

EL DEPÓSITO DE GASOLINA DE LA MOTOCICLETA "TULA"

Revista "MOTO" Nro. 4/1993 "<http://moto.zr.ru>" (Статья из журнала "Мото")

Traducción "Martín Suarez"

Los propietarios del primer modelo de la motocicleta "Tula" TMZ-5,951 conocen muy bien los inconvenientes con respecto al depósito de gasolina. La idea del proyecto artístico de construcción ha entrado en contradicción con las posibilidades tecnológicas de la fábrica y como alternativa al compromiso ha nacido el depósito de gasolina que consiste de dos mitades, fijadas a la viga del marco. Para la utilización completa del combustible se unían ambas mitades por debajo de la viga del marco por medio de una manguera que ocasionaba ciertas incomodidades durante el desmontaje ya que era necesario verter toda la gasolina. Pero la desgracia principal acechaba a los propietarios después de un recorrido prolongado. Con el tiempo se producían grietas en las soldaduras de los soportes de la manguera y la consiguiente fuga de combustible.

Claro, el consumidor no está obligado a examinar detenidamente "la cocina" así llamada, para ellos solo es importante el resultado, es decir la construcción de buena calidad. Por cuestión de honor de los constructores, una vez que han salido a luz los disgustos, han solucionado los inconvenientes. Así se ha hecho sobre el modelo TMZ-5.952 modernizado.

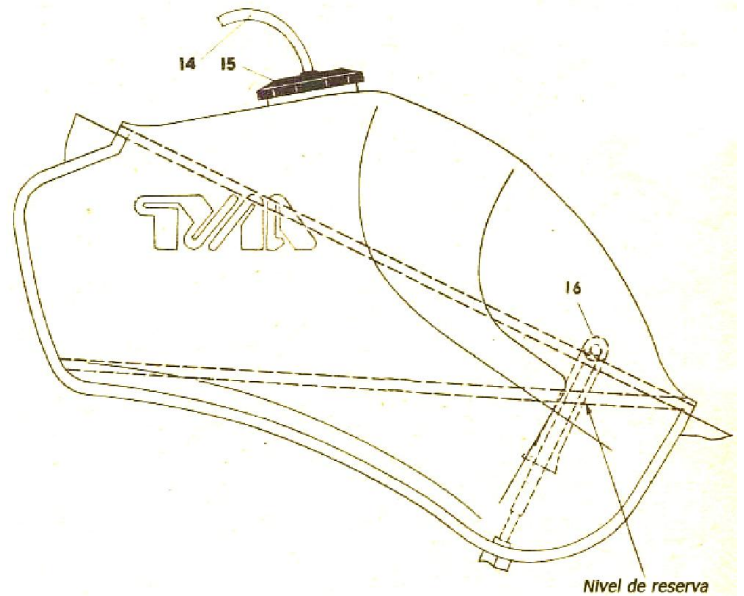
Durante la elaboración del depósito de gasolina del nuevo modelo las dificultades más grandes, naturalmente, tenían las mismas características o sea la profunda implantación del depósito sobre la viga del marco. Como resultado había dos cavidades profundas "A" y "B" (fig. 1), situadas más abajo que el nivel "N" y estando el grifo ubicado en la cavidad "A", quedaría llena de combustible la cavidad "B".

La solución mas simple parecía ser la misma, o sea unir ambas cavidades por medio de una manguera por debajo de la viga del marco. Pero esto amenazaba con el regreso a la primera variante y sus inconvenientes con respecto a las grietas de los soportes de la manguera. Por eso han ido por otra vía. Un ducto metálico se encuentra dentro del depósito conectando ambas

cavidades. El ducto contiene una manguera plástica flexible que permite extraer el combustible de la cavidad "B". La manguera plástica tiene en su extremo un corte oblicuo, lo cual asegura el pasaje del combustible sin importar la posición en que ha quedado, además de facilitar la introducción de la manguera plástica en el ducto metálico durante el armado del sistema.

El sistema trabaja del siguiente modo. Cuando el tanque esta completo, el grifo se ubica en su posición normal "abierto" «о» (открыт) la perilla hacia atrás. El combustible fluye hacia el carburador desde el sector "B" a través de la manguera plástica. Una vez agotado el combustible en el sector superior y en el profundo sector "B", se puede recurrir a la reserva remanente en el sector "A" ubicando el grifo en la posición de "reserva" «р» (резерва) la perilla hacia adelante. Entonces el combustible fluiría hacia el carburador desde el sector "A" agotando por completo todo el volumen. Hay ocasiones en que es necesario retirar el grifo para su limpieza o sustitución. Para esto, se debe sujetar el grifo y aflojar la tuerca que lo une al tanque, la cual permite retirar el grifo sin girarlo ya que la tuerca tiene roscas derecha sobre el depósito e izquierda sobre el grifo, la manguera plástica debería salir junto al grifo. Retirar el grifo no presenta dificultades, a pesar que la manguera puede estar endurecida, pero armar nuevamente el sistema, requiere algunas precisiones y la sustitución por nueva manguera flexible. Para comenzar, se debe sustituir la manguera plástica del grifo. Luego tomar un trozo de alambre metálico un poco más largo que la manga y pasarlo a través de ella en toda la longitud, hasta que sobresalga 2 cm por el otro extremo. El alambre facilita la introducción del tubo plástico a través del ducto de acople entre el sector "A" y "B", debe introducirse hasta que la punta del alambre haga tope en el fondo del sector "B".

Después de esto es necesario retirar el alambre, el estreno visible de la manguera debe ser apenas suficiente para permitir su conexión al grifo, 10 a 15 mm, luego se empuja hasta su posición final y se fija por medio de la tuerca con doble rosca.



la delgada lámina de la válvula se deforme al hidrogolpe. Ulteriormente durante el trabajo normal de la motocicleta en la posición vertical la válvula se abre a expensas del enrarecimiento en el depósito. La silla de la bolita (4) está puesta a presión dentro del cuerpo (2). Tanto la saliente anular (8) con la superficie plana donde hace contacto la lámina para obturar la ventilación, y otra saliente anular interior de menor radio con canales radiales (9), cuya altura es un poco más pequeña y solo cumple la función de impedir la deformación de la lámina, se encuentran sobre el cuerpo del tapón (2). Tanto en la superficie horizontal como en la cónica de la silla hay canales y surcos que permiten la ventilación del tanque en situación normal (10 y 11). La ventilación definitiva del tanque se produce por un orificio central en la cubierta del tapón donde se conecta una manguera plástica que se introduce en el orificio del tornillo de la columna de dirección. Al mover el tapón se escucha el golpeteo de la bolita, ésto no es un defecto, sino todo lo contrario, el golpe de la bolita indica que la válvula trabaja correctamente. La tecnología aplicada en la construcción del depósito mono volumétrico y su tapón corresponde a los inventores.

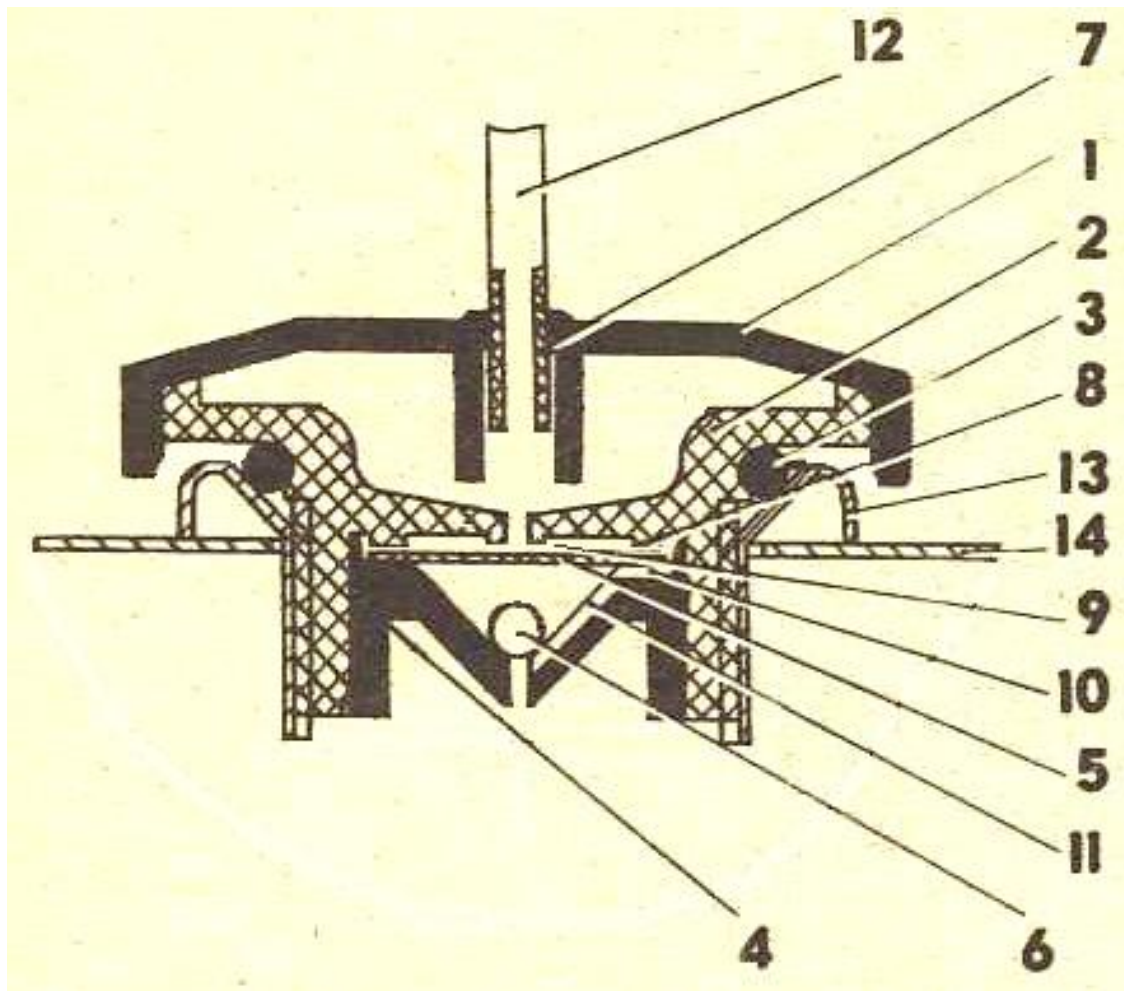


Figura 2. El tapón del depósito de gasolina: 1- cubierta del tapón; 2- cuerpo del tapón; 3- anillo de goma; 4- silla de la bolita de la válvula; 5- lámina de la válvula; 6- bolita; 7- orificio de ventilación; 8- saliente anular donde asienta la lámina durante la obturación de la válvula; 9- saliente anular central de menor diámetro y altura con canales radiales; 10- canal horizontal de la silla; 11- saliente de la parte cónica; 12- manguera de ventilación; 13- boca del depósito; 14- cuerpo del depósito.

п. татов,
 конструктор
 « Ту ламашзавода»
 им. В. М. Рябикова

NOTA de la web.

Luego de desinstalar el sistema con su grifo, se hace muy difícil volver a enhebrar la manguera plástica en el ducto de acople dentro del depósito de combustible, por lo cual tanto los mecánicos como nosotros instalamos el grifo sin la extensión de manguera. Como consecuencia de ello, el sistema no extrae el combustible de la cámara B. De esta forma la cámara B se convierte en una cámara de reserva que estará disponible en parte (500 ml) si detenemos la marcha e inclinamos lo máximo posible la motocicleta hacia la derecha con fuertes sacudidas. El combustible residual es aproximadamente un litro.

Verifique en su motocicleta la posición "normal" y "reserva" del grifo. En "Normal", el combustible fluye solamente por el ducto central alto donde se conecta la manguera interior del deposito, y en "reserva", el combustible fluye por el ducto de la base del grifo extrayendo la totalidad del combustible del depósito. La posición de la perilla pudo haber sido modificada, lo único seguro es que cuando la perilla está hacia abajo, el grifo está cerrado.