



# ACCOSSATO<sup>TM</sup>



## FICHA TÉCNICA BOMBAS RADIALES

### 5 razones para elegir un extractor Accossato

1. Estética: porque hasta el ojo quiere su parte: ponga más bombas Accossato del mismo modelo sobre la mesa y compare su forma, dimensiones y estética: ¡todas serán iguales!
2. Gama ofrecida: más de doscientos modelos de bombas radiales a su disposición entre estándar y "black edition" con maneta de color.
3. La calidad del "Made in Italy": todas las bombas radiales Accossato se fabrican en Italia. Cada componente está diseñado para garantizar al usuario final la reducción del recorrido pasivo de la maneta, en el momento del frenado. Tirando de la maneta, el espacio entre el momento en que se empieza a accionar la maneta y el momento del frenado propiamente dicho se reduce en más del 50%, en comparación con cualquier otra bomba radial.
4. Comprobación: Antes de ser ensamblados y puestos en el mercado, todos los cilindros maestros radiales Accossato son 100% comprobados y probados en cada una de sus partes.
5. Todos los tornillos de las bombas radiales Accossato son de acero inoxidable. El soporte de montaje de la bomba está diseñado desplazado, con el fin de reducir la flexión de la bomba durante el frenado.



### Modelos y recomendaciones de uso

Combinado con un kit de latiguillos de freno Accossato y aceite de freno Accossato Racing, el bomba de freno radial Accossato se convierte en el arma ganadora de todas las motos deportivas, haciendo más seguro el frenado de su moto.

Hay muchas versiones de las bombas de freno, cada una con diferentes tipos de manetas y características técnicas de construcción; sin embargo, un requisito previo para la elección es el tamaño del pistón y la distancia entre ejes.



# ACCOSATO<sup>TM</sup>



En la descripción de una bomba encontramos dos valores, por ejemplo 19 X 18

El primer número indica el diámetro del pistón

El segundo número indica la distancia entre ejes de la maneta

Amplia selección de bombas con diferentes diámetros de pistón:

- Ø 14 mm pistón
- Ø 15 mm pistón
- Ø 16 mm pistón

Nota: La versión de 16 mm de diámetro es ideal para sistemas monodisco (ya que la versión de 19 mm haría que el frenado fuera demasiado brusco).

- Pistón de 17 mm de diámetro
- Pistón de 19 mm de diámetro

Nota: La versión de 19 mm de diámetro es ideal para sistemas de doble disco.

Las distancias entre ejes posibles son

- Distancia 16 mm

Nota: Versión más blanda, que permite aplicar menos fuerza a la maneta, pero prolonga la carrera.

- Distancia 18 mm

Nota: En el bomba de freno de freno sigue siendo una versión de pista, pero se recomienda para uso en carretera

- Distancia 19 mm

Nota: En el bomba de freno es una versión mixta pista-carretera, aunque en carretera es preferible una distancia entre ejes de 18 mm.



TM

# ACCOSATO<sup>TM</sup>



- 20 mm de distancia entre ejes

Nota: El bomba de freno de freno es la versión más preparada (el recorrido de la maneta es más corto). Pero para la misma fuerza ejercida sobre la maneta, la mayor distancia entre el fulcro de la maneta y el eje del bomba de freno aumenta la fuerza necesaria para frenar. No recomendado para uso en carretera.

- PRS 17-18-19mm

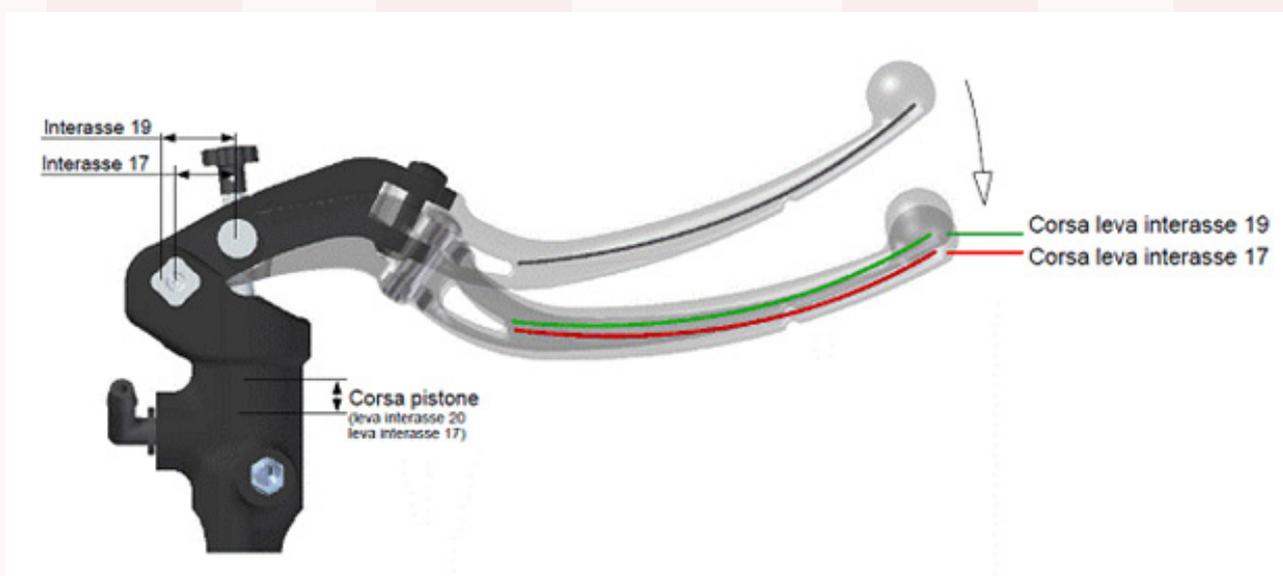
Nota: Adecuado para todos los usos, ya que puede variar la distancia entre ejes a su gusto y según la situación en que se utilice.

- PRS 15-16-17 para bomba de freno de embrague

Nota: Adecuado para todos los usos, ya que se puede variar la distancia entre ejes a gusto y según la situación en que se utilice.

Nota: Con la misma fuerza ejercida sobre la maneta, cuanto mayor sea la distancia entre ejes, mayor será la fuerza necesaria para frenar.

## Esquema técnico de la bomba de freno





# ACCOSSATO<sup>TM</sup>



## • Garantía

La garantía de las bombas Accossato es válida durante un periodo de 24 meses a partir de la fecha de facturación; la no presentación de dichos documentos no da derecho al usuario a reclamar la garantía.

### **Revisión de la bomba radial Accossato**

La revisión de la bomba Accossato se realiza en el plazo de 1 semana laborable a partir de la recepción de la bomba radial.

La revisión incluye

- Inspección externa del producto
- Desmontaje de la bomba en todas sus partes
- Inspección visual microscópica de cada componente de la bomba
- Inspección visual interna del cuerpo de la bomba
- Sustitución de juntas internas + junta de conexión de aceite
- Montaje de todas las piezas
- Prueba estática de la bomba
- Prueba dinámica de la bomba

Las piezas sustituidas se desechan y, a partir del momento de la revisión, la bomba adquiere una garantía adicional de 12 meses previa presentación de la factura. Una nueva (segunda) revisión no amplía la garantía del producto.

La revisión no incluye la sustitución de la maneta y/u otras piezas externas no mencionadas. En caso de avería, la revisión sólo se lleva a cabo si se cumplen las condiciones esenciales para que la bomba pueda volver a funcionar en las mismas condiciones que una bomba nueva.



# ACCOSATO<sup>TM</sup>



## Número de serie de la bomba

Cada bomba radial Accossato que usted compra es única: tiene un número de serie debajo del manguito del cuerpo de la bomba o en el lateral, que la hace identificable individualmente de todas las demás bombas radiales. La eliminación de este número de serie conlleva la pérdida de la garantía y del servicio.

## Émbolo y juntas internas

El émbolo y las juntas se fabrican con materiales diseñados para la competición deportiva y se prueban y ensamblan completamente según los procedimientos de control más estrictos de los laboratorios Accossato

## Cuerpo de la bomba

Los cuerpos de las bombas se fabrican en dos tipos diferentes: aluminio forjado o mecanizado CNC. El tratamiento es de óxido duro, lo que permite una alta resistencia a lo largo del tiempo.

## Interruptor de luz de freno

Disponibile en el modelo "Ready to Brake" con micro integrado.

En las demás versiones no hay interruptor. Como alternativa, se puede adquirir un hidrostop M10x1.

## Ajuste de la distancia de la maneta

Todas las bombas disponen de un regulador frontal que permite ajustar a voluntad la distancia de la maneta al manillar con un simple giro. Se puede pedir opcionalmente un mando a distancia por cable, que se coloca en el lado del embrague (¡puede ajustar la distancia de la maneta sin tener que parar en boxes!).

## Desmontaje

1. Retire el microinterruptor y el cable de señal de freno, si están presentes en la bomba antigua.
2. Aflojar el racor de impulsión del líquido lo suficiente para poder mover libremente la bomba sin riesgo de dañar los tubos y poder desenroscar posteriormente el latiguillo con la bomba desmontada.

Atención: durante esta operación proteja con un trapo las partes de la moto que puedan entrar en contacto con el líquido de frenos.



# ACCOSATO<sup>TM</sup>



3. Si es necesario, retire el líquido de frenos (depósito) dejando el latiguillo conectado a la bomba de freno.  
Atención: podrían caer gotas de líquido sobre la moto al mover el depósito.
4. Desenrosque los tornillos que fijan el perno en U y desmonte todo el conjunto de la bomba del manillar.
5. Atención: estas operaciones de desmontaje deben realizarse con el máximo cuidado, asegurándose de que el líquido de frenos no entre en contacto con partes del vehículo que puedan resultar dañadas (por ejemplo, piezas pintadas, plásticos, piezas de goma).
6. Para evitar fugas de aceite durante el desmontaje, es aconsejable mantener la bomba de freno más alta que todas las piezas del sistema de frenado; gire la bomba de freno, cuando sea posible, de modo que la conexión de suministro del líquido de frenos quede hacia arriba.
7. Limpie cualquier derrame de aceite con un paño o toalla de papel.
8. Desenrosque completamente la conexión de alimentación de líquido (aflojada anteriormente).  
Attenzione: tamponare immediatamente il foro con un panno o della carta per evitare la fuoriuscita di olio, tenendo sempre il foro rivolto verso l'alto.
9. Svuotare la pompa e il serbatoio versando e lasciando scolare il liquido in un apposito contenitore.
10. E' possibile utilizzare il tappo di plastica che protegge il foro della nuova pompa per otturare quello della vecchia pompa.
11. Conservare o demolire il vecchio gruppo pompa e smaltire il liquido in base alle leggi vigenti.

## Montaje

1. Antes de enroscar el racor asegúrese de que es compatible con la nueva bomba (rosca en el cuerpo de la bomba M10x1)
2. Coloque el nuevo conjunto de la bomba en el manillar.
3. Coloque el perno en U (3) y el soporte del plato (12) y apriete los dos tornillos de acero (4-5).
4. Coloque la unidad de control en la posición deseada antes de apretar los tornillos.



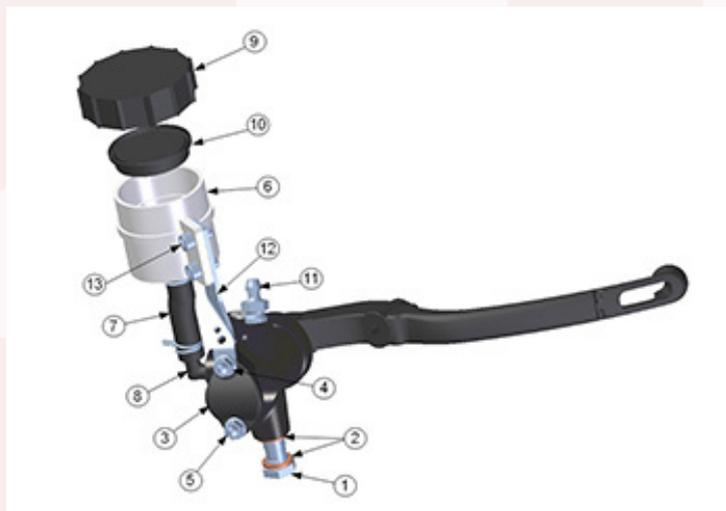
# ACCOSATO<sup>TM</sup>



5. Para un correcto montaje es necesario apretar los tornillos alternativamente, es decir, una vez unidos manualmente, empezar a apretar el tornillo superior (4) con la llave dando media vuelta, después pasar al tornillo inferior (5) y aquí también dar media vuelta con la llave, finalmente repetir la operación hasta alcanzar un par de apriete de 10 Nm MAX en ambos tornillos.
6. Apretar la conexión de salida del líquido (1), que se ha enroscado anteriormente a mano, con un par de apriete de 20/23 Nm utilizando la llave.

Atención: un par de apriete correcto del racor evita, junto con las nuevas arandelas de cobre, la filtración de líquido por la conexión y es necesario también para evitar roturas en las roscas del cuerpo de la bomba.

7. Monte la bandeja (6) junto con el tubo (7).
8. Conecte la bandeja con el tubo a la conexión (8) de la bomba.
9. Fije la bandeja al soporte (12) con los tornillos (13)
10. Una vez montado el conjunto del cuerpo de la bomba, restablecer el nivel de líquido de frenos (utilizar sólo DOT 4) en el depósito y purgar.
11. Antes de realizar estas operaciones, compruebe que no se hayan formado "sifones" en las tuberías, ya que impedirían que el aire fluyera correctamente hacia el interior de las mismas.
12. Para ello, es necesario comprobar que los pliegues y curvas de las tuberías nunca superan la altura de la bomba.





# ACCOSSATO<sup>TM</sup>



13. Con el purgador cerrado, la maneta debe ser cada vez más difícil de tirar hasta que, al abrir el purgador, sólo salga más líquido del tubo sin burbujas de aire.
14. Retire el tubo de recuperación de aceite, apriete el tornillo de purga a un par de 8/10 Nm.
15. Limpie el tornillo de purga (11) con un paño y cúbralo con el tapón de goma.
16. Después de realizar este procedimiento, el nivel de aceite del depósito debe volver al nivel MAX.

Atención: durante la operación de purga es necesario controlar siempre, y si es necesario restablecer, el nivel de líquido en el depósito para evitar que se agote.

17. Con un paño húmedo puede limpiar las partes de la moto que hayan estado en contacto con el líquido de frenos.

Atención: En las motos de carretera, es necesaria la instalación del mando IDROSTOP, también comercializado por ACCOSSATO, para que funcione el testigo de freno.  
Elimine el líquido derramado durante la purga de acuerdo con la legislación vigente.

## Cómo sustituir la maneta de freno/embrague Accossato



1. Coloque la bomba de manera que se pueda extraer fácilmente el pasador elástico de 1,5 mm de diámetro (1) con un destornillador de pasador adecuado.

Atención: no doblar el pasador roscado durante la operación de extracción del pasador.

2. Una vez extraído el pasador elástico, tire del pomo de ajuste (5) para separarlo del pasador roscado.



# ACCOSATO<sup>TM</sup>



3. Continúe retirando el clip de seguridad (2) y el pasador (3) de la bomba - Gire el pasador roscado (6) en el sentido de las agujas del reloj (con un destornillador) hasta que la maneta salga.
4. Extraiga el pasador (4) e introdúzcalo en la nueva maneta.
5. Inserte la nueva maneta en la bomba y gire el pasador roscado (6) en sentido contrario a las agujas del reloj (con un destornillador) hasta que la maneta quede correctamente colocada.
6. Ahora vuelva a insertar el pasador (3) en la bomba y el clip de seguridad (2)
7. Coloque el pomo de ajuste (5) en el pasador roscado e inserte el pasador elástico de 1,5 mm de diámetro.  
  
Atención: coloque el pomo de ajuste sobre una superficie segura y estable, tenga cuidado de no doblar el pasador roscado al insertar el pasador.
8. Compruebe el correcto funcionamiento de la maneta y el ajuste enroscando y desenroscando el pomo de ajuste.

## **Cómo modificar la distancia entre ejes en las bombas de freno/embrague PRS**

Con el bomba de freno de freno/embrague Accossato PRS es posible modificar la distancia entre ejes sin tener que sustituir la maneta.

### **Ejemplo de modificación de la distancia entre ejes de la maneta de freno de 18 a 17**

1. Bomba de freno de freno ajustado con distancia entre ejes 18
2. Retire el pasador (3) y el clip de seguridad (2) de la bomba
3. Ruotare in senso orario il pomello di regolazione (5), in modo da poter rimuovere la boccola (7)
4. Inserire la boccola sul mozzetto leva nella posizione desiderata. (In questo caso 17)
5. Ruotare in senso antiorario il pomello di regolazione, in modo da riportare la leva nella posizione iniziale.
6. Inserire il perno (3) nella sua sede, posizionando l'interasse desiderato, in corrispondenza della





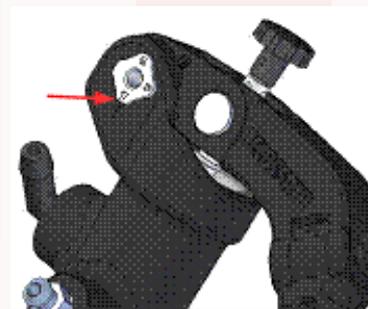
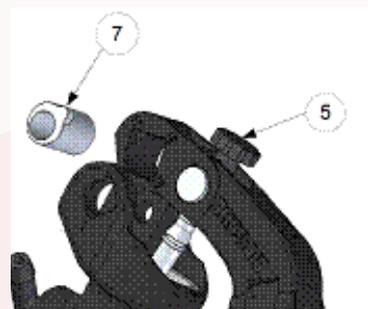
# ACCOSATO<sup>TM</sup>



freccia riportata sul corpo pompa. (in questo caso 17)

**N.B.** Assicurarsi che la posizione della boccia (7) e la numerazione del perno (3) abbiano la medesima numerazione.

7. Inserire il fermaglio di sicurezza (2) sulla pompa
8. Verificare il corretto funzionamento della leva e della regolazione avvitando e svitando il pomello di regolazione.





## PREGUNTAS FRECUENTES

- ¿Qué hacer en caso de caída?

Dado que el bomba de freno radial es un componente de seguridad, es absolutamente desaconsejable intentar volver a montar después de una caída, especialmente si detecta o sospecha un mal funcionamiento en el bomba de freno.

- ¿Existen kits de revisión de bombas Accossato?

No existen kits de revisión oficiales de Accossato: es para proteger la seguridad de nuestros clientes.

- ¿Qué es la junta azul de la bomba?

Es el precinto de garantía del bomba de freno: quitarlo no da derecho a ningún tipo de asistencia o revisión.

- ¿Qué líquido de frenos se debe utilizar?

Accossato recomienda el uso del líquido de frenos DOT 4 Accossato Racing porque está específicamente estudiado para el uso de los clientes más exigentes, que demandan el máximo rendimiento de su sistema de frenado. Los técnicos de Accossato recomiendan mucha precaución a la hora de utilizar los diferentes líquidos de frenos existentes en el mercado. Específicamente, se debe tener precaución cuando se utiliza el DOT 5.1 de alto punto de ebullición: este líquido debe ser retirado del sistema de frenado inmediatamente después de la carrera y/o de un solo uso. Si no se elimina este líquido del sistema inmediatamente, se pueden dañar las juntas de la bomba.

- ¿Hasta dónde debe cerrarse el tornillo después del purgado?

Accossato recomienda cerrar el tornillo de purga con una llave dinamométrica a 8-10 Nm. No se recomienda intentar cerrar este tornillo a mano, sin medir el apriete. Después de purgar y cerrar el tornillo de purga, sople con aire comprimido alrededor del tornillo para que pueda salir el aceite atrapado en las estrías de la rosca y en el orificio central de 3 mm de diámetro.