

ARTICULOS TÉCNICOS DE MOTOCICLETAS

Cambio discos de embrague

Inspección y cambio de los discos del embrague:

En este ejemplo, desmontaremos el embrague de una YZF 600. Por supuesto, los detalles concretos (medidas de discos, pares de apriete...) pueden variar de un modelo a otro. Sin embargo, no suele haber gran diferencia entre las motocicletas actuales (que utilicen embrague multidisco en baño de aceite).

Es preferible colocar la moto sobre la pata lateral, y no el caballete central, para que al quitar la tapa del embrague no se vierta al suelo todo el aceite. De todas formas, habrá motos que tengan el embrague en el mismo lado que la pata lateral, o que aún inclinada, quede aceite en el embrague. En tal caso, cambia el aceite antes, sino quieres tener que limpiar el garaje ☺

Vayamos por partes:

1.- Despeja el camino al embrague, desmontando tapa lateral del carenado, depósito de anticongelante...lo que creas que necesitas para trabajar con comodidad.

2.- Limpia la parte del motor en que vas a trabajar (ya que estás, límpialo ENTERO...que la mierda también pesa).



3.- Identifica y extrae la tapa del embrague. Ten cuidado con no hacerte un lío con los tornillos que la sujetan, porque pueden ser diferentes.(Organización!!!)

ARTICULOS TÉCNICOS DE MOTOCICLETAS

Cambio discos de embrague



4.- Afloja los tornillos que mantienen comprimidos los muelles del embrague (con la llave de 10mm, no uséis el destornillador, que es frustrante). Has de fijarte bien en qué posición va cada muelle, ya que la YZF lleva muelles de longitudes diferentes (en posiciones alternadas), y debemos recolocarlos en el mismo orden.



5.- Mide la longitud de los muelles: 39,9 mm para los más largos, y 37,6 mm para los cortos.

ARTICULOS TÉCNICOS DE MOTOCICLETAS

Cambio discos de embrague



6.- Extrae el plato de presión, lo cual dejará libres los discos de embrague.



7.- Coge el primer disco de embrague (éste y el último deberían tener un color negro). Usando un calibre mide el espesor en varios puntos del disco (sin contar las acanaladuras, claro). En este caso, si tiene menos de 2,8 milímetros, habría que reemplazarlo, ya que la superficie de fricción está en las últimas (igual que haríamos con unas pastillas de freno). Si están por encima de esa medida (la que indique el fabricante en tu caso particular), puedes volver a montarlos. Si quieres, puedes anotar el espesor para poder controlar el desgaste y sacar tus propias conclusiones.

ARTICULOS TÉCNICOS DE MOTOCICLETAS

Cambio discos de embrague



8.- Repite la operación para el resto de los discos. Ve ordenándolos según los vayas extrayendo, ya que luego tendrás que volverlos a montar en el mismo orden y orientación en que fueron extraídos (no son discos nuevos, y tienen formas “viciadas” al contacto de unos con otros que no debemos intercambiar).

Para extraer los últimos discos puede que necesites la ayuda de un destornillador. Con la herramienta haz palanca en el disco (cuidado!!! con el disco y con tus dedos) mientras con un dedo lo vas guiando hasta tenerlo fuera y poder agarrarlo con los demás dedos.



9.- Para volver a montarlo todo, no tienes más que seguir en orden inverso todos los pasos que has realizado hasta ahora: monta los discos (en orden!!! tienen que ir alternados los conductores y los conducidos), el plato de presión, los muelles y sus tornillos. Apriétalos en estrella. Su par de apriete es de 7,86 Nm

ARTICULOS TÉCNICOS DE MOTOCICLETAS

Cambio discos de embrague



10.- Instala la tapa del embrague. Aprieta los tornillos con la mano, y luego hazlo con la llave dinamométrica a un par de 11,8 Nm.

11.- Reemplaza el carenado y comprueba el nivel de aceite si se hubiera derramado algo.

P.E: No está de más, una vez que tenemos medio desarmado el embrague, examinar el estado de los rodamientos, casquillos de fricción, rodamientos axiales....Para desmontar la tuerca central que mantiene en su sitio al tambor, necesitamos una llave especial que se ve en la imagen, o la ayuda de un colega que nos lo sujete (el tambor, so guarretes...). Hemos de verificar que el giro de tambor y maza son independientes y que se producen sin rozamientos indeseados. Una vez comprobado que no hay holguras ni brillos delatores, podemos volver a montar con la tranquilidad de tener nuestro embrague en perfecta forma.

ARTICULOS TÉCNICOS DE MOTOCICLETAS
Cambio discos de embrague



Perpetrado por :

Beggar