

Gunson

EEZIBLEED

**Kit de Purgador de Frenos y
Embragues Hidráulicos Automáticos**

Número de pieza G4062

MANUAL

Spanish / Español

EEZIBLEED

Kit de Purgador de Frenos y Embragues Hidráulicos Automáticos

INDEX

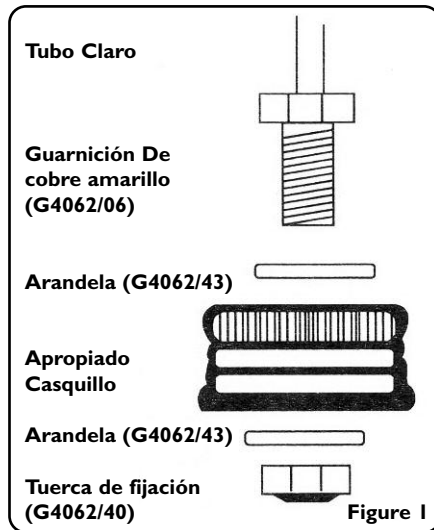
	Page
1. Contenido	3
2. Notas Importantes	3
3. Instrucciones para la Purga de los Frenos	4
4. Notas Adicionales	4
5. Sistemas de Conducciones Divididas/Dobles	5
6. Consejos y sugerencias adicionales	6
7. Precauciones de Seguridad	7
8. GARANTÍA	7

Las tapas del Kit deberían adaptarse a la mayoría de vehículos europeos y de ultramar con tapas enroscables

I. Contenido

- 1 x Botella
- 1 x Conjunto de Tapa de Botella con conector para neumático
- 2 x Manguera de 30 mm (2 tamaños 80 mm / 60 mm)
- 1 x Tapa metálica de 25 mm y junta para sistemas Lockheed
- 1 x Tapa metálica de 27mm y junta para sistemas Lockheed
- 1 x Tapa de plástico de 44/45 mm y 2 juntas para sistemas metálicos Girling y todos los ATE (Para 44 mm use la junta delgada / Para 45 mm use la junta gruesa).
- 1 x Tapa metálica de 46mm y junta para algunos sistemas Girling

Están disponibles otras tapas para el caso de que éstas no se ajusten al depósito del vehículo



2. Notas Importantes – Por favor, léalas antes de continuar

- A. Antes de utilizar este dispositivo el sistema deberá ser probado a presión a una presión ligeramente más alta que la utilizada para la purga – sin líquido en el mismo.
- B. Se recomienda que no se utilice más de 1,4 kg/cm² (20 psi) para la purga.
- C. La tapa del Recipiente de Presión no deberá estar apretada en exceso. Asegúrese de que la junta esté plana en la tapa antes de usarla. Enrosque la tapa hasta que note el contacto con la junta y a continuación no más de 1/8 de vuelta más.
- D. Deberá utilizarse líquido nuevo del grado correcto.
- E. La suciedad, los disolventes de limpieza, los aceites minerales o el agua deteriorarán o disminuirán el buen funcionamiento de sus frenos o de su embrague. El contacto con estas

sustancias deberá ser evitado.

- F. Necesitará un recipiente para recoger el líquido que se vacía del sistema. Un bote de base amplia es lo ideal.
- G. El líquido de frenos es perjudicial para la pintura. Para evitar daños, asegúrese de que el Recipiente de Presión y la vasija para recoger el líquido viejo estén colocados de manera segura, verticales y alejados de las zonas pintadas. También de que las tapas estén enroscadas lo suficiente (sin un exceso de apriete) para que cierren correctamente.
- H. Las zapatas de freno se ajustan usualmente antes de la purga. Consulte su manual para ver las recomendaciones del fabricante.

3. Instrucciones para la Purga de los Frenos

1. Quite la tapa del depósito del vehículo, seleccione la tapa roscada apropiada y conéctela al dispositivo tal como se muestra en el diagrama al dorso. A continuación conéctela al depósito.
2. Compruebe la presión en el neumático a utilizar para la purga (vea la Nota A) y conecte el conector del neumático. Pruebe a presión el sistema por si hay fugas de aire en la tapa del depósito, etc.
3. Arregle cualquier fuga antes de seguir adelante. Para reducir la cantidad de líquido utilizado en la sustitución de cualquier líquido del sistema, vacíe parcialmente el depósito del vehículo abriendo una boquilla de purga, en este punto. Esto reduce la mezcla del líquido viejo y el nuevo.
4. Si todas las juntas son herméticas al aire, desconecte el conector del neumático y llene el recipiente de presión con líquido (vea la nota C).
5. Vuelva a colocar el recipiente de presión en el sistema colocándolo de forma que quede vertical y no resulte alterado durante la purga.
6. Presurice utilizando la rueda de repuesto a 1,4 kg/cm² (20 psi) como máximo conectando la conducción del aire a la válvula del neumático. (Esta presión no deberá ser sobrepasada para una purga eficiente).
7. Conecte el tubo de purga a la boquilla de purga más alejada del depósito maestro (como en la secuencia que usualmente se encuentra en el manual).
8. Con una llave del tamaño correcto, abra la válvula de purga hasta que el líquido recogido en la vasija aparezca limpio y esté exento de aire. A continuación, vuelva a apretar la válvula. Es importante abrir la válvula lo suficiente para asegurarse de que no haya ninguna restricción en ese punto.
9. Repita la operación en todas las válvulas por orden.

NOTA: El recipiente de presión deberá contener líquido suficiente para completar la operación de purga. Si el nivel en el recipiente de presión se aproxima a la línea del nivel mínimo, desconecte del neumático, rellene y vuelva a continuar.

10. Cuando todas las conducciones de los frenos han sido purgadas de esta manera, desconecte la conducción del aire de la rueda ANTES de quitar la tapa del depósito maestro.
11. Finalmente, vuelva a poner la tapa del depósito maestro después de cerciorarse de que el agujero del aire está despejado.

4. Notas Adicionales

Acerca de algunos Sistemas de Frenos poco comunes

Si la salida del cilindro maestro no está encima de la entrada, es posible que quede una bolsa de

aire. La mayor parte del mismo se eliminará accionando repetidamente el pedal, pero la mejor manera es elevar un extremo del vehículo para tener la seguridad de que la salida esté en el punto más alto. (El pedal puede aún ser accionado una o dos veces durante la purga con el dispositivo si la elevación del vehículo no resulta posible).

Tanto si la purga se efectúa por métodos convencionales como si se hace a presión, las siguientes sugerencias pueden ser de ayuda en los casos difíciles:

- Si la boquilla de purga no está en la parte superior del cilindro de la rueda, es necesario asegurarse de que el cilindro esté en la posición cerrada durante la purga. es decir, cuando el ajuste del freno actúa en el centro de la zapata ésta deberá ser liberada antes de la purga para permitir el retorno del cilindro.
- Cuando los ajustes del freno actúen en un extremo de la zapata ésta deberá ser apretada antes de la purga para devolver el cilindro a una posición cerrada.
- Abra siempre completamente la boquilla de purga cuando utilice el dispositivo para asegurar que no haya ninguna restricción; esto permitirá que el cilindro retorne a la posición cerrada ya que (a diferencia de lo que ocurre cuando se usa el método de bombeo) el aire no puede volver a ser succionado hacia dentro.

5. Sistemas de Conducciones Divididas/Dobles

Cilindros maestros en tándem.

Algunos sistemas requieren que ambas conducciones sean purgadas de forma simultánea (usualmente una rueda delantera y una rueda trasera). En este caso, abra ambas boquillas y controle el flujo conectando/desconectando el conector del neumático.

Depósitos en tándem y servo esclavo

Consulte el manual del fabricante para determinar qué depósito alimenta el cilindro maestro y cuál al servo esclavo.

Vacuum Servo.

Antes de conectar el dispositivo, vacíe el servo por medio de la aplicación repetida de los frenos con el motor parado, a menos que el fabricante del vehículo aconseje otra cosa.

Las instrucciones que se dan a continuación son también aplicables cuando se purga el sistema hidráulico que acciona el embrague. Sin embargo, dado que hay por lo general una válvula de purga situada en el cilindro esclavo, sólo es necesario liberar ésta para purgar el aire después de montarlo en el depósito maestro.

En el caso de que en cualquier momento el nivel del líquido en el recipiente de presión se aproxime a la línea marcada cerca del fondo, desconecte la conducción del aire de la rueda de carretera y rellene el recipiente con líquido limpio. Vuelva a conectar la conducción del aire y continúe con el procedimiento. El recipiente deberá mantenerse tan vertical como sea posible.

Finalmente, libere la presión del dispositivo quitando el conector de la rueda de carretera ANTES de quitar la tapa del depósito.

Cuando las Tapas Roscadas Especiales no se adapten a una abertura de depósito en particular, todavía puede hacerse un buen uso del dispositivo por medio del método siguiente.

1. Taladre un agujero de 3/8" (10 mm) en la tapa existente en el depósito del vehículo.

Cuando haya un agujero de salida del aire, éste deberá ser bloqueado desde el interior de la tapa

o bien deberá hacerse el taladrado a través del mismo.

2. Conectar esta tapa taladrada al sistema utilizando los accesorios de latón que se facilitan (tal como se ve en la ilustración).
3. Use la rueda de repuesto a una presión reducida de no más de 1,4 kg/cm² (20 psi) y proceda a las operaciones de purga. Si se usa este método, es aún más importante el que se asegure, antes de introducir el líquido en el recipiente de presión, de que tiene un cierre hermético al aire en todos los puntos. Presiones de tan sólo 0,7 kg/cm² (10 psi) pueden usualmente ser plenamente satisfactorias.
4. Una vez realizada la tarea, el agujero de la tapa del Depósito puede cerrarse por medio de un obturador de 3/8" (10 mm) (perforado para asegurar que haya un agujero despejado para el aire) que la mayoría de tiendas de accesorios venden muy baratos.
Aun cuando el dispositivo puede ser utilizado en la mayor parte de modelos de Renault, puede que las tapas de este kit no se puedan montar en los que llevan sistemas de freno "Stop" y que muchas veces llevan depósitos de paredes muy delgadas. Sin embargo, debería ser posible usar el dispositivo con una presión muy reducida en la rueda de repuesto por medio del método antes recomendado.

6. Consejos y sugerencias adicionales

Los sistemas de frenos de algunos coches son muy difíciles de purgar. Un purgador de presión como éste da invariablemente mejores resultados que un método sin presión, como el método convencional con dos personas.

Las siguientes sugerencias incluyen ideas que han sido sugeridas por fabricantes de sistemas de frenos y otros clientes.

1. Asegúrese de que se purguen los cilindros de las 4 ruedas.
2. Use siempre líquido de frenos nuevo y no reutilice ningún líquido de frenos que haya pasado por el sistema.
3. Si la purga a presión sola no funciona (es decir, el pedal del freno sigue estando 'esponjoso'), intente pisar el pedal del freno mientras el purgado a presión está en funcionamiento (es decir, ejecute la purga a presión y la purga convencional de forma simultánea).
4. Pruebe a purgar los frenos mientras el coche está inclinado hacia delante o hacia atrás.
5. Si el cilindro maestro ha sido retirado o desarmado por algún motivo, es posible, en el caso de determinados coches (particularmente Minis) que sea muy difícil purgar los frenos satisfactoriamente. En este caso es necesario purgar el cilindro maestro solo, antes de montar los tubos en el mismo, asegurándose de que esté completamente lleno de líquido antes de conectarlo al resto del sistema de freno.
6. Si algún componente del sistema de freno (tal como el cilindro maestro) ha sido desarmado, será necesario tener en cuenta la posibilidad de que las piezas se hayan vuelto a montar de forma incorrecta o que se hayan montado componentes incorrectos. Desmonte la pieza y vuelva a empezar de nuevo.
7. El valor de la presión recomendado para el dispositivo de 1,4 kg/cm² (20 psi) se indica únicamente como orientación. En algunos casos, una presión más baja dará un flujo adecuado, posiblemente de tan sólo 0,7 kg/cm² (10 psi). En otros casos, será mejor toda la presión del neumático de repuesto. En algunos vehículos, una presión más elevada, de más de 0,7 kg/cm² (10 psi) es mejor para la purga de los frenos de las ruedas traseras.
8. El dispositivo no se adaptará a los depósitos de algunos coches y, de hecho, se sabe que algunos fabricantes montan diferentes tipos de depósito en el mismo modelo de coche. No se adaptará a los Nissan, Honda y algunos Toyota. Hay diversos medios de resolver este problema. Uno de ellos es la Tapa para Fines Múltiples que se sujeta al depósito por medio de una cincha que pasa por debajo del depósito. Otro método consiste en comprar una tapa de repuesto y taladrar en ella un agujero de 10 mm. Cuando la tapa tiene un centro amovible, es posible en algunos casos hacer un disco con un agujero de 10 mm y montarlo temporalmente en la tapa de depósito normal del vehículo.

Si tiene usted algunas otras sugerencias sobre el uso de este producto, nos complacería recibir sus noticias al respecto.

7. Precauciones de Seguridad

- Lea atentamente las instrucciones.
- Sea consciente de que el líquido de frenos contiene productos químicos que son corrosivos y pueden ser irritantes.
- Mantenga el líquido de frenos fuera del alcance de los niños.
- El líquido de frenos puede ser perjudicial si se ingiere. En caso de ocurrir, consulte con un médico (o departamento de pacientes ambulatorios de un hospital). Enséñeles el envase original en el que se vende el líquido de frenos.
- Evite el contacto de la piel y de los ojos con el líquido. En caso de que ocurra, efectúe un lavado con agua abundante.
- Si el líquido salpica la pintura del vehículo, enjuáguelo enseguida con mucha agua.
- Póngase un par de gafas de protección.
- Tenga preparado un cubo de agua cerca de donde esté trabajando.

8. GARANTÍA

Esta garantía es adicional a los derechos legales del comprador. Gunson ha hecho todo lo posible para asegurar que este producto sea de la máxima calidad y valor para el cliente. Sin embargo, no podemos aceptar ninguna responsabilidad por los daños consecuenciales, cualesquiera que fueren, que sean resultado de la utilización de este producto.

Todas las consultas técnicas referentes a este producto pueden hacerse al

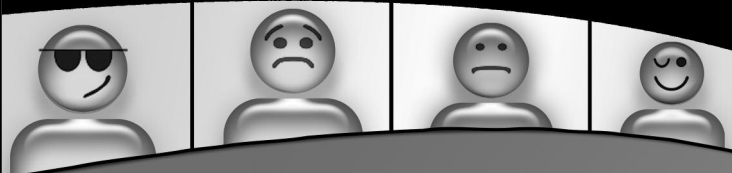
Departamento de Servicio de The Tool Connection ++44(0) 1926 818181.

Si este producto presentara algún fallo, deberá ser devuelto a The Tool Connection Limited a la dirección indicada más abajo.

Por favor, incluya los detalles del fallo y, si es posible un número de teléfono diurno.

The Tool Connection Technical Service Department,
Kineton Road,
Southam,
Warwickshire,
CV47 0DR,
England.

Do you need a thingamajig
or a whatsit for a doo-dah?



LASER's New Tools Forum

- Helps *you* find the tools you need
- Helps *us* supply the tools you need
- Helps *others* get more information

New Tool Forum

lasertools.co.uk

If you do tools, come and talk tools

Part Of The Connection

Distributed by The Tool Connection Ltd



The Complete Connection

Kineton Road
Southam
Warwickshire
CV47 0DR

T +44 (0)1926 815000

F +44 (0)1926 815888

info@toolconnection.co.uk

www.toolconnection.co.uk