Gunson®

EEZIBLEED

Kit de purge d'embrayage
et de frein hydraulique automatique

Composant No G4062

MANUEL

Français / French

EEZIBLEED

Kit de purge d'embrayage et de frein hydraulique automatique

INDEX

	Page
1. Contenu	3
2. Remarques importantes	3
3. Instructions pour la purge des freins	4
4. Remarques additionnelles	4
5. Systèmes à conduites doubles / divisées	5
6. Autres conseils et astuces utiles	6
7. Consignes de sécurité	7
8. Garantie	7

Les capuchons du kit s'adaptent à la majorité des véhicules européens et étrangers équipés de capuchons vissés

1. Contenu

1 x bouteille
1 x ensemble capuchon de bouteille avec connecteur de pneu sur le tube de 2m, crochet, et le tube du réservoir 600mm
3 x flexibles de 3.5mm x 670mm, 5.4mm x 320mm, 5.4mm x 183mm
1 x capuchon métallique de 25 mm et joint d'étanchéité pour systèmes Lockheed
1 x capuchon métallique de 27mm et joint d'étanchéité pour systèmes VAG
1 x capuchon plastique de 44/45 mml et 2 joints d'étanchéité pour systèmes Girling métalliques et tous les systèmes ATE
(Pour les composants de 44mm utiliser le joint d'étanchéité mince, pour les composants de 45mm utiliser le joint d'étanchéité épais).
1 x capuchon métallique de 46mm et joint d'étanchéité pour systèmes Girling.

D'autres capuchons sont disponibles si les susmentionnés ne s'adaptent pas au réservoir du véhicule

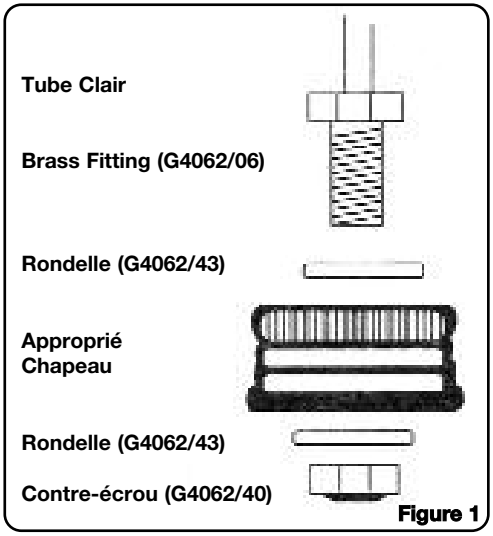

Figure 1

2. Remarques importantes – Prière de lire avant de continuer

A. Avant d'utiliser cet appareil, le système doit être testé sous pression à une pression légèrement supérieure à celle utilisée pour la purge, sans fluide à l'intérieur.
B. Il est recommandé de ne pas utiliser une pression supérieure à 20 psi pour la purge.
C. Le capuchon du récipient sous pression ne doit pas être trop serré. Veiller à ce que le joint soit posé à plat dans le capuchon avant usage. Visser le capuchon jusqu'à ce que le contact inter vienne avec le joint puis serrer sur un huitième de tour au maximum.
D. Utiliser du fluide neuf de grade correct.
E. Nettoyage. Solvants de nettoyage. Les huiles minérales ou l'eau risquent de compromettre la performance de votre embrayage ou de vos freins. Eviter tout contact avec ces substances.

F. Un récipient est nécessaire pour recueillir le fluide de vidange du système. Un récipient à base large est idéal.
G. Le fluide de frein attaque la peinture. Pour éviter les dommages, le réservoir sous pression et le récipient de réception du fluide usagé doivent être positionnés correctement et à la verticale et à distance de toute peinture. Vérifier également que les capuchons sont vissés suffisamment (sans serrage excessif) pour assurer une bonne étanchéité.
H. Les mâchoires de frein sont généralement ajustées avant la purge. Consulter le manuel pour connaître les recommandations du fabricant.

3. Instructions pour la purge des freins

1. Déposer le capuchon du réservoir du véhicule et sélectionner le capuchon à vis approprié et le connecter au dispositif comme indiqué dans le schéma au verso. Puis connecter au réservoir.
2. Vérifier la pression du pneu à utiliser pour la purge (voir la Remarque A) et brancher le connecteur de pneu. Tester le système sous pression pour vérifier l'étanchéité au niveau du capuchon du réservoir, etc.
3. Réparer toutes les fuites avant de continuer. Pour réduire la quantité de fluide utilisée pour le remplacement du fluide dans le système, drainer partiellement le réservoir du véhicule en ouvrant un embout de purge à ce moment-là. Ce qui réduit le mélange de fluide neuf et usagé.
4. Si tous les joints sont étanches, déconnecter le connecteur de pneu et remplir de fluide le récipient sous pression (voir la Remarque C).
5. Replacer le récipient sous pression dans le système en le plaçant de manière à ce qu'il reste vertical et à ce qu'il ne soit pas perturbé pendant la purge.
6. Mettre sous pression en utilisant la roue de secours à une pression de 20 psi max en connectant la conduite d'air à la valve du pneu. (Cette pression ne doit pas être excédée pour une purge efficace).
7. Connecter le tube de purge à l'embout de purge le plus éloigné du réservoir principal (en suivant la séquence spécifiée dans le manuel).
8. Avec une clé de taille appropriée, ouvrir la valve de purge jusqu'à ce que le fluide recueilli dans le récipient soit propre et sans air. Puis resserrer la valve. Il est important d'ouvrir suffisamment la valve pour qu'il n'y ait pas de restriction à ce niveau.
9. Répéter l'opération sur toutes les valves à tour de rôle.

NOTA : Le réservoir sous pression doit contenir suffisamment de fluide pour pouvoir compléter la purge. Si le niveau dans le récipient sous pression s'approche du repère de niveau minimum, déconnecter du pneu, faire l'appoint et recommencer.

10. Lorsque toutes les conduites de frein ont été purgées de cette manière, déconnecter la conduite d'air de la roue AVANT de déposer le capuchon du réservoir principal.
11. Replacer finalement le capuchon du réservoir principal après avoir vérifié que l'orifice d'air n'est pas obstrué.

4. Remarques additionnelles

Sur certains systèmes de freinage inhabituels

Si la sortie du maître-cylindre n'est pas au-dessus de l'admission il est possible qu'un bouchon d'air subsiste. La plupart de l'air est éliminé en pompant la pédale, mais la meilleure

manière de procéder est de soulever une extrémité du véhicule pour que la sortie soit au point le plus haut. (Il est toujours possible de pomper la pédale une ou deux fois pendant la purge à l'aide de l'appareil, s'il n'est pas possible de soulever le véhicule).

Pour toute purge conventionnelle ou sous pression, les conseils suivants peuvent être utiles dans les cas difficiles :

- Si l'embout de purge n'est pas à la partie supérieure du cylindre de roue, il est nécessaire de veiller à ce que le cylindre soit en position fermée pendant la purge.
  A savoir, lorsque le réglage du frein intervient à la partie centrale de la mâchoire, la desserrer avant la purge pour permettre le retour du cylindre.
- Lorsque le réglage du frein intervient à une extrémité de la mâchoire, la serrer avant la purge pour que le cylindre retourne en position fermée.
- Toujours ouvrir l'embout de purge à fond lors de l'utilisation de l'appareil pour qu'il n'y ait pas de restriction, ce qui permet au cylindre de retourner en position fermée car (à la différence de ce qui se passe dans la méthode de pompage) l'air ne peut pas être réaspiré.

5. Systèmes à conduites doubles / divisées

Maîtres-cylindres en tandem

Certains systèmes requièrent que les deux conduites soient purgées simultanément (généralement une roue arrière et une roue avant). Dans ce cas ouvrir les deux embouts et contrôler le flux en connectant / déconnectant le connecteur de pneu.

Réservoir en tandem et servofrein

Consulter le manuel du fabricant pour déterminer quel réservoir alimente le maître-cylindre et le servofrein.

Servofrein à dépression

Relâcher le servofrein avant de connecter l'appareil par application répétée des freins sans faire tourner le moteur, sauf indication contraire par le fabricant du véhicule.

Les instructions ci-dessous s'appliquent également à la purge du système hydraulique qui actionne l'embrayage. Cependant, étant donné qu'il y a habituellement une valve de purge sur le cylindre asservi, il suffit de desserrer cette valve pour purger l'air après la pose sur le réservoir principal.
Si le niveau du fluide dans le réservoir sous pression s'approche du repère tracé à la partie inférieure, déconnecter la conduite d'air de la roue et remplir le réservoir avec du fluide propre. Reconnecter la conduite d'air et suivre la procédure. Le réservoir doit être gardé aussi vertical que possible.

Finalement, dépressuriser l'appareil en déposant le connecteur de la roue AVANT de déposer le capuchon du réservoir.

Lorsque même les capuchons vissés spéciaux n'accommodent pas l'ouverture d'un réservoir spécifique, il est possible d'utiliser l'appareil en suivant la méthode suivante.

1. Percer un orifice de 10mm dans le capuchon existant du réservoir du véhicule. Lorsqu'un orifice de ventilation est prévu, il doit être bloqué de l'intérieur ou le perçage doit se faire à travers l'orifice.
2. Connecter ce capuchon percé au système en utilisant les accessoires en laiton fournis (comme illustré).
3. Utiliser la roue de secours à une pression réduite de pas plus de 20 psi et procéder à

la purge. Il est encore plus important dans cette méthode de s'assurer avant d'introduire le fluide dans le récipient sous pression que l'étanchéité est complète. Des pressions aussi basses que 10 psi peuvent généralement être utilisées de manière satisfaisante.

4. Une fois la tâche terminée, l'orifice dans le capuchon du réservoir peut être obturé à l'aide d'un bouchon d'obturation de 10mm (percé pour assurer une ventilation adéquate) disponible à bas prix dans la plupart des magasins d'accessoires.
   Bien que l'appareil puisse être utilisé sur la plupart des modèles Renault, ceux qui sont équipés de systèmes de frein d'arrêt ne peuvent pas être traités avec les capuchons de ce kit et disposent généralement de réservoirs aux parois très minces. Il est cependant possible d'utiliser l'appareil avec une pression très réduite dans la roue de secours en suivant la méthode recommandée ci-dessus.

6. Autres conseils et astuces utiles

La purge de certains systèmes de freinage automobile peut être très difficile. Un dispositif de purge sous pression comme celui-ci permet invariablement d'obtenir de meilleurs résultats qu'une méthode hors pression telle que la méthode conventionnelle à deux opérateurs.
Les suggestions suivantes incluent des idées qui ont été proposées par les fabricants de systèmes de freinage et par d'autres clients.

1. Veiller à ce que les cylindres des quatre roues soient purgés.
2. Toujours utiliser du fluide de frein neuf et ne jamais réutiliser le fluide de frein qui est passé à travers le système.
3. Si la purge sous pression à elle seule ne suffit pas (à savoir la pédale de frein reste molle), essayer d'appuyer sur la pédale des freins pendant la purge sous pression (à savoir effectuer simultanément une purge sous pression et une purge conventionnelle).
4. Essayer de purger les freins avec la voiture inclinée vers l'avant ou l'arrière.
5. Si le maître-cylindre a été déposé ou démonté pour une raison quelconque, il peut être très difficile sur certaines voitures (en particulier les Minis) de purger les freins de manière satisfaisante. Dans ce cas, le maître-cylindre doit être purgé indépendamment avant de poser les tuyaux et il faut veiller à ce qu'il soit plein de fluide avant de le connecter au reste du système de freinage.
6. Si un composant quelconque du système de freinage (tel que le maître-cylindre) a été démonté, il faut envisager la possibilité d'un réassemblage incorrect des composants ou de l'incorporation de composants incorrects. Démonter l'ensemble et le remonter.
7. Le réglage de pression préconisé pour l'appareil (20 psi) est fourni purement à titre indicatif. Dans certains cas une pression inférieure, de 10 psi seulement, peut être adéquate. Dans d'autres cas, la pression normale du pneu est préférable. Sur certains véhicules, une pression supérieure (supérieure à 10 psi) est préférable pour la purge des freins des roues arrière.
8. L'appareil ne s'adapte pas aux réservoirs de certains véhicules et il est de fait que certains fabricants ont installé des réservoirs de type différent sur le même modèle de voiture. Il ne s'adapte pas aux Nissan, Honda et à certains modèles Toyota. Il existe plusieurs manières de résoudre à ce problème. Il est possible d'utiliser un 'Multipurpose Cap' (capuchon polyvalent) maintenu en position contre le réservoir à l'aide d'une sangle passant sous le réservoir. Il est aussi possible d'acheter un capuchon de rechange et d'y percer un orifice de 10 mm. Lorsque le capuchon a un centre amovible, il est possible dans certains cas de fabriquer un disque avec un orifice de 10mm et de le poser temporairement sur le capuchon de réservoir normal du véhicule.

Si vous avez d'autres suggestions concernant l'utilisation de ce produit, nous vous serons reconnaissants de nous les faire parvenir.

7. Consignes de sécurité

- Lire les instructions avec soin.
- Noter que le fluide de frein contient des produits chimiques qui sont corrosifs et peuvent être irritants.
- Garder le fluide de frein hors de portée des enfants.
- Le fluide de frein est toxique s'il est ingéré. En cas d'ingestion, consulter un docteur ou le service des urgences d'un hôpital. Montrer l'emballage dans lequel le fluide de frein a été vendu.
- Eviter tout contact avec les yeux et la peau. En cas de contact, rincer à grande eau.
- En cas d'éclaboussement de fluide sur la peinture du véhicule, rincer immédiatement à grande eau.
- Porter des lunettes de protection.
- Garder un seau d'eau à portée de la main pendant les interventions sur le système de freinage.

8. GARANTIE

Cette garantie est offerte en plus des garanties statutaires de l'acheteur. Gunson a fait tous les efforts possibles pour garantir la haute qualité et la valeur de ce produit pour le client. Nous ne pouvons cependant accepter aucune responsabilité pour les dommages indirects quels qu'ils soient intervenant en association avec l'utilisation de ce produit.
Pour toute demande de renseignement concernant ce produit, s'adresser à 'The Tool Connection Service Department' au ++44(0) 1926 818181
Si ce produit devient défectueux, il doit être renvoyé à l'adresse de 'The Tool Connection Limited' indiquée ci-dessous.
Prière d'inclure un descriptif des défauts et si possible un numéro de téléphone auquel vous joindre pendant la journée.

The Tool Connection Limited, Kineton Road, Southam, Warwickshire. CV47 0DR

Guarantee

If this product fails through faulty materials or workmanship, contact our service department direct on: **+44 (0) 1926 818186**. Normal wear & tear are excluded as are consumable items & abuse.

www.gunson.co.uk

recycle

When you have finished with this leaflet please recycle it

TOOL CONNECTION

The Complete Connection

Distributed by The Tool Connection Ltd

Kineton Road, Southam, Warwickshire CV47 0DR
T +44 (0) 1926 815000 F +44 (0) 1926 815888
info@toolconnection.co.uk www.toolconnection.co.uk