



Si declina ogni responsabilità per eventuali danni dovuti ad errori nello spurgo.
Acquistando questo prodotto accetti i nostri termini e le condizioni di utilizzo.



Forbikes Srl Via Agnoletti 4/F/G 42124 Reggio Emilia (RE)
Tel: 0522 232590 Email: commerciale@forbikes.it P.IVA. 02266790357

Cercaci su    

www.forbikes.it

Per ulteriori informazioni scrivi a commerciale@forbikes.it



HEL Performance Brakeline Kit

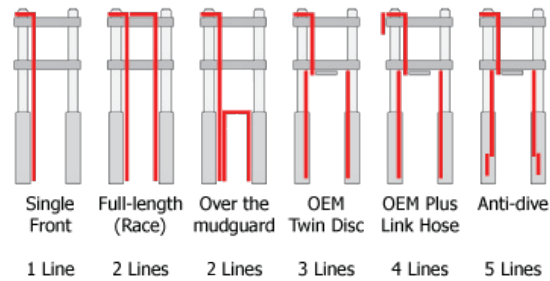
**RIDE
THE BEST
YOU CAN**



Distribuito da



Grazie per aver deciso di acquistare un kit di tubi freni HEL Performance. Ti preghiamo di leggere con attenzione le informazioni qui di seguito riguardo all'installazione del prodotto. I nostri tubi freni sono realizzati con acciaio inox della migliore qualità. I raccordi sono aggiraffati direttamente sui tubi anch'essi in inox intrecciato con anima in Teflon. Questo permette di eliminare il cosiddetto effetto "leva spugnosa" che spesso si verifica con tubi freno in gomma in condizioni di frenata estreme, quando invece è necessaria la massima efficienza. L'esterno del tubo garantisce un'eccellente resistenza alla corrosione e all'abrasione. Inoltre, i nostri raccordi aggiraffati garantiscono una perfetta connessione. Prima di procedere all'installazione verifica come il nuovo kit andrà a sostituirsi a quello originale sulla tua moto. Il tubo posteriore presenta due fascette gialle. A seconda della moto, questo potrebbe significare:



Rimuovi con attenzione i tubi freno presenti sulla moto, evitando di far schizzare il liquido al loro interno sulla parte verniciata. Rimuovi tutte le vecchie rondelle e rimuovi il liquido residuo dal sistema. Assicurati che tutti i punti di saldatura siano puliti e in buone condizioni. Installa il kit tubi freno HEL con le nuove rondelle fornite. Controlla che il passo delle nuove viti fornite sia lo stesso di quelle che erano sulla tua moto. Questo è importante soprattutto per le Suzuki, poiché alcuni modelli utilizzano sia viti M10x1.00mm che M10x1.25mm.

INSTALLAZIONE

I motociclisti e i meccanici con esperienza ti diranno che spurgare i freni è semplicissimo. Lo è, ma ci si può sbagliare facilmente. Leggere questa guida non sostituisce un'adeguata preparazione tecnica. Abbiamo fatto del nostro meglio per rendere questa guida semplice ed accurata. Nonostante ciò, non possiamo trasmetterti la capacità e l'esperienza. Questa guida è da considerarsi solamente un'introduzione allo spurgo. Se dopo aver letto questa guida ti sentirai in grado di spurgare i freni da solo, non saremo responsabili di ciò che accadrà. L'intervento sull'impianto è a solo rischio e responsabilità dell'utilizzatore finale. In ogni caso, se deciderai di procedere senza l'aiuto di un meccanico, è consigliabile essere aiutati da un'altra persona. Ti servirà del olio freni nuovo e di recente produzione, avendo cura di lasciarlo riposare preventivamente per tutta la notte (non agitare la bottiglia prima di iniziare per evitare di far entrare bolle d'aria nel liquido), una cannula di plastica che combaci con il raccordo di fissaggio e un contenitore di vetro, in modo da monitorare l'aria espulsa dall'impianto. È buona norma coprire tutte le aree attorno alla pompa del freno e proteggere i raccordi di fissaggio da perdite accidentali. Per evitare l'ingresso di sporco nell'impianto, occorre che queste aree siano il più pulite possibile. Innanzitutto è necessario rimuovere il vecchio tubo freno: attacca la cannula ad uno dei raccordi di fissaggio e apri lentamente. In questo modo puoi pompare fuori la maggior parte del liquido prima di smontare i vecchi tubi. Può accadere che con il tempo i raccordi si siano attaccati alla pinza: raccordi e pinze di bassa lega subiscono la cosiddetta corrosione elettrolitica e il sale invernale sulle strade non fa altro che aumentare l'effetto. Ora hai l'opportunità di sostituire i raccordi in bassa lega con raccordi in acciaio inox. Se sei riuscito a togliere i vecchi raccordi assicurati che il serbatoio dell'olio sia pieno e rimetti il tappo per evitare che l'olio schizzi fuori quando inizi l'operazione di spurgo.

RIEMPIRE IL SISTEMA

Se hai un sistema a doppio disco occorre spurgare una pinza alla volta. Attacca il tubo al raccordo e posiziona l'altra estremità dentro il contenitore di vetro. Riempi il contenitore di vetro con un po' di olio pulito in modo che l'estremità del tubo sia sommersa; in questo modo eviterai di rimandare aria nel sistema. Ora puoi aprire il raccordo, stringi e rilascia la leva freno dolcemente per dare alla pompa del freno il tempo di prelevare l'olio pulito dal serbatoio. Tieni d'occhio il serbatoio dell'olio e verifica che il livello non scenda al di sotto del minimo, altrimenti immetterai aria nel sistema. Può succedere che l'olio del contenitore venga risucchiato nel sistema, in questo caso assicurati che l'estremità del tubo sia sempre immersa nel fluido. Non ci dovrebbero volere molte azioni di leva freno per riempire il sistema. Al termine, stringi il raccordo.

THE PERFECT TEAM FOR A SHOW STOPPING PERFORMANCE

SPURGARE IL SISTEMA

Apri il raccordo lentamente (ti basterà un mezzo giro), allo stesso tempo schiaccia dolcemente la leva freno. Trattieni la leva e dovresti vedere delle bolle d'aria o del liquido nel contenitore in vetro. Lo sporco potrà aver reso il vecchio olio bianco, marrone o nero. A questo punto il movimento del liquido o delle bolle d'aria continuerà ancora per un po'; chiudi il raccordo e rilascia la leva freno. Controlla il livello dell'olio nel serbatoio e rabbocca se necessario. Ripeti questa operazione fino a quando non appaiono più bolle d'aria e l'olio che esce è limpido. Mantieni il serbatoio della pompa freno rabboccato. Se hai un sistema con due dischi, ripeti questo processo con l'altra pinza (è meglio fare prima la più lontana dalla pompa freno). Se tutto è andato bene ora dovresti avere un sistema frenante con un ottimo feeling di frenata; la leva percorrerà una breve distanza prima di essere fermata da una solida resistenza. Se, continuando a esercitare pressione, si ottiene un movimento lento o un effetto di "leva spugnosa", può significare che c'è ancora aria nel sistema. C'è la possibilità che non sia stata spurgata tutta l'aria, quindi occorre ricominciare lo spurgo. Stringi tutte le parti correttamente e controlla che i tubi non siano danneggiati e non ci sia perdita di liquido da qualche parte.

LOCALIZZAZIONE DEI GUASTI

Non tutte le pinze hanno i loro raccordi nel punto più alto della loro struttura. Ciò significa che se c'è una piccola quantità d'aria intrappolata sopra il raccordo sarà difficile da rimuovere (l'aria va sempre nel punto più alto) e causerà l'effetto "leva spugnosa". È possibile aggirare il problema smontando la pinza e assicurandosi che il raccordo si trovi nel punto più alto, ma ricordati di mettere un distanziale tra le pastiglie per fermare la fuoriuscita dei pistoni e facilitare il rifissaggio della pinza. Un problema simile si presenta con alcune moto da corsa con manubrio molto angolato: il tubo freno si inarca sopra la pompa freno e una piccola quantità d'aria può rimanere intrappolata. Anche in questo caso è possibile rivedere la configurazione di montaggio oppure è possibile iniettare del liquido molto delicatamente, usando una siringa, attraverso il raccordo nella pinza, tenendo presente che così facendo il liquido nel serbatoio potrebbe strapiare. Un altro modo per risolvere questo 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 riesci ad eliminare l'effetto "leva spugnosa" nonostante tu abbia seguito con attenzione tutte queste precauzioni, potresti avere un problema alle guarnizioni, per il quale dovrai rivolgerti al tuo rivenditore di fiducia. La pompa freno viene alimentata dal serbatoio attraverso un forellino che si ostruisce facilmente, ecco perché è così importante la pulizia nell'operazione di spurgo. Se non riesci a pulire i tuoi freni da solo, chiedi al tuo rivenditore di fiducia di farlo per te. Non tentare l'utilizzo di prodotti autopulenti, a meno che non sia strettamente necessario. 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. Ma il raccordo ha un'estremità filettata che si innesta nella pinza. L'aria può venire risucchiata in questa posizione se il raccordo è lento. Sarebbe una piccolissima quantità ma perché permetterlo visto che stiamo tentando di togliere aria. Una volta completata l'operazione di spurgo con successo, assicurati che tutti i raccordi e tutte le viti siano ben stretti e riempi il serbatoio della pompa freno con olio pulito fino al livello necessario. La maggioranza dei serbatoi standard ha due indicazioni di livello: il massimo e 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 ritirarsi completamente causando così il grippaggio dei freni.

CONTROLLO FINALE

Ricontrolla visivamente l'impianto prima di testarlo. Avanza lentamente e aziona i freni. Riporta la moto in garage e controlla che non ci siano perdite nel sistema, che tutti i raccordi e le viti siano ben fissati che ci sia una buona sensazione di frenata. Non usare la moto fino a quando non sarai sicuro che lo spurgo è stato effettuato correttamente. In caso di dubbio, chiedi al tuo rivenditore di fiducia. Controlla che tutti i raccordi finali siano aggiraffati in modo sicuro ad ogni tubo. Controlla la pulizia dei tubi e che il kit sia stato installato senza pieghe o torsioni. Controlla che i tubi non vadano a intralciare le sospensioni e il bloccasterzo e che non siano danneggiati in nessun punto. Infine, stringi le viti come indicato nelle specifiche:

	Min	Max
Ft/lbs	14	24
Nm	20	33
Kgfm	2,0	3,3

Grazie per aver scelto HEL Performance.