

ACCOSSATO

SCHEDA TECNICA TUBI FRENO



Istruzioni per un corretto montaggio

Rimuovere con attenzione i tubi freno presenti sulla moto, evitando di far schizzare il liquido al loro interno sulla parte verniciata. Rimuovere tutte le vecchie rondelle e il fluido residuo dal sistema. Assicurarsi che tutti i punti di saldatura siano puliti e in buone condizioni. Installare il kit tubi freno ACCOSSATO con le nuove rondelle fornite. Controllare che il passo delle nuove viti fornite sia lo stesso di quelle che erano presenti precedentemente sulla moto: è molto importante poiché alcuni modelli usano sia viti M10x1 che M10x1.25.

Installazione

Introduzione allo spurgo

Si raccomanda di far effettuare il procedimento a un meccanico o ad un esperto. Laddove si voglia procedere in modo autonomo, è consigliabile effettuare lo spurgo con l'aiuto di un'altra persona.

Necessario: nuovo olio freni (non agitare la bottiglia prima di iniziare, perché potrebbe creare bolle d'aria nel fluido), una cannula di plastica e un contenitore di vetro per monitorare l'aria che fuoriesce dal sistema.

E' buona norma coprire tutte le superfici attorno alla pompa del freno e proteggere i raccordi di fissaggio da perdite accidentali ed evitare l'intrusione di sporco nel sistema.

Asportare il vecchio tubo freno, quindi attaccare la cannula ad uno dei raccordi di fissaggio e aprire lentamente. In questo modo si può pompare fuori la maggior parte del fluido prima di aver smontato i vecchi tubi. Non è raro che col tempo i raccordi si siano attaccati alla pinza: raccordi e pinze di bassa lega subiscono la cosiddetta corrosione elettrolitica e il sale nelle strade d'inverno non fa che aumentarne l'effetto. E' consigliato sostituire i raccordi in bassa lega con raccordi in acciaio inox.

Sostituiti i vecchi raccordi, assicurarsi che il serbatoio dell'olio sia pieno e rimettere il tappo per evitare che l'olio schizzi fuori quando si inizia l'operazione di spurgo.

Riempire il sistema

Se si è in possesso di un sistema a doppio disco, occorre spurgare una pinza per volta. Attaccare il tubo al raccordo e mettere l'altra estremità dentro il contenitore di vetro. Riempire il contenitore di vetro con un po' di olio pulito in modo che l'estremità del tubo sia sommersa. In questo modo si eviterà di rimandare aria al sistema. Ora si può aprire il raccordo, stringere e rilasciare la leva freno dolcemente per dare alla pompa del freno il tempo di prelevare l'olio pulito dal serbatoio. Tenere d'occhio il serbatoio dell'olio e verificare che il livello non scenda al di sotto del minimo, altrimenti si immetterà aria nel sistema. Può succedere che l'olio del contenitore venga risucchiato nel sistema, in questo caso assicurarsi che l'estremità del tubo sia sempre immersa nel fluido. Stringere il raccordo quando si ha terminato.

ACCOSSATO

Spurgare il sistema

Aprire il raccordo lentamente (basterà un mezzo giro), allo stesso tempo tirare dolcemente la leva freno. Trattene la leva si dovrebbero vedere delle bolle d'aria o del liquido nel contenitore in vetro. Il vecchio olio sarà bianco, marrone o nero dallo sporco. Il movimento del liquido o delle bolle d'aria continuerà ancora per un po', quindi chiudere il raccordo e rilasciare la leva freno. Controllare il livello dell'olio nel serbatoio e riempire se necessario. Ripetere l'operazione fin quando non ci sono più bolle d'aria e l'olio che esce è chiaro. Tenere il serbatoio della pompa freno pieno. Se si è in possesso di un sistema con due dischi, ripetere il processo con la seconda pinza (è meglio iniziare con la più lontana dalla pompa freno). Se tutto è andato a buon fine, si otterrà un sistema frenante con un ottimo feeling di frenata. La leva si muoverà per una breve distanza, dopodiché una solida resistenza la renderà ferma.

Se quando si fa pressione sulla leva in modo continuato, si ha la sensazione di movimento lento o un effetto di "leva spugnosa", è segno che c'è ancora dell'aria nel sistema e quindi vi è una grande possibilità di non aver spurgato tutta l'aria che c'era nei tubi e quindi è necessario ripetere l'operazione dal principio.

Stringere tutte le parti correttamente e controllare che i tubi non siano danneggiati e il fluido non fuoriesca da qualche parte!

Localizzazione dei guasti

Non tutte le pinze hanno i loro raccordi nel punto più alto della loro struttura. Questo significa che una piccola quantità d'aria rimasta intrappolata sopra al raccordo sarà difficile da rimuovere (l'aria va sempre verso l'alto) e causerà l'effetto "leva spugnosa". Questo problema può essere risolto smontando la pinza e assicurandosi che il raccordo sia nel punto più alto, ma è necessario ricordarsi di mettere un distanziale tra le pastiglie per fermare la fuoriuscita dei pistoni.

Un simile problema accade con alcune moto da corsa che hanno dei manubri molto angolati: il tubo freno si inarca sopra la pompa freno e una piccola quantità d'aria può rimanere intrappolata in quella posizione. In questo caso si può rivedere la configurazione di montaggio oppure provare a iniettare del liquido molto delicatamente, usando una siringa, attraverso il raccordo nella pinza, tenendo presente che così facendo il liquido nel serbatoio potrebbe straripare.

Un altro modo per risolvere il problema è quello di montare una vite che incorpori il raccordo alla pompa freno e spurgarlo prima di tutto il resto del sistema.

Se non si riesce ad eliminare l'effetto "leva spugnosa" nonostante si sia seguito con attenzione tutte queste precauzioni, si potrebbe avere un problema alle guarnizioni, per il quale si dovrà rivolgere al proprio rivenditore di fiducia.

La pompa freno viene alimentata dal serbatoio attraverso un forellino e questo foro si intasa facilmente, ecco perché è così importante la pulizia nell'operazione di spurgo. Se non si riesce a pulire i freni in modo autonomo, chiedere al rivenditore di fiducia di farlo. Non tentare l'utilizzo di prodotti autopulenti, a meno che tu non si sia costretti. Questi prodotti fanno sì che il raccordo rimanga aperto, in quanto incorporano una valvola di non ritorno per impedire all'aria di rientrare nel sistema; il raccordo ha un'estremità filettata che si innesta nella pinza e l'aria può venire risucchiata in questa posizione se il raccordo è lento.

Una volta completata l'operazione di spurgo con successo, assicurarsi che tutti i raccordi e tutte le viti siano ben stretti e riempire il serbatoio della pompa freno con olio pulito fino al livello necessario.

La maggioranza dei serbatoi originali ha due indicazioni di livello: il massimo ed il minimo. Raccomandiamo di non riempire il serbatoio al di sopra del livello massimo perché potrebbe verificarsi un blocco idraulico del sistema che impedirebbe ai pistoni nella pinza di ritrarsi completamente causando così il grippaggio dei freni. Ricontrollare il sistema visivamente prima di testarlo. Con i test si intende effettuare pochi metri lentamente con la moto e provando a frenare. Ripartire la moto nel garage e controllare che non ci siano perdite nel sistema, che tutti i raccordi e le viti siano ben fissati e che ci sia un buon feeling di frenata.

Non usare la moto fin quando non si è sicuro che lo spurgo sia stato effettuato correttamente.

Controllare che tutti i raccordi finali siano aggraffati in modo sicuro ad ogni tubo.

Controllare la pulizia dei tubi e che il kit sia stato installato senza pieghe o torsioni. Controllare che i tubi non vadano a intralciare le sospensioni e il bloccasterzo e che non siano danneggiati in nessun punto.

Stringere le viti come indicato nelle specifiche:

		Min	Max
Viti in Inox	N/m	20	25
Viti in Acciaio	Nm	18	20
Viti in Alluminio	N/m	13	15