de galgas, las de escape son las que mas se desajustan quizás por el calor.



Cuando ya tengamos claro las medidas de holguras en cada taqué bien apuntadito (yo las medí tres veces todas) quitamos el tensor de cadena



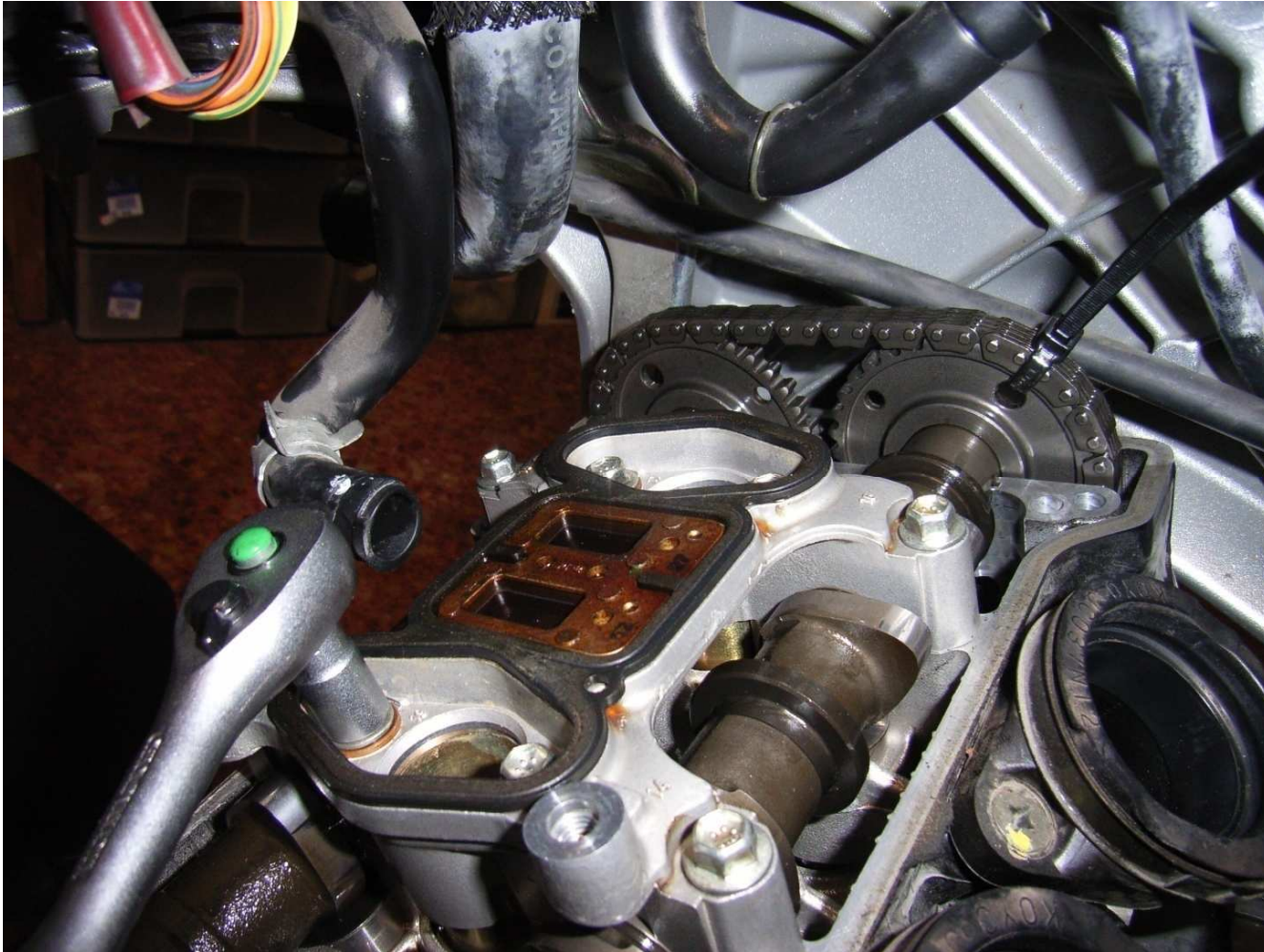
Imagino que si habéis llegado hasta aquí sabéis de sobra como se miden



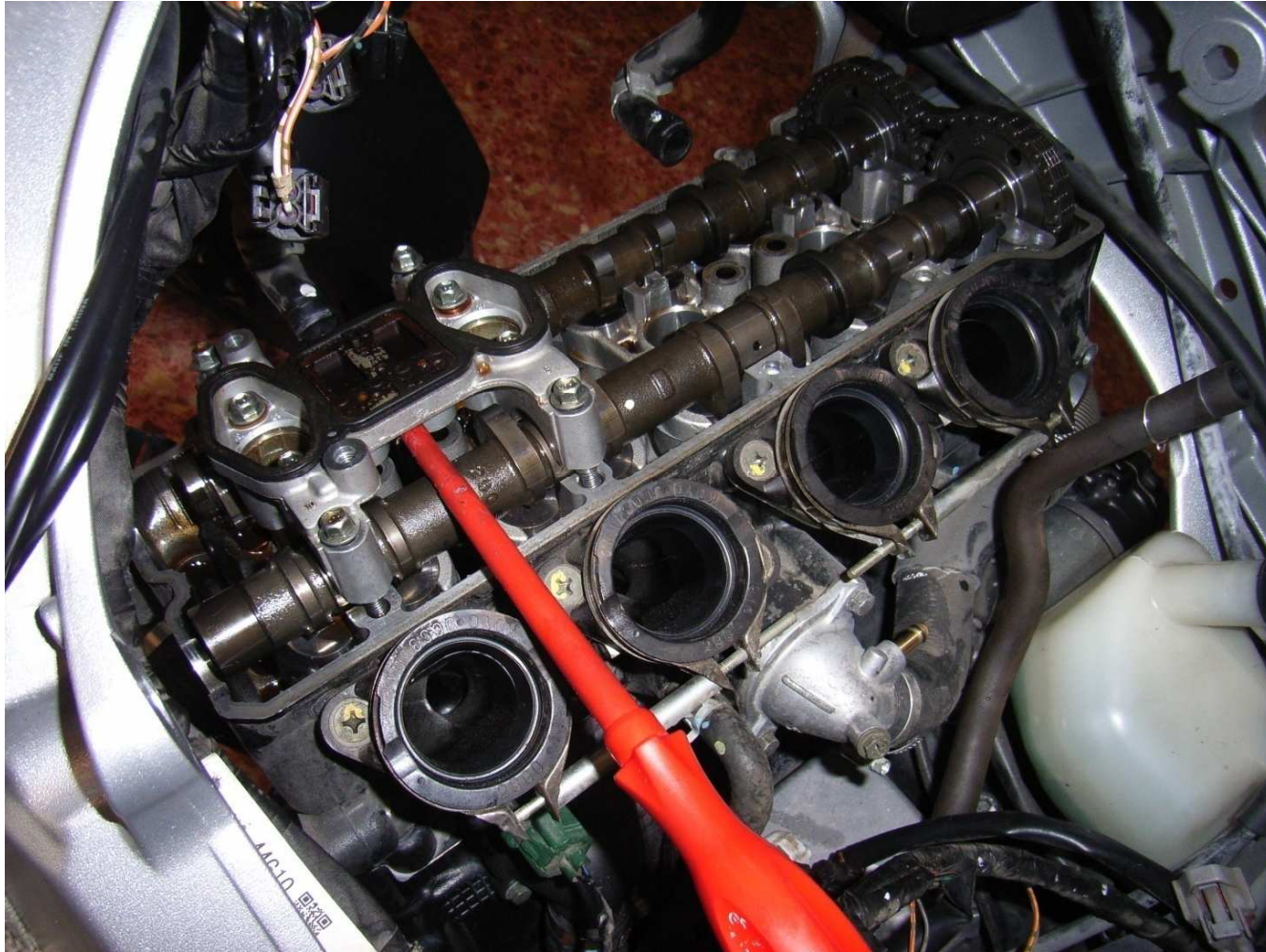
Ahora quitamos los muñones de los árboles de levas. Por cierto los piñones de los árboles van marcados por fuera y por dentro por lo que se puede hacer bien el montaje de estos



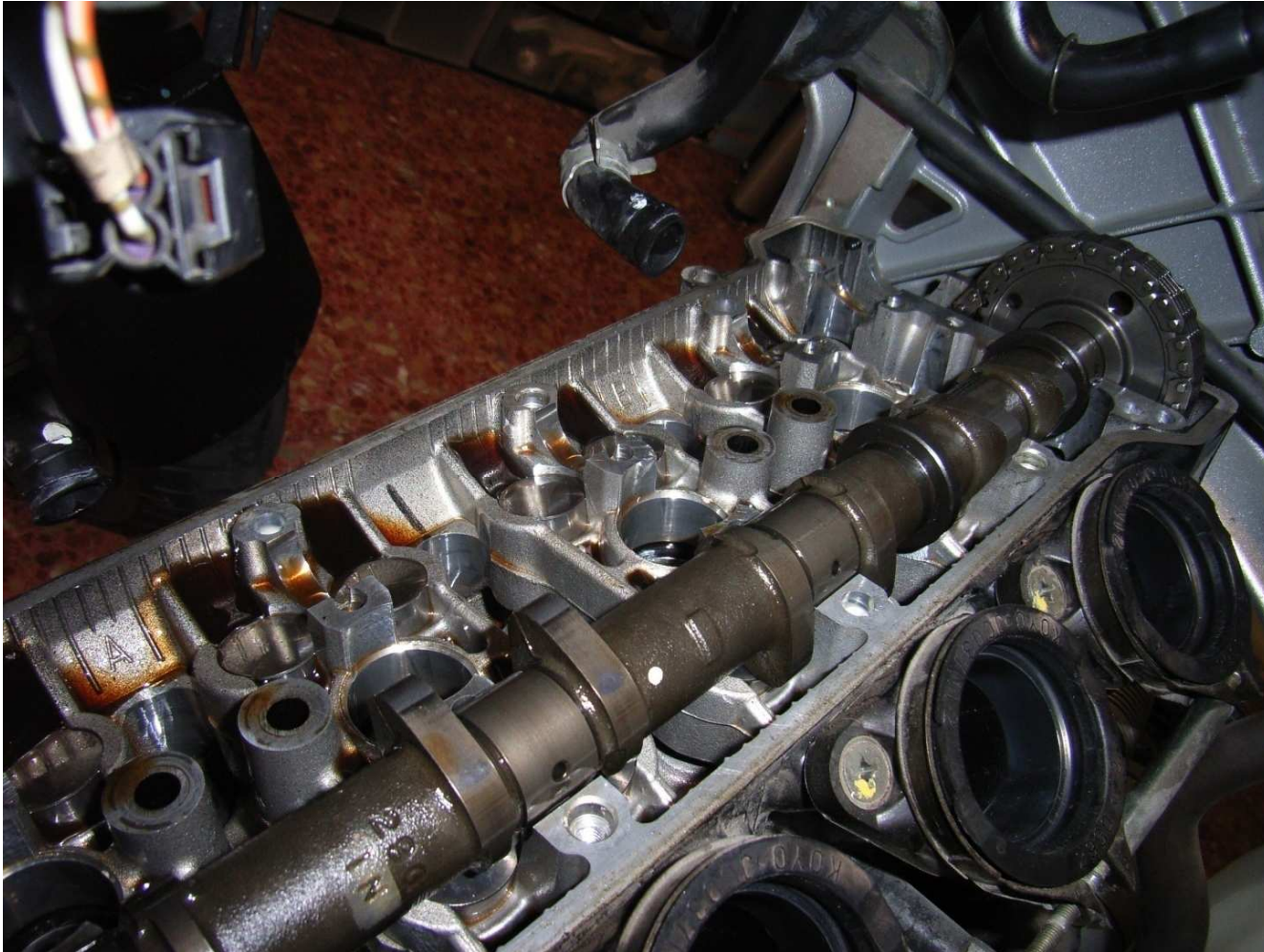
Es recomendable una vez que vayamos a montar todo cambiar las juntas tóricas de los muñones, la de culata y los tornillos que estén estirados.



Se puede hacer un poco de palanca con el
muñón y el árbol con cuidado y con un
destornillador enfundado en plástico



Una vez quitados los muñones pa fuera el árbol de escape que es donde tenia el problema de holguras



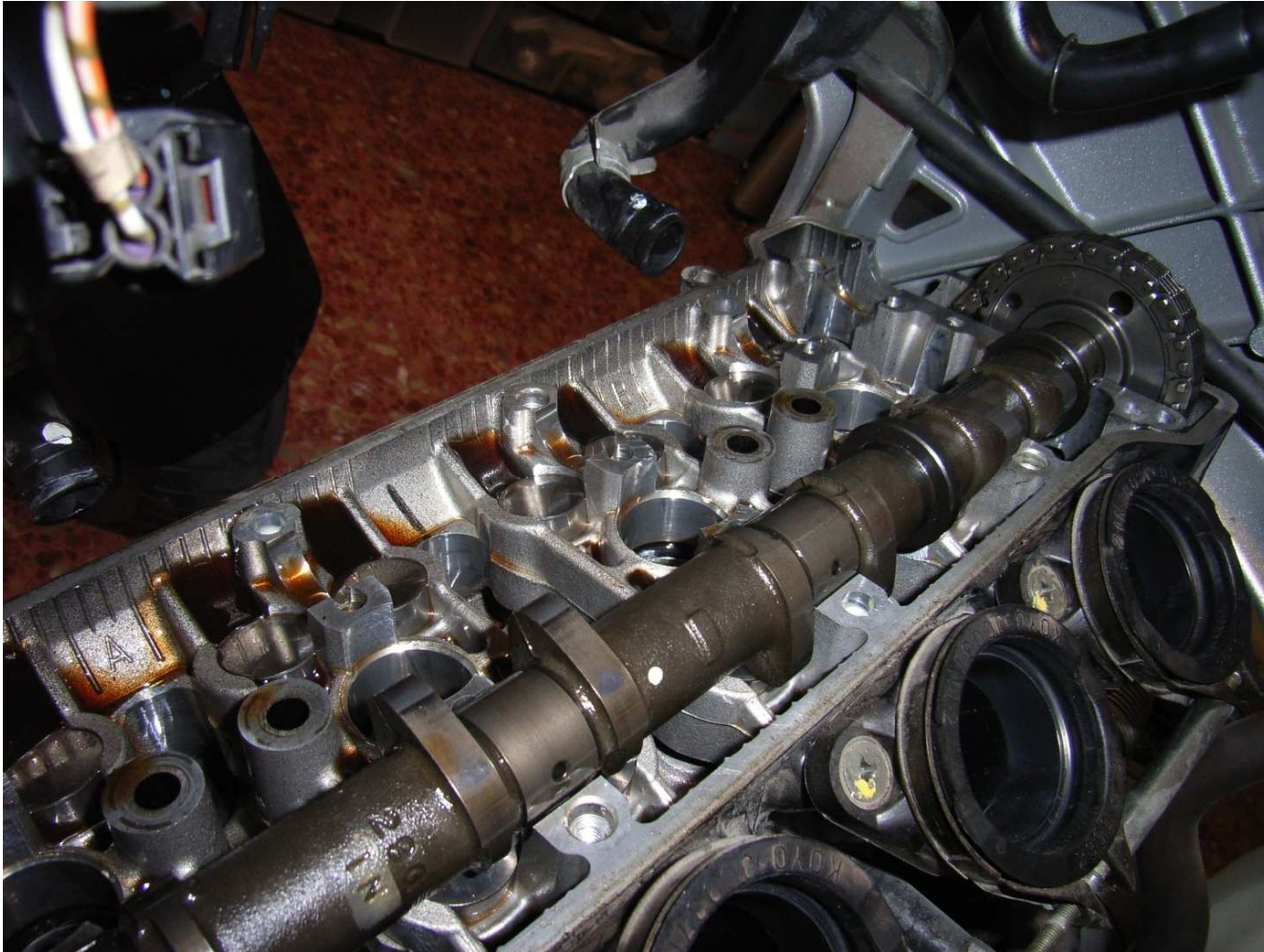
Para sacar los taqués la mejor opción es con un imán extensible se sacan muy bien y no se caen las pastillas por el motor



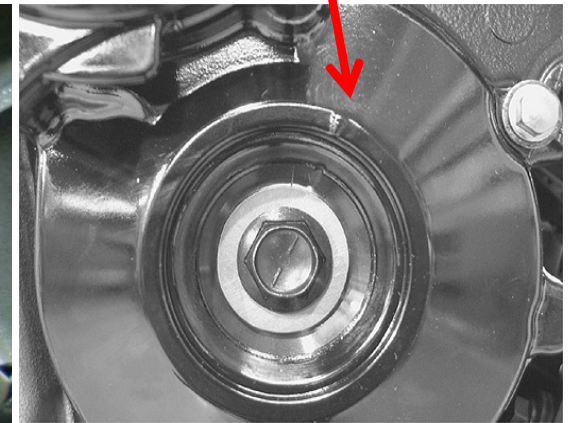
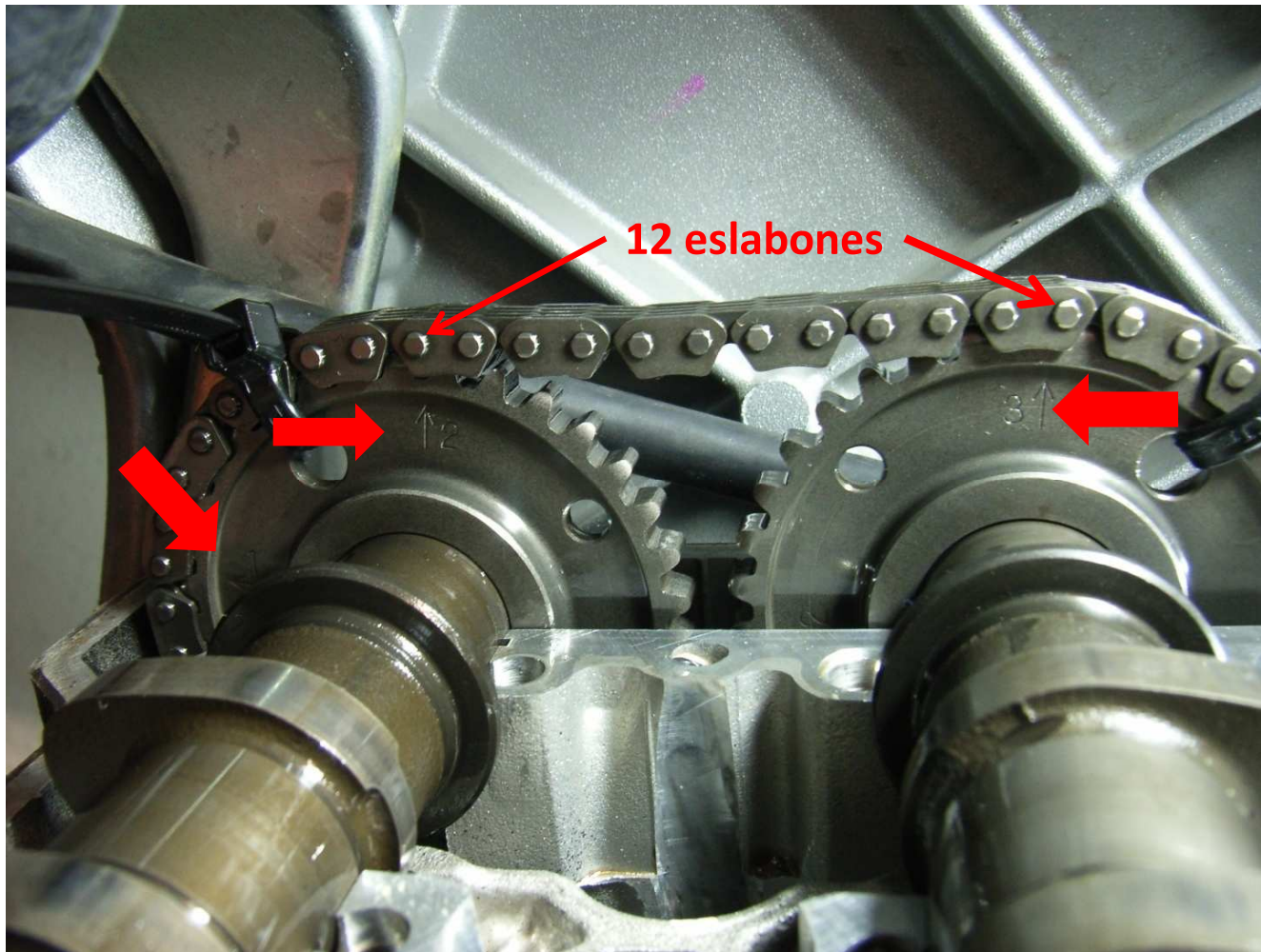
Aquí tenemos la pastilla del taqué pegado al imán con sus numeritos de calibración Ahora según la tabla y la medida que dio en las galgas corresponde poner otra pastilla de otra medida.



Una vez tenemos las pastillas correctas en los taqués ya podemos volver a montar el árbol de levas



Esta es la posición exacta que deben tener las marcas de las coronas y el numero de eslabones entre marcas con el punto de referencia TOP

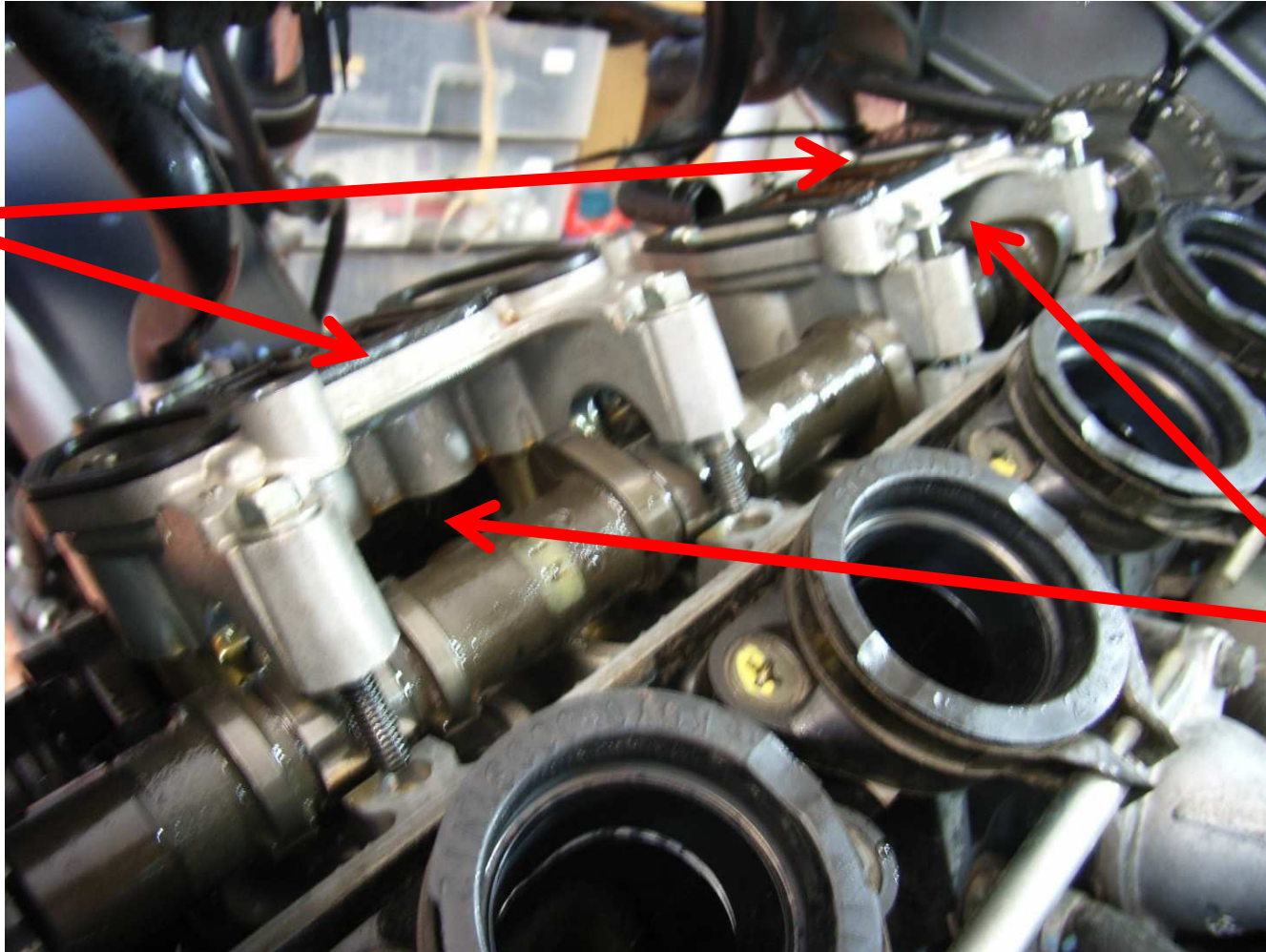


Antes de seguir el manual de taller recomienda que pongamos a todas las muñequillas y las levas aceite de molibdeno.



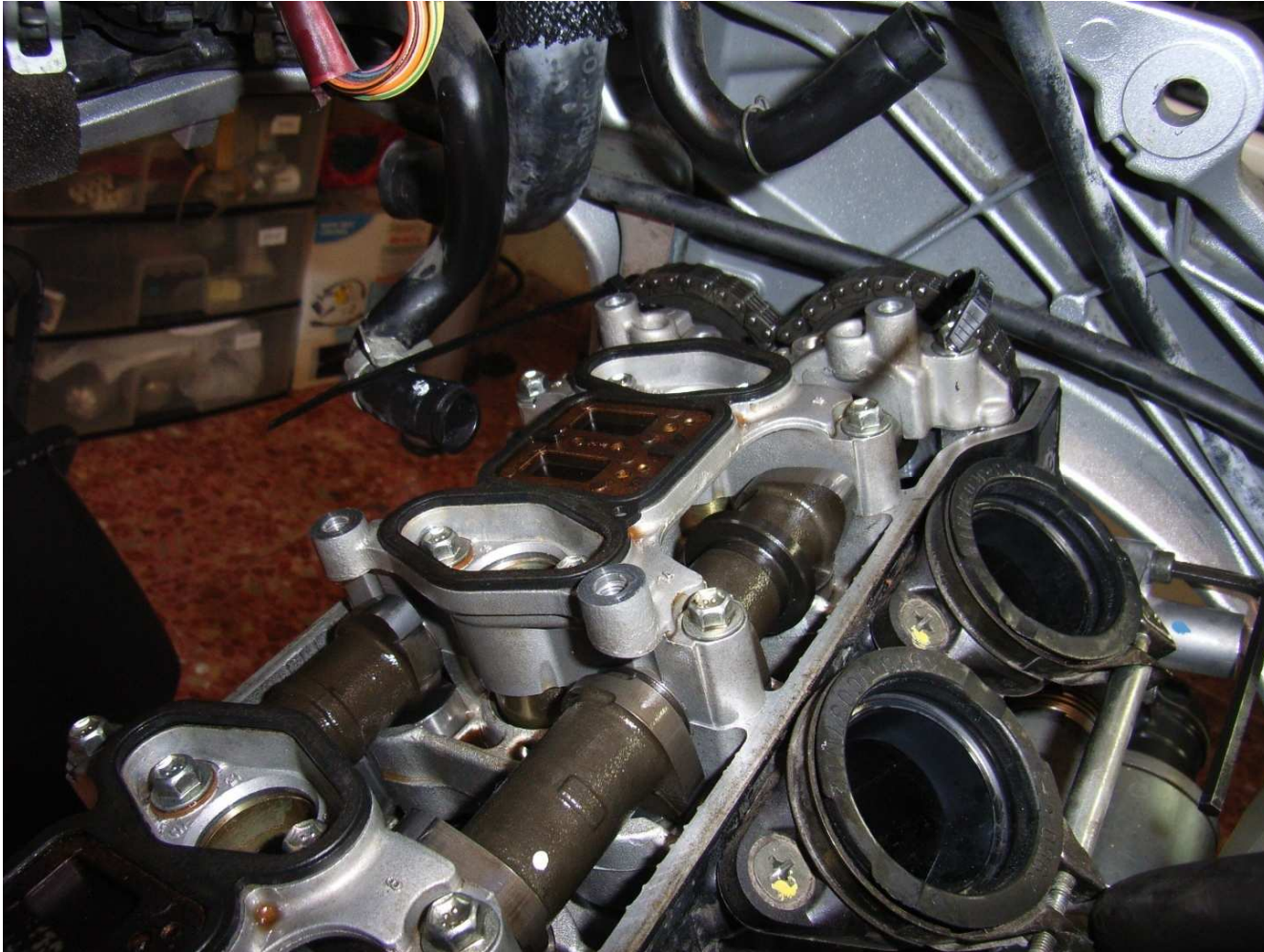
Insertamos los muñones el A con el A de la culata y el B con el B de la culata. Sustituir obligatoriamente las juntas de goma tanto de la culata como de los muñones y comprobar minuciosamente la tornillería por si esta estirada y no vale. Si tenéis ocasión, cambiarla y ponerla original nueva, merece la pena pues estos tornillos ya han sufrido y pueden partirse al apretar a par.

Juntas
A
cambiar



Tóricas
A cambiar

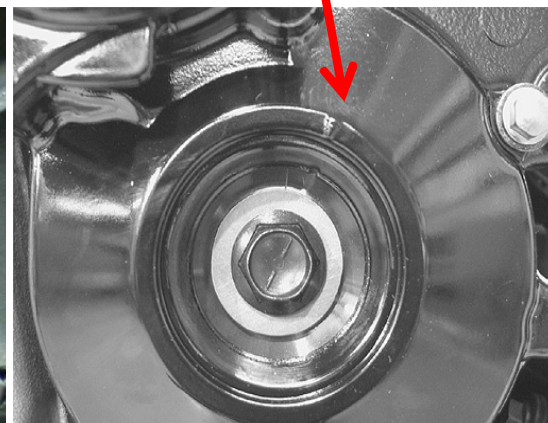
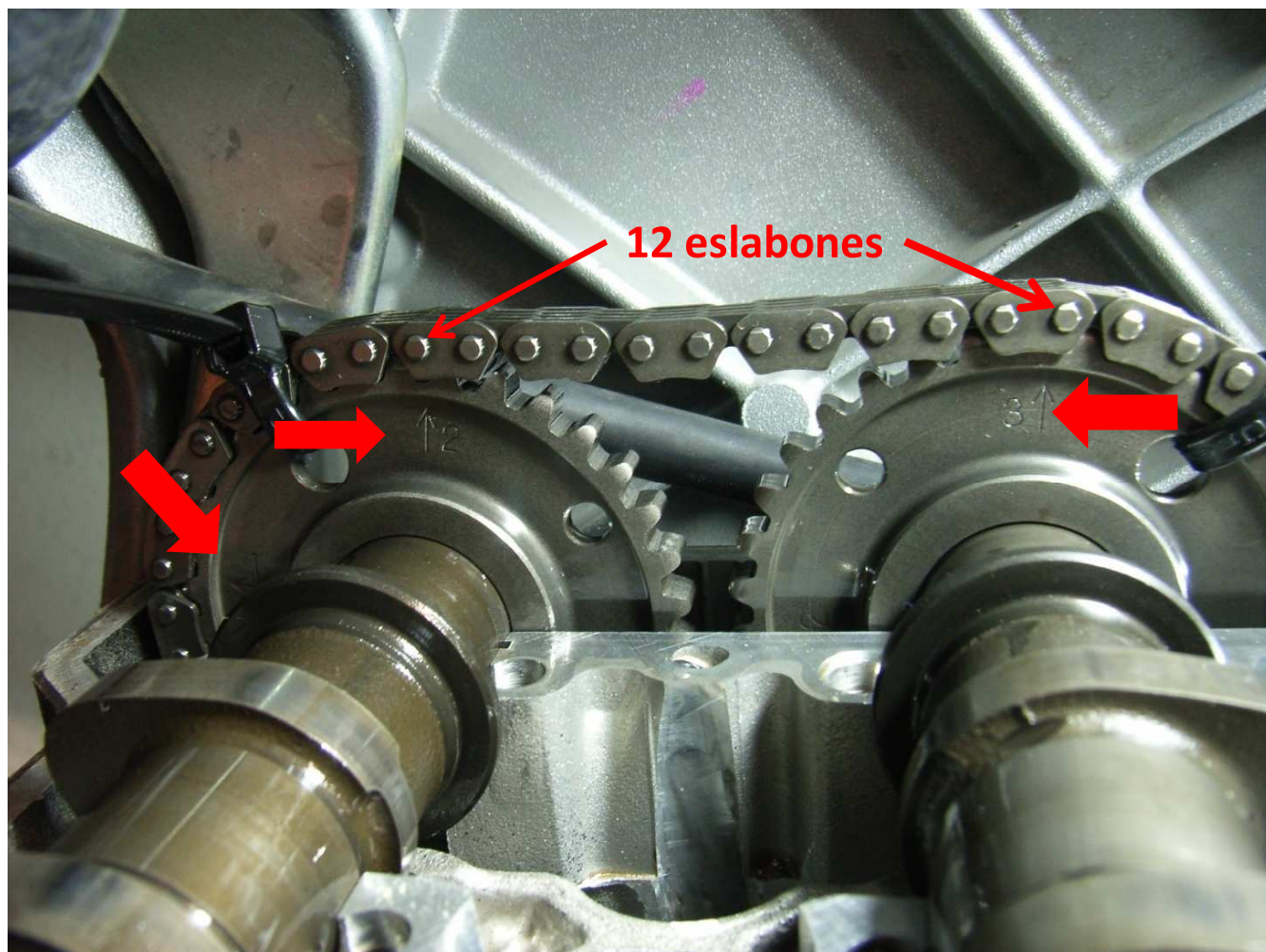
El orden de apretado va numerado en cada tornillo y debe ser uniforme para no dañar nada



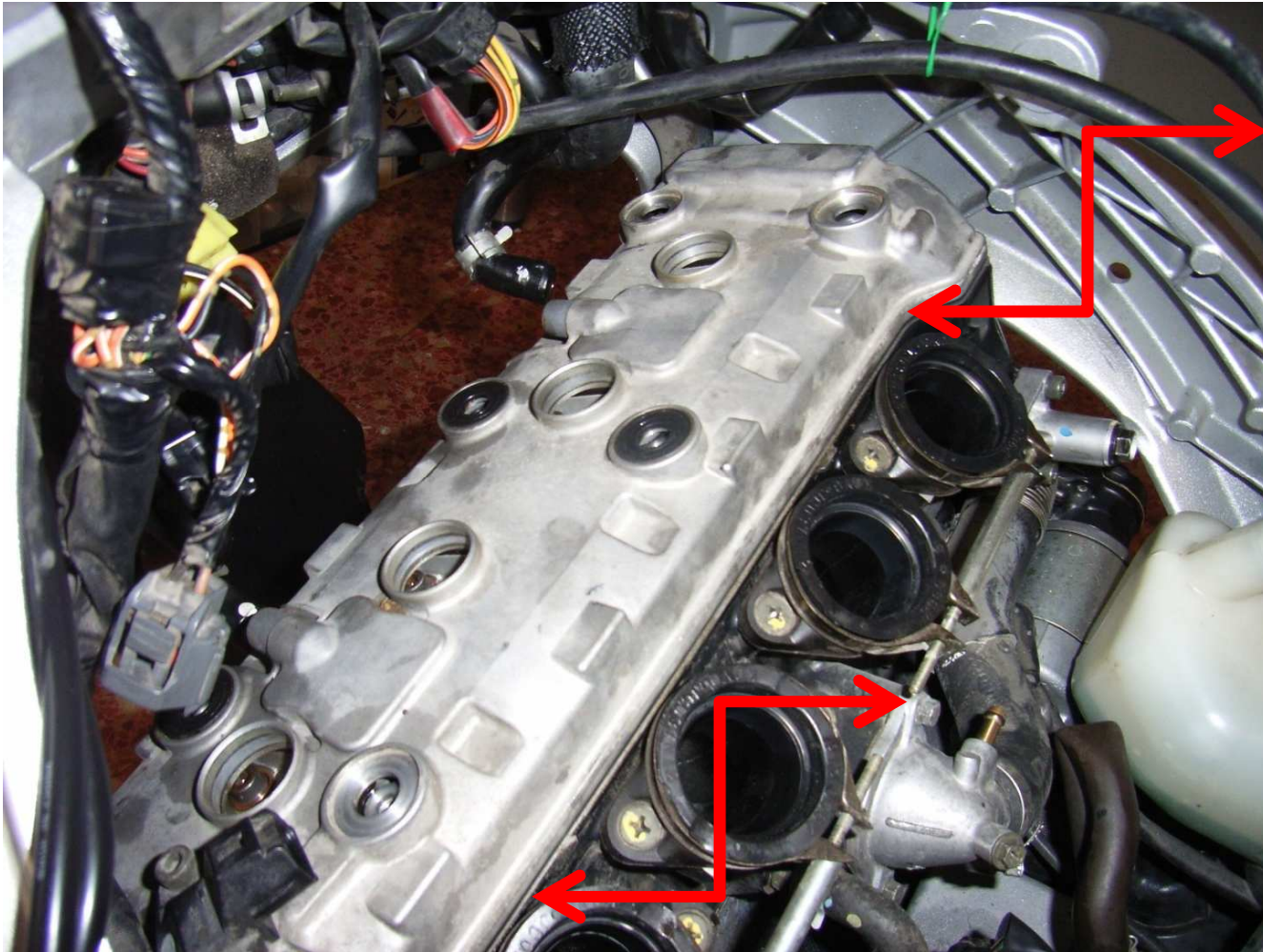
Ahora colocamos el tensor con su muelle y su tapón y volvemos a comprobar las marcas, es posible que se hayan movido y tengamos que volver a ajustar las posiciones. Nadie dijo que esto era fácil.



Si se han movido las referencias y no coinciden después de poner el tensor tenemos que volver a hacerlas coincidir, quitando el tensor y moviendo la cadena jugando con la posición del tapón de control de la distribución. Paciencia. No es preciso desmontar los muñones.



El montaje de la tapa es por donde la habéis sacado con cuidado de que no se caiga la junta.



- El resto del proceso del montaje es bastante claro siguiendo los pasos del desmontaje.
- Habrá que purgar el líquido anti-congelante en el tornillo del termostato con el motor caliente.
- Sería recomendable también cambiar el aceite y filtro después de esta operación.