

COME TI SOSTITUISCO L'OLIO DEI FRENI

GUIDA PER CHI VUOLE CIMENTARSI NELL'ARTE DEL FAI DA TE



Iniziamo con gli strumenti del mestiere

Come detto più volte, è fondamentale utilizzare attrezzi di buona qualità: adoperando utensili di pessima qualità si corre il rischio di spanare viti e bulloni con le conseguenze che ben possiamo immaginare.

Per fare questo lavoro ho utilizzato:

- Un cacciavite a croce
- Una chiave da 8 (meglio se chiusa o combinata)
- 40cm di tubo in gomma trasparente del diametro interno di 4-5mm
- Una siringa capiente (non si vede nella foto)
- Attrezzo “fai da te” per raccogliere l'olio vecchio
- Olio per freni DOT4
- Stracci a volontà

PREMESSA

L'operazione che state per fare può sembrare banale, ed in effetti in parte lo è; meno banale è quello che può succedere se detta operazione non viene fatta come si deve.

Un impianto frenante non correttamente "spurgato" può non funzionare bene, e sicuramente ve ne accorgete mentre lo state usando, magari un una frenata brusca per evitare un ostacolo: immaginate cosa si prova a premere sulla leva e questa va a fine corsa senza minimamente accennare a frenare. Con questo non voglio spaventare i novelli meccanici, ma mettere in guardia sulle conseguenze di un lavoro mal eseguito. Inoltre ricordate che l'olio per freni è irritante e corrosivo per le plastiche verniciate, pertanto proteggete le mani e gli occhi e tutta la zona attorno alla pompa freno onde evitare che qualche schizzo non previsto possa fare danni.

Il lavoro in se è semplice, basta agire con un minimo di coordinazione tra la mano che preme la leva e quella che sblocca la valvola di sfiato della pinza freno.

La sequenza delle operazioni è:

1. Premere la leva leggermente,
2. aprire (svitare) la valvola di sfiato,
3. andare a fine corsa della leva lentamente,
4. chiudere la valvola di sfiato,
5. lasciare la leva e "pompare" lentamente fino a che la leva torna dura

Ripetete tale operazione fino a quando il liquido che esce dalla pinza non è bello pulito, facendo attenzione a rabboccare il liquido nella vaschetta prima che questo finisca, in modo da evitare che si creino delle bolle di aria nel circuito.

Nel caso di impianti frenanti a doppio disco, dovrete ripetere le operazioni indicate per entrambe le pinze: prima una e poi l'altra.

Il movimento dei punti 1 e 3 di fatto è il medesimo, ovvero una volta aperta la valvola l'olio che stavate comprimendo premendo la leva, non trovando ostacoli anziché muovere i pistoncini dei freni prenderà la via più "facile" uscendo dalla valvola di sfiato, e la leva di conseguenza andrà a fine corsa. E' importante chiudere la valvola PRIMA di lasciare la leva altrimenti la depressione creata dal ritorno del pistoncino della pompa andrà a risucchiare aria attraverso la valvola stessa, creando delle bolle d'aria nel circuito che creeranno malfunzionamenti e "spugnosità" della leva.

Molti consigliano di sostituire l'olio ogni stagione in quanto tende a perdere le caratteristiche chimiche sia a causa del surriscaldamento dovuto al contatto con i pistoncini che ricevono calore dalle pastiglie, sia per la sua igroscopicità.

Sconsiglio di acquistare flaconi "formato famiglia", bastano e avanzano 250cc per fare entrambi gli impianti (anteriore e posteriore). Acquistarne di più vuole dire lasciare il flacone aperto per magari un anno e trovarsi alla fine il prodotto deteriorato.

Per procedere allo svuotamento dovremo costruirci un contenitore per raccogliere l'olio che esce dallo sfiato. Basterà forare il tappo di una bottiglia di plastica da 0,5l ed infilare il tubo in gomma che utilizzeremo per far fuoriuscire l'olio dallo sfiato (più avanti ci sono le foto). Non è indispensabile ma trovandovi a fare il lavoro da soli ed avendo entrambe le mani occupate, non avere pensieri su dove andrà a finire l'olio non è male.

Questa è la teoria: adesso passiamo alla pratica...



Iniziamo con il preparare il contenitore che raccoglierà l'olio sostituito. Prendiamo una bottiglia di plastica (basta anche da ½ litro) e pratichiamo sul tappo un foro di diametro tale da far passare il nostro tubo in gomma



Infiliamo il tubo in gomma lasciando fuoriuscire almeno 20-30cm di tubo.



Posizionate il manubrio in modo che la vaschetta del liquido dei freni sia il più possibile orizzontale, in modo da evitare che l'olio coli una volta aperta. Copriamo per bene tutta la zona attorno alla pompa con degli stracci e passiamo alla rimozione del coperchio della pompa: per farlo svitiamo le due viti a croce che lo fermano.



Sotto al coperchio in metallo troveremo un altro coperchietto in plastica che blocca il diaframma in gomma (lo vediamo nella foto dopo)



Ed ecco il diaframma, l'ultima barriera che ci separa dal nostro olio...



Tolto l'ultimo ostacolo ecco che per magia appare l'olio. Il colore bruno sta a significare che l'olio è deteriorato: più e scuro più è in condizioni pietose.



Con la siringa asportiamo tutto l'olio presente nella vaschetta. Questo ci risparmierà del tempo visto che avremmo dovuto toglierlo pompandolo via.



Adesso andiamo a posizionare il tubicino nella valvola di sfiato presente sulla pinza freno. Rimuoviamo il cappuccio in gomma che chiude la valvola. Questa alla base è sfaccettata per permetterle di essere svitata con una chiave fissa



Inseriamo la chiave sulla valvola. Ecco perchè l'operazione è più agevolata con una chiave chiusa: potete lasciare la presa e questa rimane in posizione



Inseriamo il tubo in gomma sull'ugello della valvola.



Riempiamo la vaschetta con olio fresco e prepariamoci all'operazione più delicata: la sostituzione dell'olio nelle tubazioni.



Facendo una leggera pressione sulla leva, rimanendo con la leva premuta con l'altra mano andiamo ad aprire la valvola sulla pinza



Svitiamo la valvola e noteremo che la leva del freno andrà a fine corsa.



TENENDO LA LEVA SEMPRE PREMUTA chiudete la valvola: NON ESAGERATE con la forza, basta appena appoggiarla.



Ecco l'olio che comincia a defluire dalla pinza



Adesso pompiamo lentamente più volte fino a che la leva tornerà ad essere dura, poi ripetiamo le operazioni precedenti più volte fino a che non vedremo uscire dal tubicino l'olio nuovo. Lo riconoscerete perchè è più trasparente.



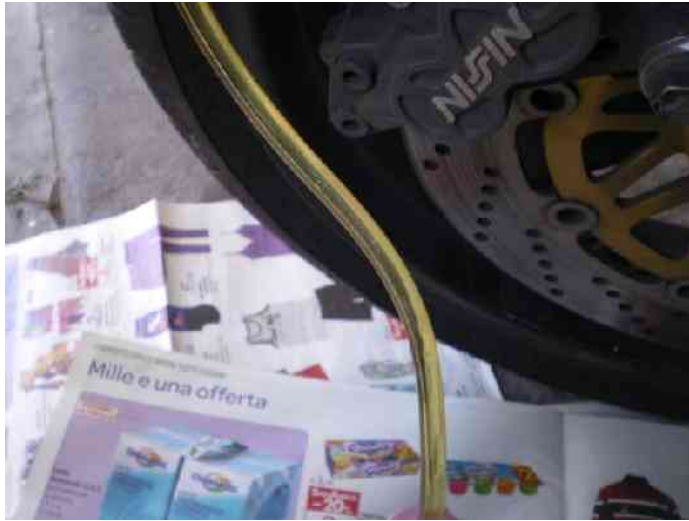
Continuate ad oltranza fino a che non sarete certi che non ci saranno bolle d'aria nel circuito



Ricordiamoci di rabboccare l'olio man mano che il livello scende avendo l'accortezza di farlo prima che la vaschetta si svuoti completamente



Nella foto un particolare della vaschetta. Quello indicato dalla freccia è il foro da dove passa l'olio. Muovendo la leva si vede lo stantuffo della pompa in movimento.



Potete ritenervi soddisfatti quando dal tubicino vedrete solo liquido trasparente e nessuna bolla d'aria. Controlliamo che la valvola sia ben chiusa (non esagerate con la forza!!!) e passiamo all'altra pinza (sempre se avete il doppio disco)



Una volta terminate le operazioni precedenti, lasciate qualche minuto la pompa aperta senza toccare la moto in modo da fare risalire eventuali bolle d'aria presenti sull'impianto, dopodiché richiudete la vaschetta rimontando nell'ordine il diaframma (1), il coperchietto in plastica (2) ed il coperchio in metallo (3)

Bene, avete terminato il lavoro!

Testate la frenata più volte prima di andare in giro, tanto per sicurezza e godetevi una bella birra fresca... ve la siete proprio meritata!

Che dire di più.... alla prossima!

Andrea aka Suzibandit.