NORTH AMERICAN CLUTCH DE MEXICO S.A. DE C.V.

BOLETÍN TÉCNICO

PROCEDIMIENTO CORRECTO PARA EL PURGADO DEL SISTEMA DE ACCIONAMIENTO HIDRÁULICO PARA FORD RANGER.

El siguiente boletín técnico tiene como finalidad asesorarle de manera correcta y detallada el procedimiento para realizar el purgado del sistema de accionamiento hidráulico de la FORD RANGER, ya que la manera convencional de realizar el purgado no entrega los resultados deseados y se genera la falla de **no corte**, llegando a pensar que es cuestión del kit de clutch cuando no es así. La razón principal es porque la posición en la que se encuentra el cilindro maestro ya instalado es de 45°, lo cual impide que el aire de la parte superior sea eliminado por completo, por lo cual la mejor manera de realizar el purgado del cilindro maestro es hacerlo de manera horizontal y para ello siga el siguiente procedimiento de purgado:

Paso 1:

Retire el switch de encendido del vástago del cilindro maestro que se ubica en el pedal del clutch.

Paso 2:

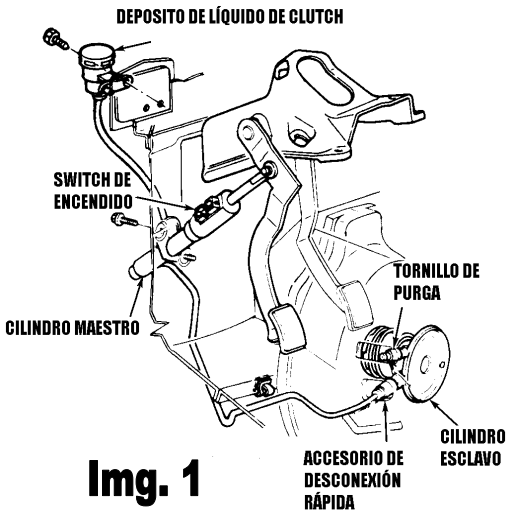
Desenganché el vástago del cilindro maestro del pedal de clutch.

Paso 3:

Retire el cubre polvos del lado del conductor de la pared de fuego para tener acceso al cilindro maestro del lado del motor, de esta manera el cilindro quedará libre para su manejo.

Paso 4:

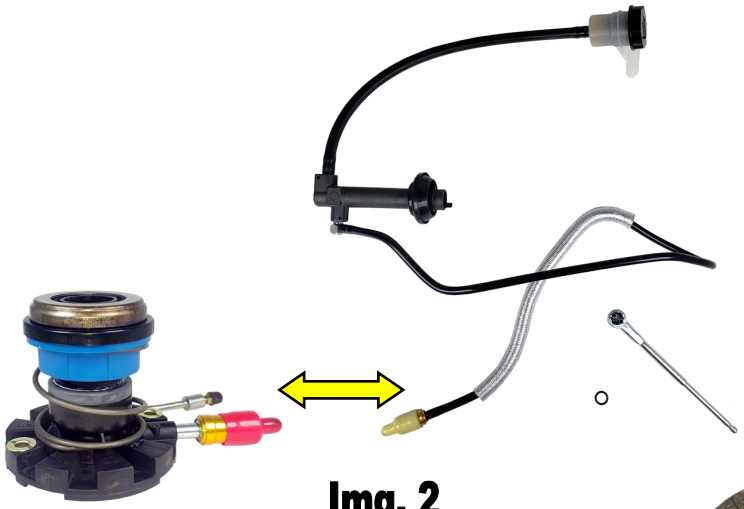
Presione el cilindro contra la pared de fuego y rótelo 1/4 de vuelta en cualquier sentido para retirarlo de la pared de fuego.



Img. 1

Paso 5:

Desconecte la manguera de alimentación al collarín hidráulico (**Img. 2**).

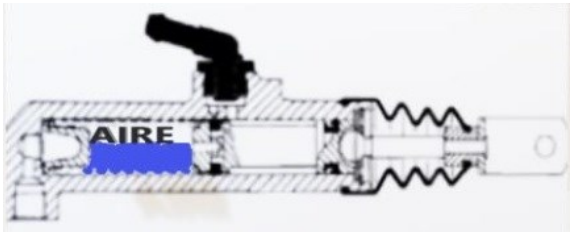


Img. 2

Paso 6:

Una vez suelto el cilindro maestro, retirarlo del vehículo y colocarlo en un tornillo de banco de manera horizontal (**Img. 3**) para que se nivele el líquido para poder expulsar con facilidad el aire y quede lleno por completo.

Img. 3



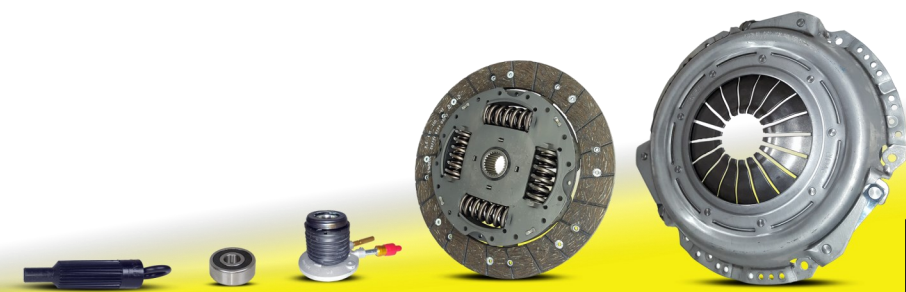
Paso 7:

Tenga a la mano un recipiente con líquido de frenos donde pueda sumergir la punta de la manguera de lado de la válvula check. Es importante abrir la válvula check antes de sumergirla y para esto será necesario usar un gancho como se muestra en la **Img. 4**. Una vez abierta la válvula se mantiene sumergida dentro del recipiente con líquido, comience a accionar el vástago del cilindro maestro (**Img. 5**) para que sea expulsado líquido con aire y al regresar el vástago del cilindro maestro succione líquido sin aire dado que esta sumergida. Esto se repetirá cuantas veces sea necesario hasta que se dejen de ver burbujas de aire en el recipiente al accionar el vástago del cilindro.

Img. 4

Img. 5

Una vez se confirme que no salen burbujas de aire en el recipiente, se procede a retirar el gancho con la manguera dentro del recipiente y sin que este accionado el vástago del cilindro maestro. Ya que se retiro el gancho y la manguera del recipiente, accionar el vástago una vez más para verificar que la válvula check esta sellando perfectamente y no tira líquido. En caso de que llegue a tirar se tendría que cambiar porque esta dañada. Si esta en buen estado además de no tirar líquido, el vástago del cilindro tiene que ponerse duro inmediatamente, esto indica que no hay fuga por la válvula check, que el sistema quedo sin aire y que la bomba esta en buenas condiciones (no tiene fugas internas o externas).



NORTH AMERICAN CLUTCH DE MEXICO S.A. DE C.V.

BOLETÍN TÉCNICO

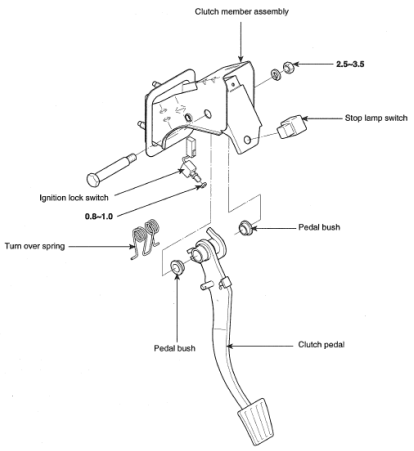
Paso 8:

Con el sistema hidráulico presurizado, se procederá a volver a instalarlo en la unidad.

- Acoplar el cilindro maestro nuevamente en la pared de fuego.
- Colocar el vástago del cilindro maestro en el perno del pedal.
- Tener cuidado por donde guiar la manguera de la conexión al collarín hidráulico para que no quede cerca del escape y el funcionamiento no se vea afectado por el calor.
- Revisar que el depósito de líquido este a nivel.
- Conectar la manguera al collarín hidráulico, revisando que el o-ring de la punta se encuentre en perfectas condiciones para evitar fugas o que el sistema vuelva agarrar aire.
- Accionar el pedal en varias ocasiones hasta que el pedal este en la posición adecuada de funcionamiento.

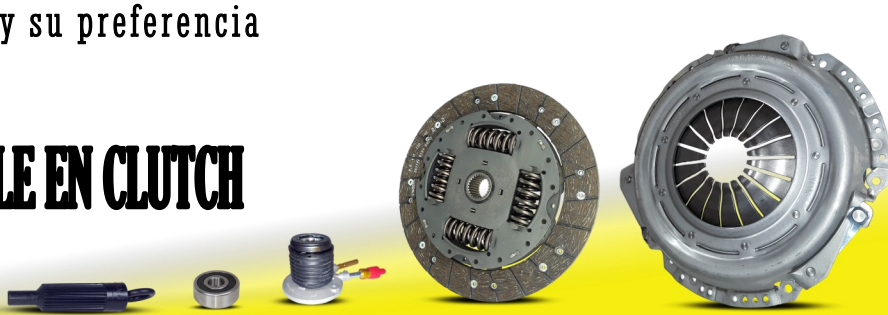
IMPORTANTE

Revisar los componentes que integran el sistema de accionamiento ya que pueden tener desgastes o estar dañadas y por lo tanto limitar la carrera del cilindro maestro y como consecuencia un mal desempeño en el recorrido del collarín hidráulico y presentando el problema de **no corte**.



Hay seguros y bujes hecho de poliamida que por el uso generalmente tienen desgaste excesivo e incluso dañados en su totalidad. Es importante remplazarlos para evitar fallas el sistema de embrague.

Agradecemos las atenciones al presente y su preferencia

Soporte Técnico

NAMCCO TU ALTERNATIVA CONFIABLE EN CLUTCH