



Atención: Lea atentamente las instrucciones hasta el final antes de proceder al montaje y uso de la rueda.



## INSTRUCCIONES DE MONTAJE - 26' - 20mm. - v. fina




**1. Preparación de la llanta:** Retire el fondo de llanta anterior de su llanta y limpie el interior de la llanta a conciencia. Para ello utilice un trapo con disolvente (no valen alcohol, aguarrás u otros limpiadores) y elimine cualquier resto de suciedad que quede adherido a la parte interna de la llanta. Únicamente utilice alcohol en el caso de llantas de carbono. Revise también los agujeros de la llanta en busca de restos de virutas de aluminio cortantes que pudieran cortar las cintas que montaremos posteriormente. En caso de encontrar alguna límela un poco desgastando la zona cortante.

### 2. Sellado de la llanta:

**2.1** Para tapan los agujeros de los radios utilizar en primer lugar la cinta adhesiva blanca de doble cara. Debe dar una vuelta completa hasta montar un extremo sobre otro unos 3-4 cm. (foto 1). Pegue la cinta despacio y con cuidado para evitar retorcerla y de modo que quede bien centrada. Antes de retirar el adhesivo protector repase todo el perímetro apretando bien para que quede perfectamente adherida a la llanta.


**2.2** En segundo lugar debe colocar el fondo de llanta de plástico de color amarillo encima de la cinta blanca de doble cara. La parte rugosa de la cinta amarilla debe quedar pegada a la cinta blanca, la zona lisa de la cinta amarilla debe quedar hacia el exterior. Retire el protector del adhesivo y coloque el fondo de plástico amarillo sobre la cinta adhesiva comenzando por la zona de la válvula. Haga coincidir dicho agujero con el de la banda amarilla de plástico. Nada más comenzar a pegar la cinta amarilla coloque la válvula, le ayudará a que no se desplace posteriormente y se asegurará de que quede bien centrada antes de haberla pegado por completo. La banda amarilla entra muy ajustada, colóquela tensando con un poco de fuerza, centrando bien. Para colocarla del todo será necesario usar un par de destornilladores a modo de desmontadores; tal y como muestra la foto 2. Introdúzcala aunque entre retorcida porque con los destornilladores podrá al final recolocarla. Una vez que la cinta ha entrado totalmente en la llanta retire uno de los destornilladores y termine de asentar la cinta amarilla correctamente con el último destornillador moviéndolo de un lado a otro en la dirección de giro de la rueda.

 **IMPORTANTE:** El fondo de llanta amarillo entra con mucha tensión, esto dificulta un poco su colocación pero conseguirá que después la propia tensión del fondo haga que éste quede perfectamente pegado contra la llanta.

**3. Instalación de la válvula:** El agujero de la válvula habrá quedado tapado con la cinta adhesiva, perfórelo con la propia válvula o con una herramienta punzante pero no agrande el agujero, abra lo justo para que la válvula sea insertada. Llantas con agujero de válvula grande: Meta la válvula dejando la junta cónica y apriete la tuerca suavemente, no utilice nunca herramientas, la fuerza de la mano es suficiente.

Llantas con agujero de válvula pequeño: En este caso debe retirar la junta cónica de goma (foto 3) que lleva la válvula y poner la junta plana de goma.

**4. Líquido sellante:** El líquido de la botella está preparado para introducirse directamente dentro de la rueda agitando previamente el envase. La dosis recomendada por rueda es de 60 ml. No obstante siempre puede añadir un poco más

 **IMPORTANTE:** AGITAR BIEN ANTES DE USAR.

**5. Montaje del neumático:** Tenga a mano un juego de desmontables. Pulverice los flancos de la cubierta y el fondo de llanta con agua (sin jabón), humedecerlos es imprescindible para facilitar enormemente el inflado, hasta el punto de que quizá con agua podrá inflar la cubierta y sin agua no podrá. Además evitará que el fondo de llanta pueda ser retorcido o descolocado si la cubierta entra demasiado ajustada. Monte la cubierta hasta que esté a punto de cerrarla por completo, entonces, antes de cerrar, añada la mezcla de líquido sellante (foto 4), termine de cerrar la cubierta y dé presión. Revise la zona próxima a la válvula para asegurarse que la cubierta esté bien asentada en esta zona. Para introducir el líquido sellante también puede cerrar la cubierta del todo, terminar el montaje del neumático, e introducir el líquido a través de la válvula (foto 5).

**6. Hinchado:** Recuerde, es muy importante pulverizar un poco de agua por los flancos porque facilitará el hinchado y evitará que el fondo de llanta pueda retorcerse y estropearse. Probablemente necesitará un compresor. Utilice protector de ojos al dar presión, podría salir algo de líquido fuera de la cubierta en el momento del inflado debido a la fuerza del compresor. Una vez hinchada revise de nuevo la tuerca de la válvula. Haga girar la rueda y agítela en todos los sentidos para que el líquido se reparta por todo el interior de la rueda. Inicialmente daremos bastante presión para que la cubierta se asiente correctamente (unos 3 Kg de presión). Lo ideal es poner la rueda en posición vertical, como en posición de marcha, dejar reposar unos segundos, el líquido baja y se acumula en la parte baja, entonces sacudimos la rueda hacia arriba para que el líquido salpique por dentro la parte de la llanta y del talón de la llanta, así el líquido sellará mejor la zona de los flancos laterales. Esta operación hay que repetirla girando la rueda cada vez un poco, para que el líquido llegue a todo el perímetro del flanco. Recomendamos no quitar presión nada más hinchar, sino dejar que la propia rueda se asiente durante unas horas para posteriormente revisar la presión al día siguiente a gusto del ciclista. Una vez montada es recomendable rodar un poco con la bici, sobre todo si la cubierta es no tubeless. Esto ayudará a que cubierta y llanta asienten mejor y que el líquido se reparta mejor por toda la rueda sellando todos los poros que existen. Cuando monte la rueda por primera vez, revísela durante las primeras horas con un poco más de asiduidad, sobre todo si la cubierta montada no es tubeless, ya que al tratarse del primer sellado es necesario moverla continuamente durante más tiempo hasta que todos los micro-poros se cierren.



Si su rueda pierde algo de presión durante los primeras horas después del montaje es normal, dé más presión y mueva de nuevo la rueda para que puedan sellarse los poros que aún quedarán sin cerrar. Si su rueda se desinfla en cuestión de segundos no es normal, revise el montaje del fondo de la llanta y el ajuste de la válvula.

**7. Rellenado periódico de líquido sellante:** El líquido durará dentro de sus ruedas un tiempo difícil de determinar, el cual depende de muchos factores (porosidad de cada cubierta, el clima o temperatura exterior, el correcto o incorrecto sellado de la llanta...), dejando escaso residuo al secar. Recomendamos revisar las ruedas todas las semanas, quitándola si es necesario y moviéndola un poco para ver si queda líquido dentro, poco a poco podrá ir alargando los periodos de revisión. Si la rueda comienza a perder presión de forma continuada es necesario rellenar con líquido sellante. Deberá aflojar el obús para meter la nueva mezcla a través de la válvula, utilice la llave negra pequeña que se suministra con el kit y aproveche para revisar y limpiar bien el cuerpo de la válvula evitando que restos de sellante ensucien el obús de la válvula. (Los obuses se venden sueltos). También puede inyectar el líquido con aguja y jeringuilla, pero en este caso tenga precaución al pinchar sujetando el émbolo de la jeringuilla con el dedo (foto 6) o de lo contrario la presión interna de la rueda lo expulsará con fuerza hacia atrás y el líquido saldrá disparado manchando todo. Es recomendable al menos introducir una dosis de recarga cada dos meses; quizá la rueda no haya tenido pérdidas de aire, pero el líquido irá perdiendo sus propiedades con el paso del tiempo.

## RECOMENDACIONES Y REQUISITOS GENERALES:

Para una mejor conservación del líquido sellante recomendamos agitar el envase periódicamente, aunque no se vaya a usar. Y siempre antes de su uso. X-sauce recomienda utilizar cubiertas tubeless con sus kits, pero podrá combinar: llantas tubeless con cubiertas no tubeless, llantas no tubeless con cubiertas tubeless y llantas no tubeless con cubiertas no tubeless. Tenga siempre presente lo siguiente, no utilice nunca cubiertas no tubeless que no entren ajustadas en la llanta. Compatible con cubiertas tubeless de todas las marcas. Compatible con cubiertas no tubeless. Para el montaje de cubiertas no tubeless de aro flexible consúltenos previamente, recomendamos el uso de Kenda y Specialized porque sus aros flexibles son más fuertes. Compruebe como se monta una cubierta tubeless y lo ajustada que queda; si al montar su cubierta no tubeless en su llanta la cubierta entra y sale con facilidad sin apenas ofrecer resistencia, no la utilice, aunque pueda llegar a montarla y darla presión. Una cubierta no tubeless con aro flexible débil podría destalonar al ser sometida a la tensión de un montaje no tubeless. Lea el apartado final de recomendaciones respecto a las presiones de inflado.

**LLANTAS:** La llanta debe ser de doble pared. Si su llanta ya es tubeless el líquido sellante le permitirá utilizar muchas cubiertas no tubeless.

Las llantas deben ser estrechas, de tipo rallye, de unos 2 cm. de ancho y 2 cm. de alto. Las llantas de freeride o descenso son más anchas y el fondo de llanta no cubrirá toda la superficie correctamente, utilice el kit correspondiente a la medida de su llanta. X-sauce ofrece kits con fondos de llanta de 23 y 25 mm de ancho. Si su llanta es de perfil alto compruebe que la válvula asome lo suficiente para poder apretar la tuerca y posteriormente dar presión. En algunos casos de llantas de perfil muy alto no es posible el montaje si la válvula no es lo suficientemente larga.

**CUBIERTAS:** No utilice su rueda tubeless con presiones menores de 2 kilos. Si recibe un llantazo, probablemente no sufrirá un pinchazo por pellizco, pero doblará la llanta y además evitará posibles pérdidas de aire en situaciones críticas de frenado o de terreno irregular.

No utilice cubiertas NO TUBELESS con más de 3 kilos de presión, podrían destalonar por exceso de presión. En cubiertas tubeless esta presión puede elevarse hasta 3,5 kilos porque este tipo de cubiertas están más reforzadas.

No compare nunca las presiones de cámara + cubierta con las del sistema tubeless. Una rueda con cámara puede llevarse a 3,5 o 4 kilos de presión sin problema, de hecho será necesario si no queremos llantear o pellizcar; pero en ruedas tubeless lo normal es llevar entre 2 y 3 kilos, obteniendo la misma dureza de rueda que una rueda sin cámara con presiones de 4 kilos.

Es muy común el error de pensar que si en cubiertas con cámara se llevaban 4 kilos con el tubeless se debe seguir llevando la misma presión. De hacerlo perderemos las ventajas del tubeless y correremos el riesgo de explosión de la rueda porque destalone por exceso de presión.

**TRUCOS PARA EL INFLADO:** Recuerde lo altamente recomendable que es montar la cubierta habiendo pulverizado o mojado la cubierta y el fondo de la llanta con agua. Mojar el conjunto facilitará el inflado y la duración del fondo de llanta (en seco es más fácil que sea retorcido y desplazado por la cubierta en el momento del inflado).

Si la cubierta no se infla fácilmente quite el obús de la válvula y dé presión sin el obús. En este caso mucha precaución, al no tener el obús el aire entrará con mucha fuerza y muy rápido, inflando mucho más fácilmente la rueda, pero en cuanto se infle la cubierta y talone deje de dar presión o podría estallar por exceso de presión. Sólo queda retirar el compresor y tapar la válvula con el dedo, para tomar el obús y rápidamente roscarlo apretándolo. En la operación perderá algo de aire, pero una vez roscado y apretado regule la presión a su gusto.

Utilice gafas en el momento de dar presión. Si el líquido sellante salpica por la fuerza de la presión del aire del compresor sus ojos estarán protegidos.

Revise sus ruedas con frecuencia, sobre todo al montarlas por primera vez. Si observa que el líquido ha secado añada una recarga lo antes posible. De esta vigilancia depende la duración y correcto funcionamiento de sus ruedas. En caso de duda en cuanto al líquido que queda dentro, añada una nueva recarga (media dosis); el exceso sólo añadirá unos gramos pero su falta puede terminar en pérdida de presión.

Debe tener en cuenta que este kit está pensado para convertir llantas y utilizar muchos tipos de cubiertas, por lo que en cada caso será más o menos fácil conseguir hinchar la rueda y su comportamiento posterior variará. Recomendando utilizar cubiertas tubeless, al menos la primera vez que lo monte, ofrecen mayores garantías de aguante porque están pensadas y diseñadas para trabajar sin cámara, siendo su mayor ventaja la facilidad para inflar el neumático gracias a su adaptación a la llanta y su resistencia ante cortes. Como contraprestaciones encontramos principalmente su mayor peso. Las cubiertas tradicionales podrán utilizarse siempre que se puedan hinchar, entren ajustadas en el aro y su comportamiento en ruta sea bueno (los flancos de nylon sellan mucho peor). Y recuerde, si la cubierta entra y sale con holgura de la llanta no la utilice, peligroso por posible destalonamiento. Sobre todo si no es una cubierta de aros, ya que la goma al ser elástica, con la presión aumentará su diámetro y puede salirse de la llanta posteriormente. Recuerde, es necesario pulverizar agua por los flancos de la cubierta y llanta en el momento del inflado; ayudará a que pueda ser hinchada mucho más fácilmente y el fondo amarillo no se retorcerá.

Utilice para el montaje llantas y cubiertas en buen estado. No utilice cubiertas muy desgastadas, deterioradas o con rajaduras o defectos que puedan provocar graves pérdidas de presión o incluso accidentes.

Si su válvula se obstruye con el líquido sellante puede desarmarla para limpiarla. Para ello utilice la llave negra afloja obuses que va incluida en el kit. Limpie el interior del obús y el interior de la válvula con cuidado, sin utilizar objetos punzantes que deterioren los elementos de ajuste y sellado de la válvula. Un consejo para que la válvula no se ensucie es dejar la bici de un día para otro con las válvulas siempre en la parte inferior de la rueda, o lo más cerca del suelo posible. Así los restos de líquido no se quedan dentro de la válvula, caen al interior de la cubierta.



**RECUERDE:** Revise el líquido de sus ruedas periódicamente, no deje que seque o sufrirá pérdidas de presión y los pinchazos no podrán auto-repararse en ruta. Recomendamos usar cubiertas tubeless, pero si decide ahorrarse unos gramos y montar cubiertas normales tenga presente que deberá entrar ajustada en la llanta y es posible que necesite un compresor con un buen caudal de aire para conseguir hinchar su rueda por primera vez. Visite nuestra web para más información y ver la tabla de cubiertas utilizadas y sus resultados. Es recomendable al menos meter una dosis de recarga cada dos meses; quizá la rueda no haya tenido pérdidas de aire, pero el líquido va perdiendo sus propiedades con el paso del tiempo.