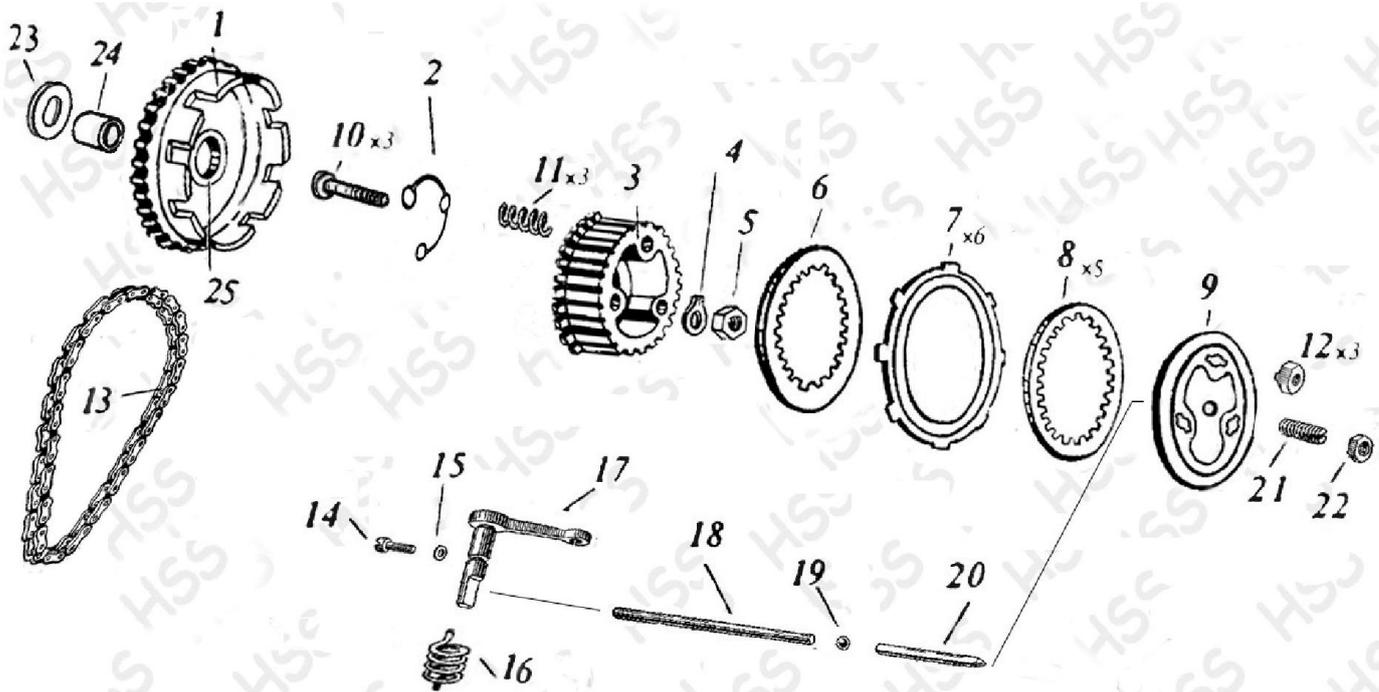


REGULACIÓN DEL SISTEMA DE EMBRAGUE TMZ 5952.



1-Tambor primario de embrague. 2-Seguro de los tres bulones (10). 3-Tambor secundario. 4-Arandela de seguridad, latón deformable. 5-Tuerca de fijación de tambor. 6-Disco metálico de apoyo, tambor secundario. 7-Discos primarios (fibra), seis unidades. 8-Discos secundarios de acero, cinco unidades. 9-Disco de presión. 10-Bulón del resorte de presión, tres unidades. 11-Resortes de presión, 3 unidades. 12-Tuercas de bulón de presión, para ajuste del paralelismo, 3 unidades. 13-Cadena primaria PV-9,525-1300Kg (50 eslabones) (Paso=3/8 (9.5mm), InSide=3/8 (9.5mm), RolerDiam=6.0mm)). 14-Bulón que fija la palanca. 15-Arandela. 16-Resorte de retorno de palanca. 17-Palanca de empuje. 18-Varilla de empuje, sección larga. 19-Bola de acople. 20- Varilla de empuje, sección corta. 21- tornillo de regulación M8x1x28. 22-Contratuercas que fija el tornillo(21). 23-Arandela de tope de casquillo. 24-Casquillo de acero. 25-Casquillo de bronce.

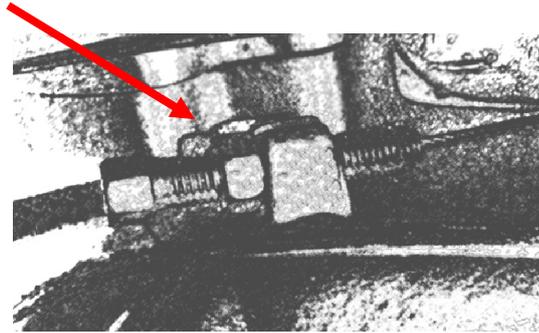
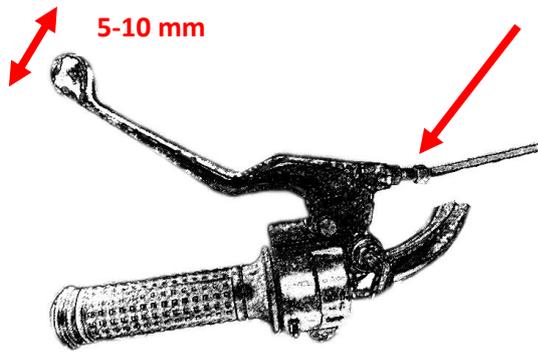
El sistema de embrague TMZ 5952 es fiable y duradero. Con un buen ajuste y manejo es casi eterno. El posible mal desempeño comparándolo con modernos sistemas de embrague, son propios de su estructura diseñada hace muchas décadas. Es un clásico sistema multidisco bañado en aceite, evite el desmontaje.

El tambor primario (1) está engranado directamente al cigüeñal por medio de la cadena primaria (13). El tambor primario gira libremente sobre el eje primario de la caja de cambios, montado sobre los casquillos (24 y 25) y arrastra los seis discos de fibra (7). Estos discos de fibra friccionan con los cinco discos de acero (8) que son solidarios al tambor secundario (3). El tambor secundario es solidario al eje primario de la caja de cambios por medio de estrías, sostenido por la tuerca (5). Los tres resortes (11) comprimen el paquete de discos por medio de la platina (9) haciendo que ambos tambores sean solidarios. Al accionar la palanca de embrague sobre el manubrio, actúa el sistema de empuje (14 a 22) separando la platina (9) y liberando la presión sobre los discos los cuales resbalan entre sí, permitiendo el desenganche de la transmisión.

Los ajustes deben comenzar por regular la holgura en el sistema de empuje por medio del tornillo (21) y su tuerca de seguro (22), al cual se accede quitando la tapa de registro del embrague, lado izquierdo del motor. Lo ideal es que la palanca (17) comience a presionar cuando está paralela a la línea central de la moto.



Posteriormente regulamos la holgura en la palanca del manubrio por medio de los toques con regulación que se encuentran en ambos extremos del forro de la linga.



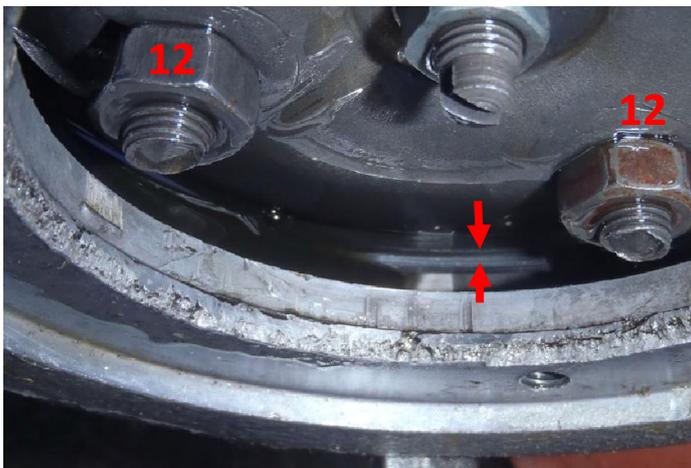
Posteriormente procedemos a la regulación de la presión sobre los discos ejercida por los tres resortes (11). La presión se regula por medio de los tres tornillos (12). Si apretamos demasiado los tornillos, nos aseguramos que el embrague no resbalará, pero la palanca quedara muy pesada. Por el contrario, si los dejamos muy flojos, tendremos una palanca liviana, pero seguramente resbalará el embrague.

En un principio, lo adecuado es roscar los tres tornillos (12) hasta que se vean solo tres o cuatro hilos de rosca del bulón. Posteriormente es indispensable verificar que la platina (9) se desplaza con un paralelismo perfecto al accionar el embrague. Dicho de otra forma, debe separarse en forma uniforme en toda su circunferencia, lo cual depende de que los tres resortes ejerzan exactamente la misma presión y ello se regula apretando o aflojando el tornillo (12) correspondiente.

Esta regulación es de suma importancia en el desempeño del sistema.

Paramos la moto sobre el caballete central, de tal forma que la rueda posterior quede separada del suelo. Quitamos la tapa de registro del embrague, enganchamos segunda marcha, apretamos al máximo la palanca de embrague y hacemos girar la rueda. Observaremos que la platina (9) gira, mientras el tambor primario está inmovil. El giro de la platina debe ser sin movimientos axiales, o sea, que no debe oscilar.

Para una mejor y más precisa observación podemos comparar a simple vista el borde de la platina con el borde del tambor primario. La distancia entre ambos no debe cambiar al girar la platina. Si algún sector de la circunferencia esta mas hundido, debemos aflojar la tuerca (12) del resorte más próximo, en estos momentos ya no importa cuántos hilos de rosca se ven en el extremo de los bulones.



Por último debemos constatar el desempeño del sistema por medio del manejo. El objetivo es una palanca lo más liviana posible, pero que no resbale el embrague.

Personalmente, prefiero el método cruento y rápido de apoyar la rueda delantera en un muro y enganchar primera con mucho acelerador. Si el embrague se pega bien al liberar la palanca, el motor se detendrá bruscamente. Podemos probar aflojar media vuelta cada una de las tres tuercas para alivianar la palanca, repetimos la prueba, nuestra intuición nos dirá si el embrague resbala, y si ello ocurre, volvemos a la configuración anterior. Esta prueba es cruenta, debe hacerse con precaución, sin exceso y siempre con motor caliente.

Algunos manuales rusos recomiendan para la caja de cambios, aceite W10 en el invierno siberiano y aceite W20 en verano.

Aceite 15W40 se desempeña muy bien con clima templado. Aceite mas viscoso dificulta el desenganche y los cambios de marcha.