



ACCOSATOTM



INSTRUCCIONES DE MONTAJE DE LATIGUILLOS DE FRENO-EMBRAGUE ACCOSATO

Instrucciones para un correcto montaje

1. Retire con cuidado los latiguillos de freno de la moto, evitando salpicar la parte pintada con el líquido que contienen.
2. Retire todas las arandelas viejas y el líquido residual del sistema.
3. Asegúrese de que todos los puntos de soldadura estén limpios y en buen estado.
4. Instale el kit de tubos de freno Accossato con las arandelas nuevas suministradas.
5. Compruebe que el paso de los nuevos tornillos suministrados es el mismo que el de los que había anteriormente en la moto: esto es muy importante, ya que algunos modelos utilizan tornillos M10x1 y M10x1,25.



Instalación

1) Introducción al purgado

Se recomienda que sea un mecánico o un experto quien lleve a cabo el procedimiento. Si desea proceder de forma independiente, es aconsejable realizar el purgado con la ayuda de otra persona.

Se necesita: líquido de frenos nuevo (no agite la botella antes de empezar, ya que podría crear burbujas de aire en el líquido), una cánula de plástico y un recipiente de cristal para controlar el aire que sale del sistema.

Es una buena idea cubrir todas las superficies alrededor de la bomba de freno y proteger los racores de fugas accidentales y evitar que entre suciedad en el sistema.

Retire el latiguillo de freno antiguo y, a continuación, acople la cánula a uno de los racores de fijación y ábrala lentamente. Esto permite bombear la mayor parte del líquido antes de retirar los latiguillos viejos. No es raro que los racores se peguen a la pinza con el tiempo: los racores y pinzas de baja aleación sufren lo que se conoce como corrosión electrolítica, y la sal de las carreteras en invierno no hace sino aumentar el efecto. Se recomienda sustituir los racores de baja aleación por racores de acero inoxidable.



Después de sustituir los racores antiguos, asegúrese de que el depósito de aceite está lleno y vuelva a colocar el tapón para evitar que el aceite salpique al iniciar la operación de purga.

2) Llenar el sistema

1. Si tiene un sistema de doble disco, debe purgar una pinza cada vez.
2. Conecte la manguera al racor y coloque el otro extremo dentro del recipiente de cristal.
3. Llene el recipiente de vidrio con un poco de aceite limpio de forma que el extremo del tubo quede sumergido. Esto evitará que el aire vuelva al sistema.

Ahora puede abrir la conexión, apretar y soltar la maneta de freno suavemente para dar tiempo al bomba de freno de freno a extraer aceite limpio del depósito.

Vigile el depósito de aceite y compruebe que el nivel no desciende por debajo del mínimo, de lo contrario entrará aire en el sistema. Puede ocurrir que el aceite del depósito sea aspirado por el sistema, en cuyo caso asegúrese de que el extremo del latiguillo esté siempre sumergido en el líquido. Apriete el racor cuando haya terminado.

Purga del sistema

Abra la conexión lentamente (media vuelta será suficiente), al mismo tiempo tire suavemente de la palanca de freno. Sujete la palanca y debería ver burbujas de aire o líquido en el recipiente de cristal. El aceite viejo será blanco, marrón o negro por la suciedad.

El movimiento del líquido o de las burbujas de aire continuará durante un rato, luego cierre la conexión y suelte la palanca de freno.

Compruebe el nivel de aceite en el depósito y rellene si es necesario. Repita la operación hasta que no haya más burbujas de aire y el aceite que sale sea transparente. Mantenga lleno el depósito del bomba de freno de freno. Si tienes un sistema de dos discos, repite el proceso con la segunda pinza (es mejor empezar por la más alejada del bomba de freno).

Si todo ha ido bien, tendrá un sistema de frenos con un tacto de frenado muy bueno. La palanca se moverá durante una corta distancia, tras la cual una sólida resistencia hará que se detenga. Si, al presionar la palanca de forma continuada, tienes la sensación de movimiento lento o un efecto de "palanca esponjosa", es señal de que todavía hay aire en el sistema y, por tanto, hay una gran posibilidad de que no haya purgado todo el aire de los tubos y, por lo tanto, tenga que



ACCOSATOTM



repetir la operación desde el principio.

Apriete correctamente todas las piezas y compruebe que las mangueras no están dañadas y que el líquido no se escapa por alguna parte.



Localización del fallo

No todas las abrazaderas tienen sus racores en el punto más alto de su estructura. Esto significa que una pequeña cantidad de aire atrapado por encima del racor será difícil de eliminar (el aire siempre va hacia arriba) y provocará el efecto "palanca esponjosa". Este problema puede solucionarse:

1. Desmontando la pinza y asegurándote de que el racor está en el punto más alto, pero debes acordarte de poner un espaciador entre las pastillas para evitar que los pistones tengan fugas. Un problema similar ocurre con algunas motos de carreras que tienen manillares muy angulados: el latiguillo de freno se arquea sobre el bomba de freno y una pequeña cantidad de aire puede quedar atrapada en esa posición. En este caso, puedes revisar la configuración de montaje o probar a inyectar líquido muy suavemente, con una jeringuilla, a través del racor hasta la pinza, teniendo en cuenta que al hacerlo puede desbordarse el líquido del depósito.
2. Coloque un tornillo que incorpore el racor al bomba de freno del freno y purgue primero.

Si no consigue eliminar el efecto "palanca esponjosa" a pesar de haber seguido cuidadosamente todas estas precauciones, podría tener un problema de estanqueidad, por lo que debería ponerse en contacto con su concesionario.

El bomba de freno de freno se alimenta del depósito a través de un pequeño orificio y este orificio se obstruye con facilidad, por eso es tan importante limpiar la operación de purga. Si no puede limpiar los frenos usted mismo, pida a su concesionario que lo haga. No intente utilizar productos autolimpiantes a menos que sea necesario. Estos productos hacen que el racor permanezca abierto, ya que incorporan una válvula antirretorno para evitar que el aire vuelva a entrar en el sistema; el racor tiene un extremo roscado que encaja en la pinza y el aire puede ser aspirado hacia esta posición si el racor está suelto.

Una vez completada con éxito la operación de purgado, asegúrese de que todos los racores y tornillos están apretados y llene el depósito del bomba de freno de freno con aceite limpio hasta el nivel requerido.



ACCOSATOTM



La mayoría de los depósitos originales tienen dos marcas de nivel: máximo y mínimo. Le recomendamos que no llene el depósito por encima del nivel máximo, ya que podría producirse un bloqueo hidráulico del sistema, lo que impediría que los pistones de la pinza se retrajeran completamente, provocando así el agarrotamiento de los frenos.

Vuelva a comprobar visualmente el sistema antes de probarlo. La prueba consiste en recorrer unos metros lentamente con la moto e intentar frenar. Vuelva a llevar la moto al taller y compruebe que no hay fugas en el sistema, que todos los racores y tornillos están bien apretados y que la sensación de frenado es buena.

No utilice la motocicleta hasta que esté seguro de que el purgado se ha realizado correctamente. Compruebe que todos los racores finales están bien engarzados en cada tubo.

Compruebe la limpieza de los latiguillos y que el kit se ha instalado sin dobleces ni torsiones. Compruebe que los latiguillos no estorban en el bloqueo de la suspensión y la dirección y que no están dañados en ningún punto.

Apriete los tornillos según las especificaciones:

Tornillo		Min	Max
Inox	N/m	20	25
Acero	N/m	18	20
Aluminio	N/m	13	15