

Gracias por adquirir juego de latiguillos de freno Wezmoto Europe. Sabemos que usted se toma en serio el rendimiento de su moto, por lo que nosotros sólo suministramos productos de altas prestaciones. Por favor, tómese unos minutos para leer la siguiente información sobre la instalación del producto. Si necesita asistencia o asesoramiento adicionales no dude en contactar con nuestro departamento técnico o mediante en info@wezmoto.net.

Nuestros latiguillos de freno están realizados con piezas de acero inoxidable de la mayor calidad ensambladas directamente sobre un tubo de teflón trenzado con acero inoxidable de alta resistencia. Esto elimina esa sensación esponjosa que a menudo acompaña a los tubos de goma sometidos a condiciones de frenado extremas (cuando necesita que su rendimiento sea el óptimo). El exterior de acero inoxidable proporciona una excelente resistencia tanto a la corrosión como la abrasión. Nuestros accesorios ensamblados ofrecen un acabado aerodinámico y una conexión segura. Por favor, examine el kit antes de la instalación para comprobar que sabe cómo reemplazar los latiguillos originales de su moto por el juego nuevo. El latiguillos trasero dos etiquetas amarillas. En el reverso de esta página se muestra el diagrama.

Retire cuidadosamente los latiguillos de freno de su moto, evitando salpicar la pintura con líquido de frenos. Retire las antiguas arandelas y drene el líquido de frenos del sistema. Asegúrese de que las superficies de estanqueidad estén limpias y en buenas condiciones. Monte el kit de latiguillos de Wezmoto adjunto usando las nuevas arandelas de cobre suministradas. Compare la rosca de conexión de los nuevos banjos incluidos en nuestro kit con la de los que deberá reemplazar en su moto. Esto es especialmente importante con Suzuki, ya que algunos modelos usan tanto banjos de roscas M10 x 1'00 como M10 x 1'25.

Instalación

Los motoristas experimentados y los mecánicos le dirán que la purga del sistema de frenos es sencilla. Lo es, pero hay muchas posibilidades de cometer algún error. La lectura de esta guía no le convertirá en un experto de la noche a la mañana. Hemos hecho todo lo posible para que sea precisa y fácil de leer, sin embargo no podemos transmitir los dones de la habilidad, la experiencia ni el sentido común. Si tras leer esta página se siente con ánimo de llevar a cabo el purgado del circuito de frenos, nos eximimos de cualquier responsabilidad sobre lo que suceda posteriormente. Usted será responsable de sus propias acciones y esta información se ofrece como una introducción a la purga.

Necesitará...aunque es posible que una sola persona realice el purgado del sistema de frenado de la moto, resulta mucho más sencillo si lo hacen dos. Necesitará líquido de frenos limpio y nuevo, el cual habrá reposado durante la noche (no agitar el bote antes de empezar, ya que esto producirá burbujas en el líquido), un trozo de tubo de plástico flexible que ajuste con el purgador y un contenedor de cristal para poder ver como el aire es expulsado del sistema.

Deberá cubrir las áreas circundantes a la bomba de freno y a los purgadores de cilindro para protegerlos de posibles salpicaduras accidentales. Esta zona debería estar lo más limpia posible para evitar que la suciedad entre el sistema. En primer lugar, tiene que retirar los latiguillos antiguos, por lo que tendrá que unir el tubo de plástico a uno de los purgadores y abrirlo ligeramente para poder bombear la mayor parte del fluido antes de quitarlos latiguillos antiguos. Es común que los purgadores queden encajados en las pinzas de freno (los purgadores de acero templado y las pinzas de aleación sufrían corrosión electrolítica de forma natural, y la sal que el invierno se esparce por las carreras aumentara aun más el efecto). Puede aprovechar la oportunidad para reemplazar los purgadores de acero templado por otros de acero inoxidable.

Tras aflojar los tornillos de los purgadores, deberá asegurarse entonces de que el depósito del líquido de frenos este lleno y volverá a colocar la tapa encima para evitar que el líquido se derrame cuando empieza a purgar.

Cebado (llenado) del sistema

Si tiene un sistema de doble disco purgue cada pinza de forma individual. Acople el tubo al purgador y sitúe el otro extremo en el recipiente de cristal. Vierta un poco de líquido de frenos limpio al tarro para que la punta del tubo quede sumergida y no se vuelva a introducir aire en el sistema. Entonces abra el purgador y presione y suelte la maneta de freno lentamente para dar tiempo a la bomba de freno de aspirar líquido limpio del depósito. No pierda de vista el depósito de la bomba de freno y asegúrese de que el nivel del líquido no desciende por debajo de la marca mínima, o comenzara a entrar aire en el sistema. Puede introducir el líquido en el sistema desde el recipiente y ver como disminuye el nivel. Debe asegurarse de que el extremo del tubo quede siempre sumergido. No necesitara accionar la maneta demasiadas veces para llenar el circuito. Una vez termine, apriete el purgador.

Purgado del sistema

Abra el purgador lentamente (solo necesitara media vuelta) al tiempo que presiona lenta y cuidadosamente la palanca de freno (o pisa el pedal). Si mantiene la palanca pulsada debería ver burbujas de aire o liquido expulsados dentro del recipiente. El líquido de frenos viejo puede tener cualquier color entre el blanco sucio y el marrón o el negro. El movimiento de líquido y/o burbujas continuara durante unos segundos, cierre el purgador y suelte la palanca de freno. Compruebe el nivel del depósito y rellénelo si es necesario. Repita esta operación hasta que ya no aparezcan burbujas y el fluido expulsado este limpio. Llene de nuevo la bomba de freno.

Si tiene un sistema de doble disco repita esté proceso con la otra pinza (es mejor hacer primero la que está más alejada de la bomba). Si todo ha ido bien, debería tener ahora un sistema de frenos con una sensación de solidez, en el que la palanca avanzara una corta distancia y entonces una fuerte resistencia la detendrá.

Si cuando continúe ejerciendo presión se produce un movimiento lento o una sensación esponjosa de la maneta, es una buena señal de que todavía queda aire en el sistema. Hay numerosas posibilidades, no solo puede ser que no saco todo el aire del sistema, por lo que debería comenzar a purgar de nuevo. Ajuste todas las partes según el par de apriete correcto y compruebe entonces todo el sistema para asegurarse de que los latiguillos no queden pellizcados al girar el manillar a tope, que no gotea liquido de ninguna parte, etc...

Resoluciones de problemas

No todas las pinzas de freno tienen los purgadores en el parte superior. Esto quiere decir que si hay una pequeña bolsa de aire por encima de purgador será complicado hacerla desaparecer. (el aire siempre va al punto más alto del área donde se encuentra) y el sistema se volverá esponjoso. Puede solucionar esto si desmonta la pinza y se asegura de que el purgador está en la parte más alta. No olvide colocar un separador entre las pastillas para evitar que los pistones se salgan y hacer más sencilla la recolocación de la pinza.

Un problema similar surge con algunas motos de carreras que montan manillares con mucho ángulo, en las que el latiguillo asciende por encima de la bomba de freno y una pequeña bolsa de aire podría quedar atrapada ahí. En este caso, también sería posible reajustar el diseño o inyectar liquido de frenos en la pinza a través del purgador, lenta y cuidadosamente, mediante una jeringuilla, teniendo en cuenta que el liquido del depósito podría desbordarse. Otra forma de resolver este problema sería el ensamblaje de un banjo que incorpore un purgador a la bomba de freno, y proceder primero al purgado de este antes que del resto del sistema.

Si no es capaz de eliminar esa sensación esponjosa, aun siendo de lo más cuidadoso en el purgado del sistema, es posible que exista un problema de sellado y deba entonces consultar con su taller de

confianza. La bomba se alimenta del depósito a través de un agujero minúsculo, el cual tiene gran facilidad para atascarse. Por este motivo es tan importante la limpieza a la hora de purgar el circuito de frenos. Si no puede hacerlo usted mismo hable con su taller y deje que lo hagan por usted. No caiga en la tentación de usar alguno de los artilugios “autopurgadores” a menos que realmente tenga que hacerlo. Estos productos permiten que el purgador permanezca abierto, al incorporar una válvula de retención que evita que el aire vuelva a entrar al sistema. Pero el purgador tiene un extremo con rosca que se atornilla a la pinza, por lo que el aire puede ser succionado al interior de la misma por esta vía si el tornillo está suelto en la parte roscada de la pinza (solo será una pequeña cantidad, pero ¿Por qué hacerlo si lo que intentamos es sacar el aire?).

Cuando haya purgado los frenos satisfactoriamente, asegúrese de que ambos purgadores estén apretados, de que los banjos estén según los pares de apriete establecidos más abajo y rellene el depósito de la bomba con líquido de frenos nuevo hasta el nivel requerido. La mayoría de los depósitos tienen un límite superior y otro inferior marcados en el mismo. No llene de más el depósito ya que podría producirse un bloqueo hidráulico para evitar que los pistones de la pinza se retraigan totalmente (esto causa el agarrotamiento de los frenos).

Comprobación final

Vuelva a comprobar visualmente el sistema antes de probar la moto. Solo tiene que avanzar lentamente unos metros y activar los frenos. Luego vuelva a comprobar que no gotea líquido del sistema, que todo está ajustado correctamente y que los frenos tienen esa sensación de solidez. No monte en la moto hasta que este seguro de haber purgado los frenos de forma adecuada (si tiene dudas deje que su taller de confianza lo haga por usted). Compruebe que todos los terminales estén fuertemente fijados a cada latiguillo. Compruebe que los latiguillos antiguos se han retirado y que el kit ha sido instalado sin ningún tipo de vueltas o torceduras en el sistema. Compruebe que el recorrido completo de la suspensión y el bloqueo de la dirección no han quedado afectados y que los latiguillos no están tensados o pinzados de alguna manera. Apriete los banjos con los siguientes pares de apriete:

	Min	Max
Ft/lbs.	14	24
Nm	20	33
Kgfm	2,0	3,3