

# MARAUDER CUSTOM

## REGLAJE DE VÁLVULAS PARA NOVATOS MARAUDER GZ125 (modelos desde 1998 hasta el 2005)

Os presento este humilde tutorial, en el que trataré de explicar con pelos y señales, como le hice el reglaje de válvulas a mi querida compañera.

Tutoriales hay muchos y muy buenos, pero echaba de menos uno de la GZ 125. Además en ninguno se hablaba de la dificultad de introducir la galga en un sitio tan pequeño, (que en realidad es lo mas importante y la única verdadera dificultad) y este es un detalle que tenia muy claro, intentar aportar algo de luz al respecto. Bueno, yo lo hice con la moto en el suelo, solo con el caballete y eché de menos tenerla en alto, así que el que pueda, que no lo dude.

Tengo que decir que no soy mecánico, que soy un aprendiz novato y que si podéis, vayáis a un taller o a algún amigo que sepa, a que os hagan el reglaje.

En el caso de tener o querer que hacerlo vosotros mismos, aquí van unos cuantos datos.

Abreviaturas:

(Adm.) Admisión, se refiere a la válvula de admisión.

(Esc.) Escape, se refiere a la válvula de escape.

(PMS.) Punto muerto superior, momento en que las válvulas están cerradas y todo a punto para que salte la chispa de la bujía.

(Nm) Newton Metro. (medida de apriete).

Las herramientas no son muchas ni difíciles de encontrar. Yo usé las siguientes:

Llave Allen Nº 4 y Nº10

Llave fija 17 mm

Llave fija 10 mm

Llave de vaso o de tubo de 12 mm

Destornillador plano

Alicates

Y ahora las galgas

Galgas:

Modelos GZ125 W,X,Y,K1,K2,K3 (0,10 Adm.) (0,15 Esc.)

Modelos GZ125 K4,K5 (0,05 Adm.) (0,15 Esc.)

Modelo	Nº del bastidor	Año
Suzuki Marauder GZ125-W	JS1-AP-111200100001	1998
Suzuki Marauder GZ125-X	JS1-AP-111200100469	1999
Suzuki Marauder GZ125-Y	JS1-AP-111200101089	2000
Suzuki Marauder GZ125-K1	JS1-AP-111200101719	2001
Suzuki Marauder GZ125-K2	VTT-AP-111200100001	2002
Suzuki Marauder GZ125-K3	VTT-AP-171200100001	2003
Suzuki Marauder GZ125-K4	VTT-AP-111200100786	2004
Suzuki Marauder GZ125-K5	VTT-AP-111200101206	2005

Holgura recomendada por el fabricante:

Modelos GZ125 W,X,Y,K1,K2,K3...(0,08 - 0,13 Adm.) (0,13 - 0,18 Esc.)

Modelos GZ125 K4,K5.....(0,03 - 0,08 Adm.) (0,13 - 0,18 Esc.)

De los modelos mas modernos, solo tengo datos del K7 y la holgura es como las K4 y K5 imagino

que la K6 será igual, pero desconozco los datos de los modelos mas recientes.

Lo primero y para no quemarnos (es broma) es que este frío el motor, mas tarde explicaré porqué. Necesitamos quitar el depósito. Cerramos el grifo, soltamos el macarrón de la gasolina de donde llega al grifo con unos alicates (con cuidado que gotea) y soltamos las 2 tuercas de debajo del asiento (llave fija Nº 10). Empujamos un poco el depósito en dirección al manillar y ya lo sacamos con cuidado en dirección al asiento.



Quitamos los embellecedoras con la llave Allen Nº 4, quitamos la bujía (soplar en el hueco antes de desenroscarla para evitar que entre suciedad al motor) y tapamos el agujero con un trapo limpio o un pañuelo de papel.



En el lado izq. del motor, desenroscamos la tapa con la llave Allen Nº 10 para acceder a la tuerca (llave de vaso 12 mm.) que nos permitirá a girar el motor buscando el PMS. Desenroscamos el tornillo (llave fija 17mm) que nos permitirá ver la marca del PMS.

Giramos el motor con la llave de vaso hasta que aparezca la marca que haremos coincidir con la flecha que esta dibujada en el cárter. Notareis que tenéis que hacer un poco mas de fuerza justo cuando se acerca el momento de aparecer la marca, eso es porque se cierran las válvulas para que se produzca la explosión, que es el momento que buscamos para calibrar la holgura que el fabricante le ha dado. Por eso se tiene que hacer con el motor en frío, porque esa holgura es la que desaparece al calentarse el motor y dilatarse el metal, dejando cerradas perfectamente las dos válvulas en el momento de hacer la explosión.



Ahora desenroscamos la tuerca/tapa (llave fija 17 mm.) para acceder a la válvula de Adm. (en el lado del carburador) y procedemos a hacer el reglaje.

Aquí la cosa se complica, el hueco es pequeño, la galga es tan fina que parece estar viva y además tiene que doblarse para coincidir con el ángulo donde tiene que alojarse.

En los manuales se saltan este momento diciendo simplemente que la metas y la regules, pero amigo, hay que tener tacto y paciencia y no vendría mal tener 3 manos, pero intentaremos apañarnos.



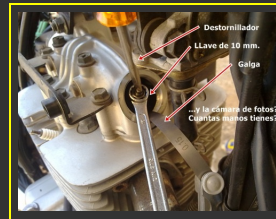
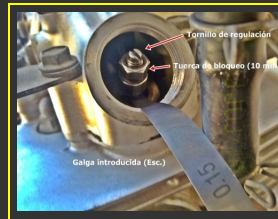
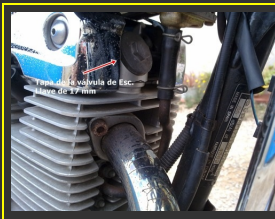
Aquí la galga no entra de punta y de frente ni de coña, así que os propongo un truco. Primero aflojar la tuerca de bloqueo y con el destornillador, aflojamos el tornillo, con esto conseguimos mas espacio para meter la galga y aún así difícilmente entrará de frente, mi propuesta es coger la galga entre los dedos como se ve en la foto y por un lateral y empujando con el dedo

Índice la galga hacia abajo (para que coincida el ángulo) y luego de manera lateral hasta que quede alojada bajo el tornillo. Si habéis llegado hasta aquí, lo mas difícil esta hecho.



Una vez colocada en su sitio, apretamos el tornillo hasta aprisionar la galga ( la tuerca girará con el tornillo y puede confundiros al pensar que ya esta el tornillo apretado, así que a la vez que apretamos el tornillo, comprobamos siempre que la tuerca esta aflojada.

Una vez esta la galga aprisionada, apretamos la tuerca, pero solo para acercarla y aflojamos un poquito el tornillo hasta sentir que tirando con los dedos, la galga se libera un poco, lo suficiente para poder moverla, no mas; volvemos a apretar el tornillo para asegurarnos que queda fija y de nuevo soltamos un poquito, y volvemos a comprobar que la galga esta aprisionada pero que podemos moverla, en ese momento y con cuidado que el tornillo no se mueva nada, terminamos de apretar la tuerca y volvemos a comprobar que la galga puede moverse, puede pasar que al apretar la tuerca, el tornillo gire con ella volviendo a aprisionar la galga. Una vez comprobado y estando todo apretado, terminamos de sacar la galga y listo, válvula de Adm. regulada. Volvemos a poner la tuerca/tapa y a por la válvula de Esc.



Para quien tenga llave dinamométrica, el par de apriete de la tuerca de bloqueo de la válvula, es de 13,72 Nm. No tengo mas datos sobre los pares de apriete, pero usar el sentido común y en todo caso, volver a comprobar pasados unos días, que todo esta en su lugar y no se ha aflojado nada. Aprovechar que no esta el depósito para apretar las tuercas del chasis que normalmente no vemos, seguro que solucionaréis algún molesto ruido.

**Charly (Maraudercustom.com)**