

# POMPE FRENO / FRIZIONI ACCOSSATO

Le pompe freno radiali ACCOSSATO sono caratterizzate da una potente frenata e ridotta corsa passiva. Il feeling con la leva è immediato e la frenata è sempre potente, decisa e senza compromessi. Questo risultato è stato possibile grazie ad una riduzione delle tolleranze sulle lavorazioni meccaniche e degli accoppiamenti delle diverse parti della pompa.

I corpi pompa sono di due diverse tipologie: alluminio forgiato oppure ricavate da CNC.

Il trattamento è in ossido duro, che permette un'elevata resistenza nel tempo del prodotto.

Sommario:

- [Procedura per la sostituzione della pompa freno / frizione Accossato](#)
- [Spurgo pompa freno / frizione Accossato](#)
- [Sostituzione della leva freno / frizione Accossato](#)
- [Modifica dell'interasse sulle pompe freno / frizione PRS](#)
- [Schema tecnico sugli interassi delle pompe freno](#)
- [Problemi e soluzioni](#)

## Procedura per la sostituzione della pompa freno / frizione Accossato

Prima di iniziare a smontare la pompa eliminare le parti della moto che possono ostacolare il passaggio degli attrezzi e della pompa una volta smontata (carter, specchietti, ecc...).

Per evitare di sporcare la moto di liquido per i freni può essere utile coprire le parti sotto la pompa con uno straccio o della carta assorbente.

### SMONTAGGIO

- Rimuovere il microinterruttore e il cavo di segnalazione di frenata, se presenti sulla vecchia pompa.
- Allentare il raccordo di mandata liquido quanto basta per riuscire a muovere liberamente la pompa senza il rischio di rovinare le tubazioni e per poterlo successivamente svitare a pompa smontata.

**Attenzione:** durante questa operazione proteggere con un panno le parti della moto che potrebbero venire a contatto con il liquido freni.

- Se necessario smontare la vaschetta (serbatoio) liquido freni lasciando collegato il tubo di collegamento alla pompa.

**Attenzione:** durante lo spostamento del serbatoio potrebbero cadere delle gocce di liquido sulla moto.

- Svitare le viti di bloccaggio del cavallotto e allontanare dal manubrio l'intero gruppo pompa.

**Attenzione:** queste operazioni di smontaggio vanno eseguite con la massima attenzione assicurandosi che il liquido freni non entri in contatto con le parti del veicolo che potrebbero danneggiarsi (es. parti verniciate, plastiche, parti in gomma).

Per evitare perdite d'olio durante la fase di smontaggio si consiglia di tenere la pompa in posizione più alta rispetto a tutte le parti dell'impianto frenante; ruotare, quando possibile, la pompa in modo che il raccordo di mandata liquido freni si trovi rivolto verso l'alto.

Tamponare con un panno o della carta assorbente eventuali fuoriuscite d'olio.

- Svitare completamente il raccordo di mandata liquido (allentato precedentemente).

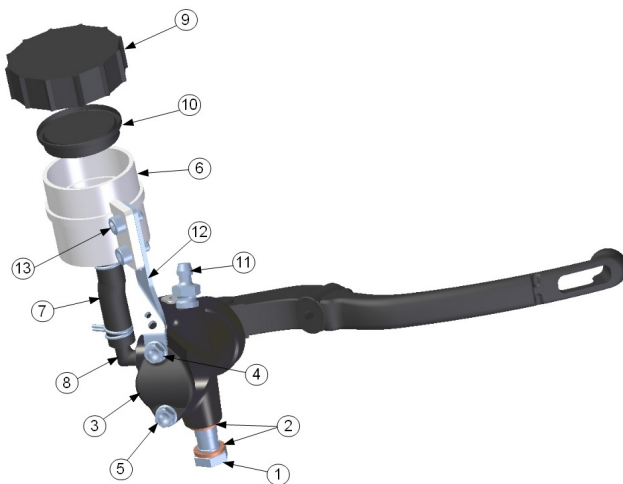
**Attenzione:** tamponare immediatamente il foro con un panno o della carta per evitare la fuoriuscita di olio, tenendo sempre il foro rivolto verso l'alto.

- Svuotare la pompa e il serbatoio versando e lasciando scolare il liquido in un apposito contenitore.

E' possibile utilizzare il tappo di plastica che protegge il foro della nuova pompa per otturare quello della vecchia pompa.

Conservare o demolire il vecchio gruppo pompa e smaltire il liquido in base alle leggi vigenti.

### MONTAGGIO



- Avvitare manualmente il raccordo di mandata liquido (1) sul nuovo gruppo pompa ACCOSSATO.

**Attenzione:** per evitare che il raccordo perda una volta montato è consigliabile sostituire tutte le rondelle di rame (2) con nuove rondelle dello stesso tipo.

Prima di avvitare il raccordo accertarsi che sia compatibile con la nuova pompa (filetto su corpo pompa M10x1)

- Posizionare il nuovo gruppo pompa sul manubrio.

- Sistemare il cavallotto (3) e la staffa supporto vaschetta (12) ed avvitare le due viti (4-5) in acciaio. Prima di serrare le viti collocare il comando nella posizione desiderata.

- Per un corretto montaggio è necessario serrare le viti in modo alternato, cioè una volta avvicinate manualmente iniziare ad avvitare con la chiave dalla vite superiore (4) facendo mezzo giro, poi passare a

quella inferiore (5) e anche qui fare mezzo giro di chiave, ripetere infine l'operazione fino a quando non si raggiunge una coppia di serraggio di 10 Nm MAX su entrambe le viti.

- Serrare con la chiave il raccordo di mandata liquido (1), che era stato avvitato manualmente in precedenza, con una coppia di serraggio pari a 23÷26 Nm.

**Attenzione:** una corretta coppia di serraggio del raccordo evita, insieme alle nuove rondelle di rame, tra filamenti di liquido dalla connessione ed è necessaria anche per evitare rotture nei filetti del corpo pompa

- Montare la vaschetta (6) insieme al tubo (7).

- Collegare la vaschetta con il tubo al raccordo (8) della pompa.

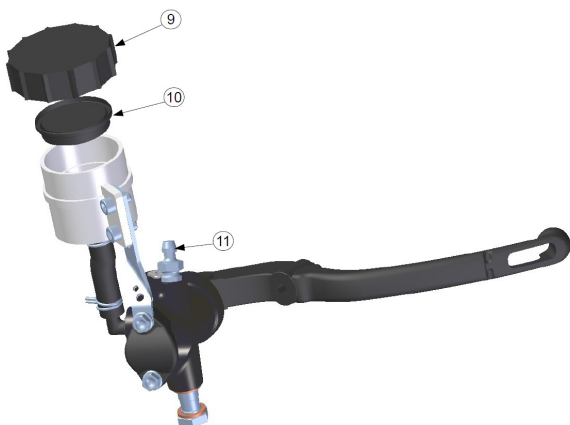
- Fissare la vaschetta alla staffa (12) con le viti (13)

- Una volta montato il gruppo corpo pompa ripristinare il livello del liquido freni (**usare solamente DOT 4**) nella vaschetta ed eseguire lo spurgo.

Prima di eseguire tali operazioni controllare che nelle tubature non si siano formati dei "sifoni" perché impedirebbero il corretto deflusso dell'aria nelle tubazioni.

Per fare questo è necessario controllare che le pieghe e le curvature dei condotti non superino mai l'altezza della pompa.

### Spurgo pompa freno / frizione Accossato



- Togliere il tappo della vaschetta (9) liquido freni e la membrana (10).

- Ripristinare con olio nuovo il livello del liquido nella vaschetta olio freni.

**Attenzione:** verificare che il liquido presente nell'impianto sia compatibile con il nuovo liquido immesso nella vaschetta altrimenti sostituirlo completamente.

- Togliere il cappuccio di gomma dal tappo di spurgo (11) e collegargli un tubo in gomma (meglio se trasparente per vedere il passaggio del liquido e dell'aria).

**Attenzione:** raccogliere il liquido in un apposito contenitore per poterlo poi smaltire correttamente.

- A questo punto eseguire questa procedura:

- 1) Tirare la leva;
- 2) Allentare il tappo spurgo (11) senza lasciare la leva;

3) Dopo 2/3 secondi richiudere il tappo di spurgo;

4) Rilasciare la leva.

Ripetere le operazioni dalla 1 alla 4 più volte.

A spurgo chiuso la leva deve diventare sempre più dura da tirare fino a quando, aprendo lo spurgo, dal tubicino esce solo più liquido senza la presenza di bolle d'aria.

- Togliere il tubo per il recupero dell'olio, serrare il tappo spurgo con una coppia di serraggio di 10÷11 Nm. Ripulire il tappo di spurgo (11) con un panno e ricoprirlo con il cappuccio in gomma

Dopo aver eseguito questo procedimento è necessario ripristinare il livello dell'olio nella vaschetta portandolo al livello MAX.

**Attenzione:** durante l'operazione di spurgo è necessario controllare, e se necessario ripristinare, sempre il livello del liquido nella vaschetta per evitare che questo finisca.

Utilizzando un panno umido è possibile pulire le parti della moto che sono entrate in contatto con il liquido dei freni.

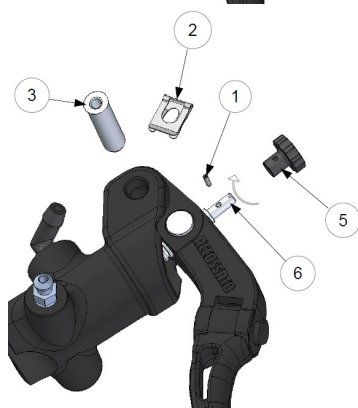
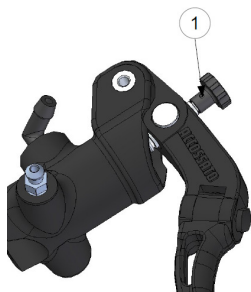
**Attenzione:** sulle moto stradali per far funzionare la luce di segnalazione frenata è necessaria l'installazione del comando IDROSTOP venduto anche da ACCOSSATO.

Smaltire il liquido fuoriuscito dall'operazione di spurgo in base alle leggi vigenti

## Sostituzione della leva freno / frizione Accossato

- Posizionare la pompa in modo tale da permettere una facile estrazione della spina elastica diametro 1,5 mm (1) con un apposito caccia spine.

**ATTENZIONE:** appoggiare il pomello di regolazione su un piano sicuro e stabile, fare attenzione a non piegare il perno filettato durante l'operazione di estrazione della spina.



- Dopo aver tolto la spina elastica estrarre il pomello di regolazione (5) dal perno filettato
- Proseguire togliendo il fermaglio di sicurezza (2) e il perno (3) dalla pompa
- Ruotare in senso orario il perno filettato (6) (come mostrato nell'immagine con un cacciavite) fino a che la leva non si estrae.
- Estrarre il perno (4) e inserirlo nella nuova leva.
- Inserire la nuova leva sulla pompa e ruotare in senso antiorario il perno filettato (6) (con un cacciavite) fino al corretto posizionamento della leva.
- A questo punto inserire nuovamente il perno (3) nella pompa e il fermaglio di sicurezza (2)



- Inserire il pomello di regolazione (5) sul perno filettato ed inserire la spina elastica diametro 1,5 mm.

**ATTENZIONE:** appoggiare il pomello di regolazione su un piano sicuro e stabile, fare attenzione a non piegare il perno filettato durante l'operazione di inserimento della spina.

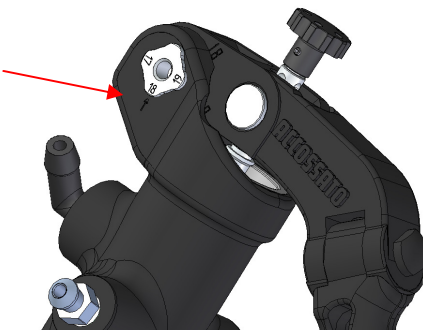
Verificare il corretto funzionamento della leva e della regolazione avvitando e svitando il pomello di regolazione.

## Modifica dell'interasse sulle pompe freno / frizione PRS

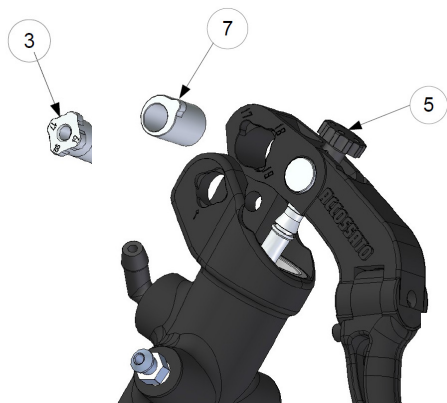
Con la pompa freno/ frizione PRS Accossato è possibile modificare l'interasse senza bisogno di sostituire la leva.

Esempio di modifica interasse leva freno da 18 a 17

Pompa freno regolata con interasse 18



- Togliere il perno (3) e fermaglio di sicurezza (2) dalla pompa

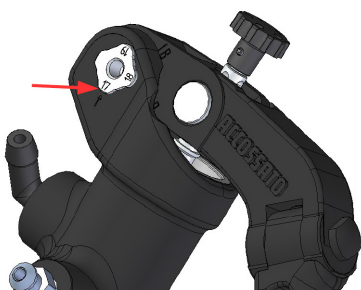


- Ruotare in senso orario il pomello di regolazione (5), in modo da poter rimuovere la boccola (7)



- Inserire la boccola sul mozzetto leva nella posizione desiderata. (In questo caso 17)

- Ruotare in senso antiorario il pomello di regolazione, in modo da riportare la leva nella posizione iniziale.



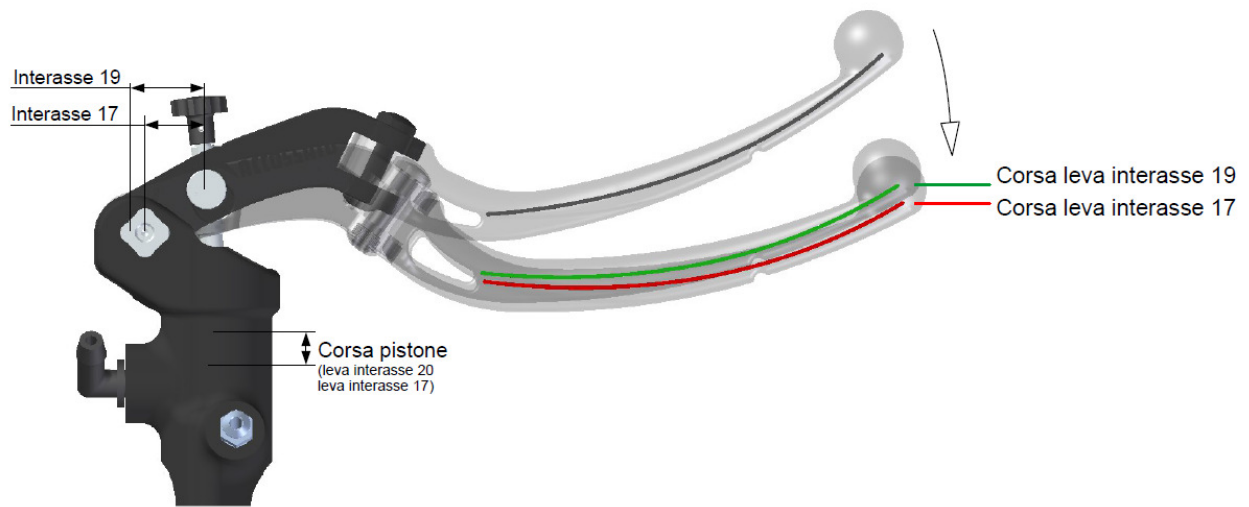
- Inserire il perno (3) nella sua sede, posizionando l'interasse desiderato, in corrispondenza della freccia riportata sul corpo pompa. (in questo caso 17)

**N.B. Assicurarsi che la posizione della boccola (7) e la numerazione del perno (3) abbiano la medesima numerazione.**

- inserire il fermaglio di sicurezza (2) sulla pompa

Verificare il corretto funzionamento della leva e della regolazione avvitando e svitando il pomello di regolazione.

## Schema tecnico sugli interassi delle pompe freno



Con un interasse maggiore a parità di movimentazione del pistone avremo una corsa della leva minore, ma la forza necessaria per azionare la leva sarà maggiore.

Con un interasse minore a parità di movimentazione del pistone avremo una corsa della leva maggiore, ma la forza necessaria per azionare la leva sarà minore.

Lo schema rappresentato in figura riguarda la pompa freno PRS. Tale concetto si applica su tutte le pompe freno Accostato.