

Guia Instalacion Sistema TUBliss CORE

Partes Incluidas en el KIT TUBliss® CORE:



AVISOS:

No inflar la cámara TUBliss ® CORE si no se encuentra montada, o se reventara.

Para su buen funcionamiento se deberá contar con un medidor de presión de aire que lea confiablemente 0-110psi y recomendamos el uso de una bomba de aire.

- TUBliss® CORE con freno de neumático incorporado.
- Cámara (ya colocada dentro del TUBliss® CORE).
- Cinta selladora reforzada.
- Guía metálica de montaje (lamina).
- Juego de stickers.

Nota Importante:

Este producto no esta diseñado para uso en carretera ni carpeta asfáltica.

Partes del Sistema:



Equipo necesario para el montaje:

- Taladro.
- Broca para metal de 10mm y Broca de ¼" que sirva como guía.
- Cutter o Navaja.
- 3 Herramienta para montaje de neumático (Cucharas y/o Espátulas).
- Botella con agua jabonosa y/o Spray con Silicon.
- Removedor de válvula.
- Cinta Selladora (suministrada).
- Guía metálica para montaje del rin (suministrada).
- Torquímetro de 20ft/lb.
- Llave tipo Matraca de 15mm y Dado profundo de 15mm para torquímetro.
- Bomba manual para inflado con capacidad de 120psi.
- Medidor de presión de neumáticos 0-110psi.

Consejos antes de empezar:

- En la primera instalación tendrás que hacer un agujero de 10mm en tu Rin, para la válvula TUbliiss® CORE.
- Después de instalar el TUbliiss® CORE en su rin, no será necesario sacarlo para realizar cambios de neumáticos futuros. Se aconseja dejarlo siempre en el rin.
- Recomendamos montar el TUbliiss® CORE en neumáticos preferentemente que nunca antes hayan estado montados, debido a que los frenos de neumático pueden haber dejado alguna (s) marca (s) o rasgón (es) en la parte interna del neumático viejo, pudiendo provocar pérdidas de presión u otros problemas.

Instalación:

1.

Desmontar completamente el neumático, el freno de neumático (en caso de usarse) y la cámara.



Limpiar perfectamente de cualquier suciedad la parte interna de su rin



- Limpiar perfectamente el rin de restos de tierra, goma o de cualquier suciedad en general.
- Recomendamos utilizar productos desengrasantes o solventes si fuera necesario.
- Secar completamente.

Broca 10mm



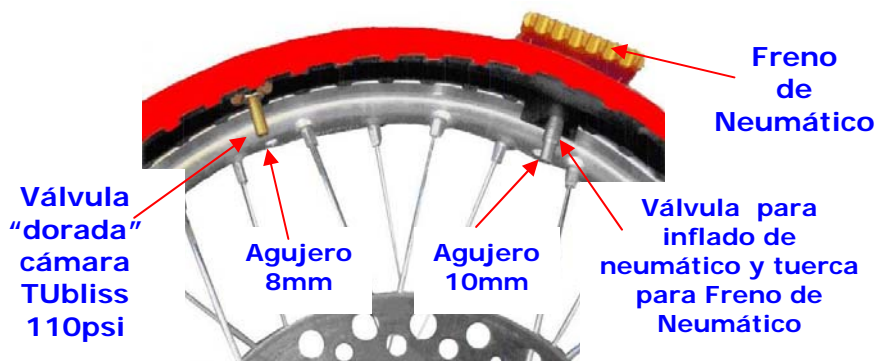
2.

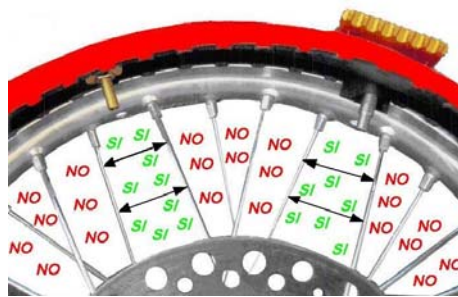
Para la primera instalación tendremos que hacer un agujero de 10mm o aumentar uno existente de 8mm a 10mm. En caso de tener que hacerlo utilizar una guía de 1/4 "para facilitar el trabajo.

NOTA: En los rines de serie de las motos Honda, **NO** se utilice el agujero grande que tienen. Si se usa este agujero de 12mm provocaríamos un fallo del sistema ya que el freno del neumático quedaría holgado.

IMPORTANTE:

El agujero de 10mm se tiene que usar para el Freno del Neumático y el de 8mm para la válvula dorada de la cámara TUbliiss® CORE.





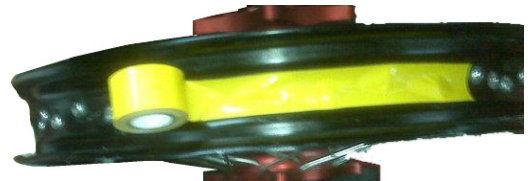
Ubicación óptima para realizar el montaje de las 2 válvulas de aire.



- * Dejar entre ambos agujeros unos 15cm a 20cm, ni más ni menos.
- * Seleccionar un lugar donde quede espacio suficiente para meter un medidor de presión de aire.
- * Inspeccionar ambos agujeros que estén correctamente pulidos y que no queden impurezas, rebabas o cantos vivos (filosos), de lo contrario dañaran a la cámara TUBliss® CORE.



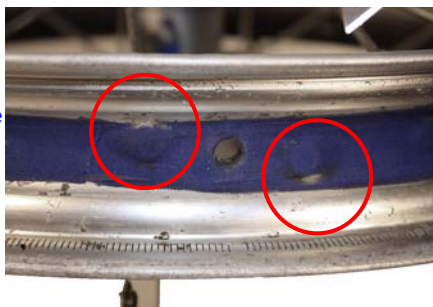
Cinta de selladora (suministrada)



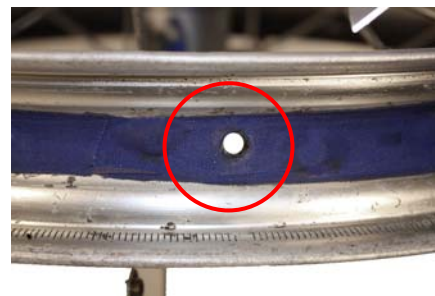
3.

Pegar la **cinta de aislamiento** incluida en el Kit sobre la superficie interna del rin. Mantenerla centrada de manera que se cubran todas las cabezas de los radios (rayos). Pegarla firmemente.

Dejar la Cinta correctamente al centro.



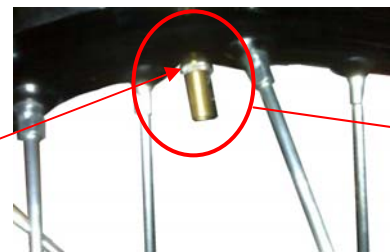
Dejar libres los dos orificios de las válvulas.



Cortar con cuidado la cinta que queda tapando los orificios donde se introducirán las válvulas dorada de la cámara TUBliss® CORE (8mm) y la válvula de inflado del neumático (10mm), que también es parte del Freno del Neumático.



Rondana de hule y tuerca de 12mm exagonal quedaran por dentro del rin (¡no tocarlas!)



Tuerca circular quedara por abajo del rin.



4. Al insertar a la válvula delgada ("dorada") de la cámara TUBliss® CORE a su agujero correspondiente es muy importante que la turca pequeña de 12mm que esta junto a la rondana de hule, se queden INTERNAMENTE en la cama del rin. Repetimos: La rondana de hule y su tuerca ubicadas en la válvula dorada, NO se deben de aflojar ni mover y deberá quedaran por dentro del rin, la tuerca circular quedara por debajo del rin.

Aplicación de Silicon en spray por parte externa e interna.



Aplicación con grasa

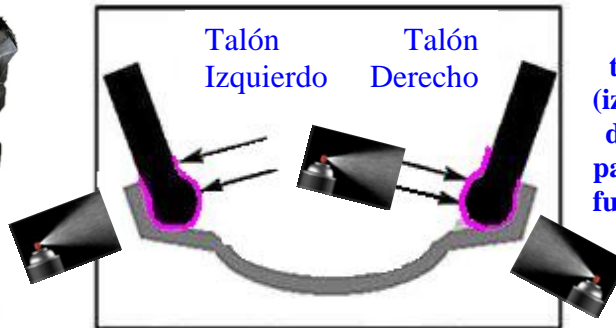


Aplicación de Agua Jabonosa con brocha, por parte externa e interna.

4A - IMPORTANTE: Lubrique abundantemente toda la cubierta roja del TUbliiss® CORE por su parte externa, puede ser con un Spray base Silicon (tipo Armor All® para abrillantar hule, plástico, vinil, etc.), o similar, también se puede utilizar agua mezclada con jabón liquido, o limpiador de vidrios e incluso hasta grasa. Esta lubricación será indispensable para lograr un excelente sellado y evitar la fuga de aire.

PROHIBIDO usar cualquier sustancia con contenido de algún solvente.

La protección roja deberá lubricarse para que cuando esta sea inflada empuje los talones de la llanta hacia a fuera, contra la ceja del rin, y efectúe un sellado perfecto.



El sellado de los talones de la llanta (izquierdo y derecho) deberá ser perfecto para evitar cualquier fuga de aire marcada en el área rosa.

Recordar que la protección roja deberá sellar presionando al talón interno del neumático con el objeto de hacerlo trabajar como un “empaque”, evitando la fuga de aire y asegurando un buen sellado final para los laterales así como la cama del rin.

NOTA: Es SUPER IMPORTANTE que se lubriquen MUY bien:

1º Los laterales (talones) de la protección roja TUbliiss® CORE.

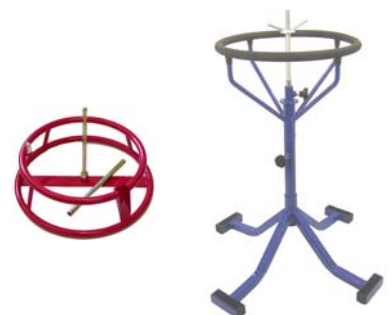
Hacerlo antes de montarlo en el rin y otra vez una vez ya puesto en el rin y sin el neumático montado todavía.

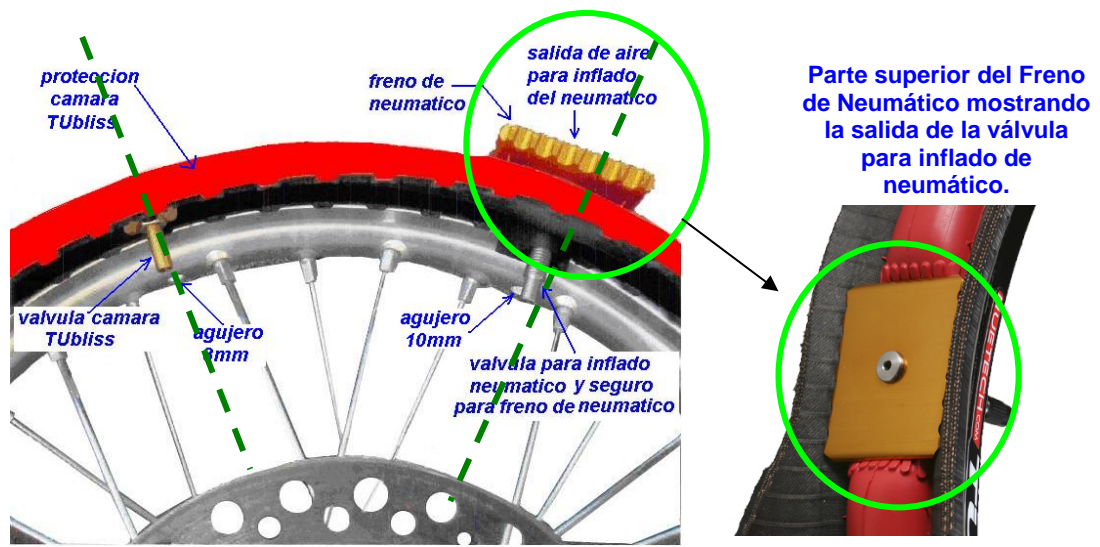
2º Los talones del neumático en su parte externa e interna ya que es por donde van a patinar:

- el TUbliiss® CORE cuando se expande para empujar el talón interno del neumático contra las cejas del rin
- y el talón externo del neumático contra la ceja interna del rin.

El lubricante mas recomendado y mas económico para usar es AGUA + JABON LIQUIDO (proporción 5 agua+1 jabón). Al ser sumamente liquido conseguimos que se vierta por todos los rincones y es el que mejor funciona. Con un bote y una brocha el trabajo se realiza perfectamente, y será preferente hacer este lubricado antes de montar el neumático y nuevamente cuando se este a punto de comenzar el montaje.

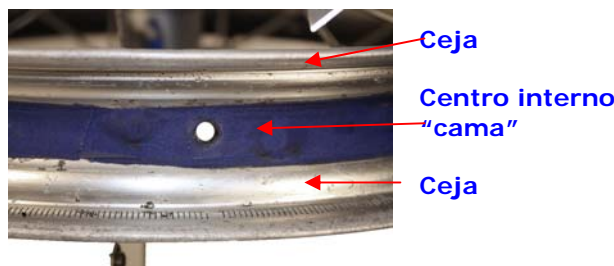
5. Colocar el rin de forma horizontal (acostado), apoyado en alguna maquina de montar llantas automática o manual.





6. Colocar la cámara TUBLISS® CORE de forma que el freno de cubierta quede alineado con el agujero de 10mm. Igualmente posicionar la cámara de manera que la válvula quede alineada también con el agujero de 8mm. Quizás tengamos que sacar la cámara de dentro del TUBLISS® CORE para conseguir una correcta alineación. NOTA: Un buen alineamiento es básico.

7. Insertar las válvulas del Freno de Neumático y también la de la cámara TUBLISS® CORE (válvula dorada) en sus respectivos agujeros. Fijar las tuercas de ambos levemente con tan solo 3 o 4 vueltas para que estas no se escapen. En este punto no se tendrán ni que apretar ni mucho menos torquear.



8. Empezar a introducir y ubicar al centro de la cama del rin la cámara TUBLISS® CORE con su protección roja por el lado contrario a donde se ubica el freno de cubierta.



¡Utilizar únicamente palancas con forma de cuchara para evitar dañar la cámara!



Progresar insertando la cámara TUBLISS® CORE por todo el aro haciéndolo pasar las cejas del rin y dejándolo caer a la parte central.

A medida que se va colocando el TUBLISS® CORE dentro de la superficie interna del rin ("cama del rin") es importante que el TUBLISS® CORE quede centrado en la misma, esto reducirá el esfuerzo que tengamos que hacer para seguir progresando.

Nota: El esfuerzo requerido es mínimo, excederse puede suponer dañar el TUBLISS® CORE.

Guía de Montaje
(suministrada)



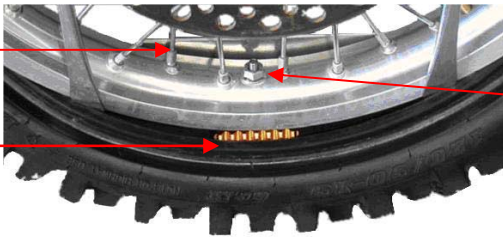
9. Ahora vamos a montar el rin al neumático. En este punto tendremos nuevamente que realizar los puntos efectuados en el **4A**, que será primero LUBRICAR los laterales de la cubierta roja del TUBliss® CORE, y posteriormente los talones del neumático en su parte externa e interna.

NOTA: Uno de los problemas principales en el montaje de neumáticos es tener fugas de aire al final del trabajo, por lo que si no se realiza nuevamente esta lubricación, seguramente ocasionara este problema.

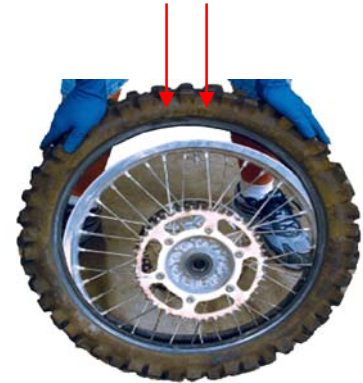
Mantener el neumático en posición vertical y colocar la Guía de Montaje (ver fotos). La Guía servirá para mantener el rin dentro del neumático en el montaje inicial.

Guía de Montaje

Freno de Neumático



Nota: recordar que la tuerca esta solo deteniendo la válvula, aun no esta apretada.



10. Con el Freno del Neumático en la parte de abajo (ver foto izq.), colocar el rin dentro del neumático (ver foto der.), ejerciendo presión constante en la llanta mientras nos ayudamos de las palancas para abrir los talones del neumático. Una vez que el rin esté completamente dentro del neumático podemos retirar la Guía de Montaje.

Terminar de talonar en el Freno del Neumático

Comenzar a talonar a los 180° grados opuestos al Freno del Neumático para terminar justo en el.



11. Con el rin completamente dentro del neumático, empezaremos entonces a colocar los talones de este dentro del rin (cejias). Empezaremos por el lado contrario al Freno de Cubierta, dejando así ultimo tramo que se encuentra a la altura del Freno del Neumático para el final.

Recordar de empujar los talones del neumático hacia el centro de la llanta para realizar el mínimo de esfuerzo necesario.

Cuando se termine de un lado GIRAR el neumático y repetir la operación del lado contrario.



12. **IMPORTANTE:** Apretar la tuerca del Freno de Neumático (tuerca de 15mm) antes de realizar ningún inflado. Posteriormente utilice una llave con torquímetro y realizar el apretado final a 11 ft/lb (15Nm). Si no contara con una llave de torque (dinamométrica) le sugeriremos ir a un taller mecánico para que realicen este terqueo correspondiente, 11 ft/lb quiere decir que sería muy-muy apretado.

Por tal motivo, para no dañar ninguna pieza y poder contar con el funcionamiento adecuado y deseado, le sugerimos ir a algún taller mecánico para pedirles le aprieten esta tuerca 11 ft/lb (15Nm) y con esto poder disfrutar de este Sistema TUBLISS® CORE, de lo contrario seguramente tendrá fugas o pellizcara al mismo sistema dañándolo completamente y arruinando su salida.



13. Inflar la cámara TUBLISS® CORE, la de la válvula dorada (**no el neumático**) hasta 110psi (7,5kg) a través de la válvula del agujero de 8mm. Esta presión asentara los talones del neumático en el rin. Esta cámara del Sistema TUBLISS CORE es muy pequeña por lo que se inflara rápidamente.

14. Inflar el neumático a la presión deseada de manejo (7-16psi), a través de la válvula del Freno de Neumático (válvula plateada), que corresponde a la del agujero de 10mm.

Si el talón no se ha asentado en el rin, hacer botar la rueda en el suelo por la zona en cuestión. Si esto no funciona, desinflar completamente, relubricar los talones del neumático y el TUBLISS® CORE con abundante agua y jabón y volver a inflar.

Cuando se termine con el montaje será importante comprobar que no exista ninguna fuga (Freno de Cubierta ni válvula dorada), si por algún motivo hubiera fuga entre el TUBLISS® CORE y el neumático, el aire estará saliendo por uno de esos agujeros.

ANTES DE UTILIZAR SU MOTO PARA UNA SALIDA, SIEMPRE CHEQUE SUS PRESIONES (CON UN MEDIDOR CONFIABLE), YA QUE PRESIONES INFERIORES A 100psi (7Kg) EN EL SISTEMA TUBLISS® CORE, OCASIONARAN PERDIDAS DE AIRE Y/O QUE SE PICNHE.

IMPORTANTE: NO sobrepasar la presión de 110psi (7,5kg), hacerlo dañara el TUBLISS® CORE.

RECORDAR: El TUBLISS® CORE no necesita ser desmontado para cambiar de Neumático.

Para cualquier consulta no dudes en comunicarte a: MorfoRacing@yahoo.com

DESMONTAJE del TUBliss® CORE:



1. Sacar la válvula del pivote dorado para desinflar el TUBliss® CORE.



2. Aflojar (NO sacar) la tuerca de 15mm del Freno de Cubierta.



3. Sacar todo el talón del neumático empezando por el lado del Freno del Neumático. (CUIDADO DE NO PELLISCAR LA CAMARA DEL TUBliss) Una vez sacado todo un lado del talón, girar el rin y repetir la operación con el otro talón.



4. Con el rin flojo (destalonado) dentro del neumático, jalarlo como se muestra en la foto superior.



Al finalizar el **paso 14** y una vez que ha checado que no existe ninguna fuga, entonces recomendamos la aplicación de un líquido sellador para neumáticos sin cámara.

ANTIPINCHADURAS.

Descripción: SLiME es una mezcla de fibras, polímeros y aglutinantes no aerosoles, no flamables y en armonía con el medio ambiente que previene y repara instantáneamente pinchaduras.

Funcionamiento: Una vez en el interior del neumático, SLiME es distribuido uniformemente por medio de fuerza centrífuga. Es como darle una vuelta a un balde de agua sin que el agua se caiga. De la misma manera SLiME permanece en su lugar. Cuando ocurre una pinchadura, los agentes coagulantes activados por el aire y los aglutinantes son obligados a dirigirse al orificio creando una obturación flexible y duradera.

Modo de uso



Tubeless Tires		
Application	oz.	mL
Bicycle	3	89
Motorcycle	8-16	237-473
Auto	16	473
Truck/SUV	20	592
ATV	24-32	710-946

- La tapa negra del envase es una herramienta para extraer el núcleo de la válvula. El núcleo se saca desenroscando.
- Conecta la manguera tanto en la válvula como en el envase. Apretar lentamente el envase hasta verter la cantidad necesaria. Hay una escala en la parte trasera del envase.
- Atornilla nuevamente el núcleo de la válvula.
- Infla nuevamente la cubierta. En caso de estar instalando el Slime para reparar una pinchazo, hace girar la rueda para que el sellador entre en contacto con el área a reparar.

Nota: Si la cubierta se desinfla después de instalar el sellador. Revisa que no haya pinchazos mayores a 6mm (para tubeless) o 3mm (para comunes). Sacar cualquier elemento que este en el pinchazo, infla nuevamente e inmediatamente gira la rueda para que el sellador entre en contacto con el área a reparar.

Para cualquier consulta no dudes en comunicarte a: MorfoRacing@yahoo.com