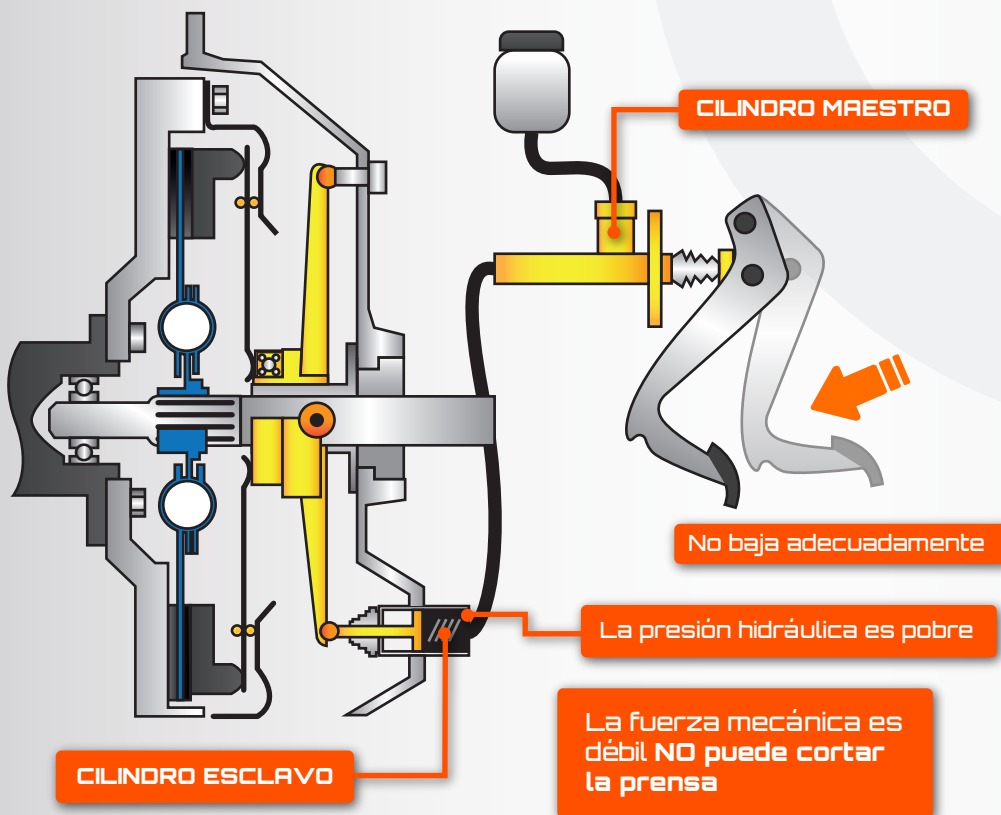




## ¡NO HAY PRESIÓN AL PISAR EL PEDAL!

Cuando un vehículo llega a un taller con problemas de no corte, es común que el técnico diagnostique erróneamente, diciendo de inmediato que el problema es directamente el clutch sin realizar la inspección a fondo adecuada.

La inspección correcta y recomendada debe ser desde el primer componente, que son los pedales, ya que este mecanismo al ser accionado, genera una acción mecánica sobre otro dispositivo llamado cilindro maestro, que este a su vez por medio de un émbolo debidamente sellado genera una presión hidráulica al comprimir el líquido de frenos sobre todo el sistema, este llega a un componente más llamado cilindro esclavo y/o collarín hidráulico según sea el caso.



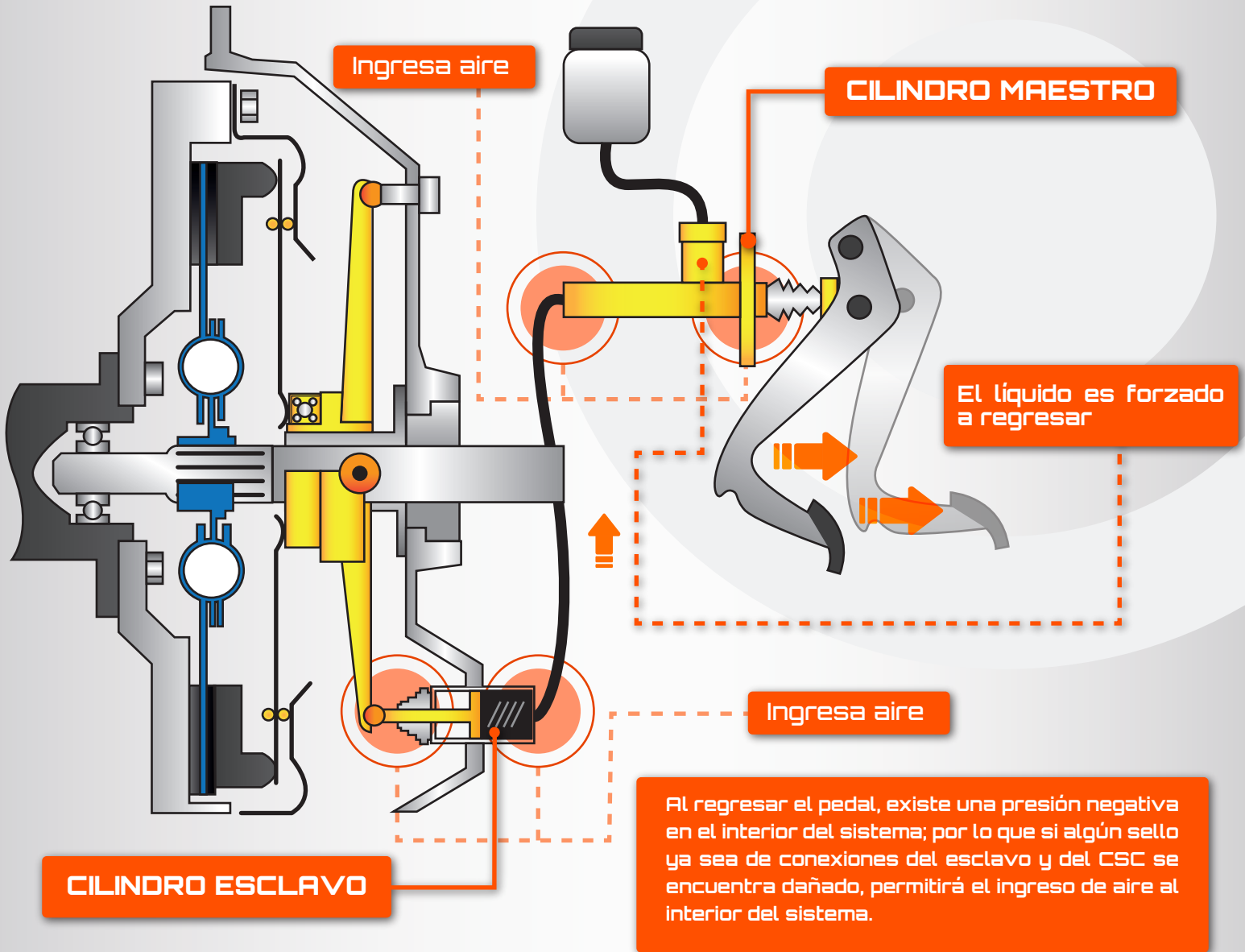
Cuando éste último proceso no se realiza con éxito causa deficiencia en la inyección hidráulica generando problemas de corte, generalmente esto se origina debido a que el líquido no llega al cuerpo interno del cilindro maestro, y en su lugar es sustituido por aire limitando el poder ejercer la presión adecuada, esto es provocado principalmente por la suciedad que se genera por la falta de mantenimiento periódico y el remplazo de

⚠ ¡Siempre siga los procedimientos indicados por el fabricante! ⚠



## ¡NO HAY PRESIÓN AL PISAR EL PEDAL!

líquido de frenos ( por lo menos 1 vez por año) generando una degradación de todos los componentes de goma que existen en todo el sistema incluyendo en algunos casos al cilindro maestro de freno. La basura producida por degradación provoca una obstrucción en la entrada de líquido hacia el cilindro limitando la caída del fluido a la cámara donde el émbolo lo tiene que comprimir.



¡Siempre siga los procedimientos indicados por el fabricante!





## ¡NO HAY PRESIÓN AL PISAR EL PEDAL!

El problema persiste aún cuando el técnico reemplaza todos los componentes del sistema de embrague y accionamiento (clutch, disco, maestro, esclavo y CSC) y la falla no se corrige, realizando un diagnóstico incorrecto, dejando en duda la funcionabilidad y calidad de los elementos que acaban de ser reemplazados. Se suma a un problema más la falta de presión debido a cuando se reemplazan los componentes de accionamiento hidráulico por separado, adicionalmente a esto no se toma en cuenta que se debe de reemplazar los empaques tipo liga (o-rings) que se encuentran en las mangueras que unen los dos componentes (cilindro maestro y cilindro esclavo) ya que son los encargados del sello entre el conector macho y el conector hembra de los cilindros, la falta de mantenimiento o reemplazo de estas pequeñas ligas (o-rings) causarán que el sistema de accionamiento falle, debido a que por esas ligas dañadas se introducirá aire y al mezclarse con el líquido de frenos provocará que el sistema colapse al momento de accionar el pedal del automovil, de igual manera los sellos de los pistones esclavos y CSC pueden fallar y permitir el ingreso de aire.

La falta de presión comúnmente es por aire mezclado con líquido freno que ingresó en el sistema, ésta es una de las causas principales por lo que se cambian erróneamente cilindros pensando que estan en mal estado.



¡Siempre siga los procedimientos indicados por el fabricante!

