

CAMBIO OLIO DEI FRENI SENZA ABS

Albi71 **25-08-2004**

Chi è così gentile da spiegarmi come si fa sulle moto senza ABS (R1150R)? Grazie!

Aldo **25-08-2004**

Io uso un sistema molto semplice anche se un po' più lungo del tradizionale, e non hai bisogno di assistenti. Lo uso da anni sia sulle moto che sulle macchine.

Ti procuri un tubetto di plastica trasparente lungo circa ½ metro, diametro esterno circa 6-8 mm, lo dovresti trovare dai ferramenta, ed un barattolo.

Cominciamo dalla ruota anteriore, da uno dei due dischi.

Pulisci bene il coperchio del serbatoio del liquido sulla pompa al manubrio, togli le viti e togli il coperchio facendo attenzione di non gocciolare liquido sulle parti verniciate della moto perché le danneggia.

Inserisci il tubetto di plastica che hai comprato sul tubicino della valvoletta di spurgo che sta sulla pinza del freno, dopo aver tolto il cappuccio protettivo di gomma. L'altra estremità la fai andare nel barattolo.

Allenti di ½ giro la valvolina di spurgo (mi pare di ricordare che serve una chiave da 11). Il liquido comincia lentamente a defluire, tramite il tubetto, nel barattolo.

Quando il serbatoio sulla pompa è QUASI vuoto riempi nuovamente con liquido nuovo, prelevato da una confezione nuova sigillata (non usare il liquido avanzato dell'anno precedente altrimenti è inutile).

Lascia scorrere ancora liquido per qualche minuto badando bene che il serbatoio non si svuoti mai altrimenti entra aria e occorre utilizzare il metodo tradizionale.

Ad un certo punto dovresti notare visibilmente che il liquido che scorre nel tubetto diventa più chiaro. Tutto il liquido vecchio è uscito. Lascia scorrere ancora un po' per sicurezza poi chiudi la valvolina di spurgo e rimetti il suo tappino di protezione.

Fai la stessa operazione con l'altra pinza anteriore.

In questo caso non è necessario attendere che la vaschetta si svuoti perché nella vaschetta c'è già liquido pulito, il liquido nel tubicino dovrebbe diventare presto chiaro.

Rabbocca il liquido nella vaschetta al livello prescritto tenendo presente che sotto al tappo c'è un soffietto di gomma che ti farà probabilmente alzare un po' il livello.

Riponi il tappo, stringi le viti e ricontrolla il livello del liquido che deve stare fra le tacche max e min.

Prova ad azionare il freno. La leva deve risultare dura com'era prima di iniziare l'operazione.

Se per caso la corsa a vuoto fosse diventata più lunga o fosse diventata elastica vorrebbe dire che hai fatto entrare aria nel circuito e bisognerebbe iniziare daccapo, probabilmente con il sistema descritto più avanti.

Esegui la stessa procedura con il freno posteriore.

Se la ridotta differenza di livello fra serbatoio e pinza fosse insufficiente a far scendere il liquido per gravità, occorrerebbe utilizzare il sistema tradizionale.

Mentre hai la valvolina di spurgo allentata schiaccia il pedale del freno (che arriverà a fondo corsa) poi chiudi la valvolina e rilascia il pedale del freno. Riapri la valvolina e rischiaccia... e così via fino a che non arriva liquido pulito.

Attento anche qui che la vaschetta non si svuoti mai.

Non rilasciare il pedale con la valvolina aperta altrimenti aspiri aria.

Questa procedura può anche essere seguita da solo, con un po' di accortezza, sul freno dietro perchè la pinza e il pedale sono vicini ma sul freno davanti è impossibile, e richiede l'aiuto di un assistente.

Se per caso dovesse entrare aria nel circuito devi usare il sistema dello "schiaccia e rilascia" fino a che non vedi più passare aria nel tubetto trasparente.

Accortezze:

Lavora in un ambiente pulito, non deve assolutamente entrare sporizia nel serbatoio.

Controlla la pulizia del coperchio e del soffiello interno di gomma quando lo rimetti a posto.

Non lasciare il serbatoio ed i contenitori del liquido aperti più del necessario, assorbono acqua dall'aria.

Fai la prova freni prima di ripartire.

In caso di dubbio rivolgiti ad una persona esperta. E' una procedura semplice, ma se la prima volta per sicurezza la fai assieme a qualcuno che già l'ha fatta è meglio. I freni sono freni.

Il liquido freni recuperato dovrebbe essere smaltito negli appositi centri di raccolta differenziata rifiuti.

SOSTITUZIONE OLIO FRENI CON ABS II

piermerlino **10-08-2004**

Ho un K1 del 1991 con versione di ABS II.

E' vero che è piuttosto difficile sostituire l'olio dei freni nelle moto con impianto ABS in quanto occorre un apparecchietto (leggesi pompa) speciale per spurgare completamente l'impianto e che per eseguire questa operazione occorre anche più di un ora (di spurgo) per ogni freno?

Eccetto lo spurgo sulle pinze, dove sono di preciso gli altri?

Cosa intendete con gruppo idraulico? Forse il barilotto che c'è sotto la carena (nel mio caso) per il freno anteriore e quello visibile dall'esterno per il freno posteriore?

La pompa incorporata in che modo agisce o devo farla agire?

Ulfius **10-08-2004**

Secondo me sul tuo ABS II non c'è nessuna pompa elettrica.

In pratica hai l'ABS II con le elettrovalvole in verticale sotto la sella.

Dovresti cercare chi a Milano ha i manuali in francese di Luigi sulla manutenzione K.

piermerlino **10-08-2004**

Le elettrovalvole (sono dei cilindri, quelli che io chiamo barilotti) sono montate in orizzontale:

- uno sotto la carena, nella parte anteriore quasi dietro il cruscotto, non ricordo bene se sul lato destro o sinistro.

- l'altro ben visibile dall'esterno, in corrispondenza della sella, sulla parte destra della moto abbastanza vicino al pedale del freno posteriore.

Esiste una casa editrice Primedia che ha i manuali officina di tutte le moto.

<http://www.primediabooks.com/Products.asp?GRPID=40>.

Detti manuali venivano venduti a Milano dalla fu HotBikes, ma è comunque possibile acquistarli online (dall'Inghilterra se non ricordo male).

Mad Max **11-08-2004**

Val la pena di ricordare quello che c'è scritto sul manuale Clymer.

Ovvero, che lo spurgo dell'impianto frenante dei motocicli equipaggiati con sistema ABS II (cioè quello vecchio, che abbiamo sia io che tu, senza servoassistenza né frenata integrale) può essere eseguito solo da un'officina BMW, utilizzando un "power bleeder", a causa della lunghezza dei tubi, del loro ridotto diametro e della grande quantità di fluido in essi contenuto.

E' vero che il concessionario utilizza veramente questo fantomatico "power bleeder", e per noi comuni mortali non è possibile in alcun modo effettuare lo spurgo in casa con il sistema tradizionale neppure spurgando prima dai due ugelli posti sulla sommità della centralina ABS II?

A sentire il manuale Haynes, no!

Qui, infatti, si consiglia di procedere allo spurgo esattamente come suggerito da Ricky vierventiler (senza però precisare se la centralina dell'ABS II debba essere alimentata o meno).

Il tutto, assicurano, in tempi più che accettabili.

Tutto chiaro? Non è tutto chiaro, perchè tal Stephen Karlan, sul sito ibmwr.org sostiene che:

*The ABS system has a bleeding nipple under the gas tank.
You do NOT have to bleed from this nipple. Old brake fluid will be totally flushed when bleeding from both front and rear caliper nipples.
Bleeding from under the tank will neither hurt nor help your brake system.
The nipple at the ABS unit under the tank may be bleed before starting with the front nipples at the calipers. Some shops bleed at the ABS under the tank, some do not.
Under tank bleeding is recommended by the BMW manual.
However, you should bleed from under the tank if your bike experiences problems outlined in the paragraphs: "AIR IN REAR BRAKE SYSTEM" or "UNRESPONSIVE BRAKES".
If you decide to bleed from the ABS nipple under the tank, you might consider scheduling the fuel filter replacement at the same time so that you can do both jobs while the tank is off.
Also remember to check the battery and air filter while the tank is off.
Brake pads may be retracted (pushed in) while bleeding the brakes.
A minute amount of brake fluid will be extracted with this manoeuvre.
There are contrary opinions about whether this procedure is beneficial.
Note: The pads may be pulled in by suction when Method One is used in bleeding the brakes. Retracting the brake pads is not part of the bleeding procedure recommended in the BMW manual.*

A suffragio di quest'ultima tesi viene citata anche la seguente testimonianza di un non meglio specificato "approved BMW instructor":

I talked at length with an approved BMW instructor, one who certifies BMW mechanics, and he said that pushing in the caliper will expel almost every last drop of the old fluid from the system. He also said that, with his own bike, he does not retract the brake pistons and he does not bother to bleed from the under the fuel tank (the fluid will be replaced without this step as it travels from the master cylinder to the caliper nipple).

Semplicemente meravigliosa l'affermazione finale:

He thinks that the engineers have gone overboard and complicated an otherwise simple maintenance procedure.

Da ultimo, Mr. Karlan conclude laconicamente così:

*What does he teach ? He teaches to bleed from under the tank and to retract the pistons.
"If I don't teach it this way, I'll get fired."
This is offered so that you may make your own decision for your bike.*

Insomma... mai fu più vero il detto: "Chi più sa più dubita"!

piermerlino **12-08-2004**

Ho capito che è meglio che lo faccia fare al conce come al solito ed immancabilmente ogni anno, altrimenti mi devo rassegnare a cambiare una pompa freni ogni due anni.

Mad Max **25 Sep 2004**

Stamattina ho effettuato lo spurgo completo di entrambi i circuiti (anteriore e posteriore) dell'impianto frenante della mia R 850 R equipaggiata con ABS II.

Innanzitutto, tutte le fandonie sulla lunghezza dei tubi, sul loro ridotto diametro, sulla grande quantità di fluido in essi contenuto e sulla indispensabile necessità di questo fantomatico "power bleeder" sono baggianate belle e buone!

Per quanto riguarda lo spurgo e la sostituzione del fluido, l'impianto si comporta esattamente come un suo omologo senza sistema antibloccaggio ABS.

Per maggiore comodità, io ho adoperato un Mityvac®, ma avrei benissimo potuto farne a meno.

Non c'è nessuna resistenza particolare che non possa essere vinta con il semplice azionamento della pompa e nessuna quantità anomala di fluido (ne bastano 350 ml in tutto).

L'unico accorgimento - giusto se si è particolarmente pignoli come il sottoscritto - è quello di spurgare prima il circuito dai due ugelli posti sulla sommità della centralina ABS [vedi foto], per essere assolutamente sicuri che qualche piccola bollicina d'aria non sia andata ad "incastrarsi" in questo punto di massimo altimetrico relativo. Tutto qui. Per il resto, si procede come al solito e in mezz'ora è tutto bello che fatto.



fanfo **26 Sep 2004**

Ho eseguito l'operazione (ABS II su R1100RS 1995) basandomi sulle istruzioni del mio **Revue Moto Technique** acquistato alla libreria dell'automobile a Milano. Adesso non ricordo bene la successione delle operazioni se qualcuno è interessato posso postare la scansione del manuale.

L'ho fatta perché il meccanico mi ha detto che la faceva come si fa con le moto senza ABS. Effettivamente l'olio dentro i "barilotti" era più scuro.

carboid **27 Sep 2004**

Confermo pienamente quello che dice Max, io ho sempre spurgato e cambiato il fluido a mano e in maniera tradizionale (R1150GS del 99 con ABS, freni Brembo). Sono ancora vivo....

Frankie72 **06-10-2006** **R1150GS BLACK over 90.000**

Problema ripristino pressione dopo spurgo freno posteriore.

Stasera ho avuto la malsana idea di provare a spurgare il freno posteriore del mio R1150GS con ABS II. Purtroppo in fase di spurgo devo aver fatto una c@zz@t@ e l'impianto ha perso pressione ed è entrata aria. Ora, per quanto sforzi faccia, dal tubicino escono soltanto bolle d'aria.

Anche dopo decine di pompate la pressione non torna e l'olio non si muove di un mm (ce ne sarà 1 cm nel tubo ma non va avanti).

Cosa posso fare? esiste qualche trucco? devo provare ad aspirare? Con cosa?

greenmanalishi **06-10-2006** **FIREBLADE 1000 - GS 1150 "RIMASTO"**

Prima di tutto dal serbatoio devi togliere il bicchiere in gomma altrimenti fa da tappo, metti l'olio e poi succhia con una siringa grossa.

Prima devi aspirare dalla centralina ABS e mi sembra che lo spurgo del circuito posteriore sia quello di sx, aggiungi olio al serbatoio e succhi dallo spurgo.

Attenzione perché quando lo spurgo è lento è facile che l'aria entri fra i filetti e quindi nel tubicino attaccato alla siringa vedrai sempre bolle che però non provengono dall'interno del circuito.

Ultimato lo spurgo dalla centralina fai la stessa cosa dalla pinza freno ma mi raccomando il bicchiere di gomma dentro al serbatoio: ha fregato anche me perché sembra fatto in modo da versargli olio all'interno ma lui è chiuso, tappato, e va tolto per aggiungere olio.

Se spurgando hai svuotato la centralina, l'aria proviene da lei. Ricomincia daccapo.

Frankie72 **07-10-2006** **R1150GS BLACK over 90.000**

Grazie delle dritte Greenmanalishi. Alla fine ce l'ho fatta aspirando inizialmente con la siringa e togliendo il bicchierino di gomma (che pensavo fosse integrato nel serbatoio).

Poi sono passato al metodo classico del pompaggio con la leva.

Come scritto nelle faq ho evitato di spurgare dalla centralina ABS ed è andato tutto bene.

greenmanalishi **09-10-2006** **FIREBLADE 1000 - GS 1150 "RIMASTO"**

Il bicchierino è nel serbatoio della leva freno posteriore.

Quello che mi ha fregato è che sulle altre moto possedute lo stesso fungeva anche da filtro, la base era composta da una retina fine che filtrava l'olio lasciandolo cadere all'interno del serbatoio.

Qui invece funge da guarnizione e se ci versi l'olio non fai altro che riempire lui e se aspiri, sia dalla centralina che dalla pinza si appoggia ai forellini del serbatoio e non riesci a tirare nulla ma mandi la tubazione sottovuoto... però dopo qualche minuto di panico uno se ne accorge.

Frankie72 **09-10-2006** **R1150GS BLACK over 90.000**

Esatto.

Diciamo che è un bicchierino di gomma "a fisarmonica".

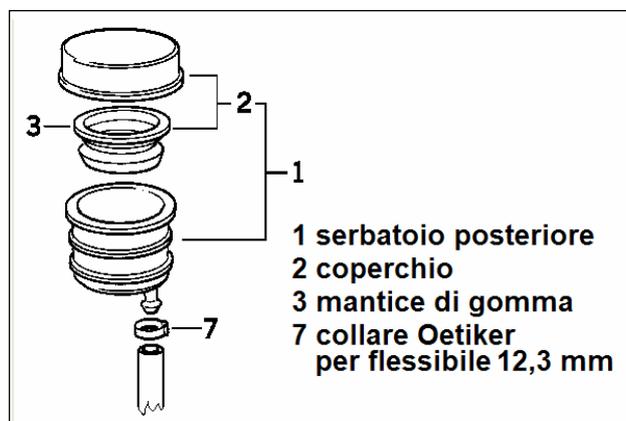
Credo sia fatto apposta per variare di volume al variare del livello di liquido del serbatoio.

Immagino che sia solo nell'impianto pre-2003 marchiato Brembo.

pot **09-10-2006** **R1100GS 1998**

Vero.

Il mio GS1100 del 98 ce l'ha, impianto Brembo.



ATTREZZO SPURGO FRENI FATTO IN CASA

Andy_500

07-01-2005

Da sempre ho sofferto le pene dell'inferno per spurgare a regola d'arte l'impianto frenante in seguito alla sostituzione dell'olio. La maggior parte delle volte rimaneva l'olio vecchio nel circuito con tante bolle d'aria. Ho valutato l'acquisto di un attrezzo specifico ma vista la rarità con cui userei l'attrezzo ho preferito lasciar perdere.

Qualche giorno fa mi trovavo casualmente a pulire un vecchio compressore di frigorifero marca Necchi che avevo tolto da un rottame di frigo e che pensavo potesse essermi utile per qualcosa.

Pensando e ripensando ho capito che potevo costruirci proprio l'attrezzo per lo spurgo freni.

Cosa serve:

- 1 Compressore da frigo (agli sfasci te li regalano o vogliono al massimo 5-10 euro)
- 1 barattolo di vetro da 1Litro con tappo metallico perfettamente ermetico
- una squadretta a U adatta al "sottocoperchio"
- tubo da 4mm trasparente
- Pasta sigillante o silicone
- Se volete fare una cosa pulita servirebbero un paio di tubicini rigidi (rame per esempio) nei quali inserire il tubo trasparente

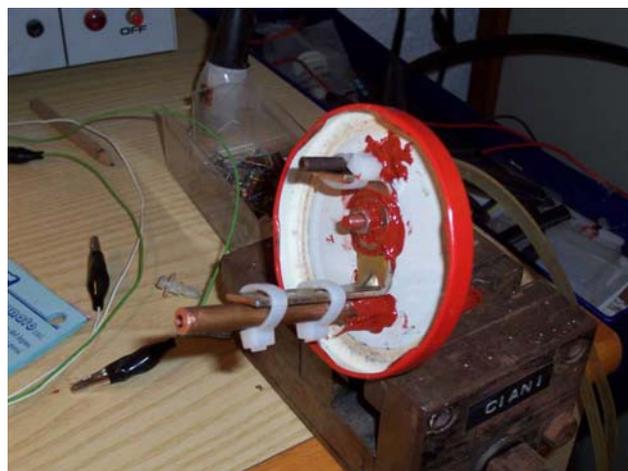
Cominciamo con il vedere il compressore.

Notiamo un tubo di aspirazione (quello più largo) e un tubo di mandata (quello più piccolo) e un altro schiacciato.

A noi serve solo il tubo di aspirazione.



Prendiamo il tappo metallico del barattolo ed eseguiamo tre fori, uno per fissare la staffetta con vite e bulloncino, e gli altri due per far passare i tubicini rigidi di rame (o altro dipende da cosa trovate). Fissiamo i due tubicini con due fascette piccole. ATTENZIONE, uno dei due tubicini deve essere più lungo dell'altro per evitare aspirazioni di liquido verso il compressore. Il tutto deve essere perfettamente chiuso con pasta sigillante onde evitare perdite di pressione (io ho usato della pasta rossa). Di seguito vedete delle immagini del lavoro completato.



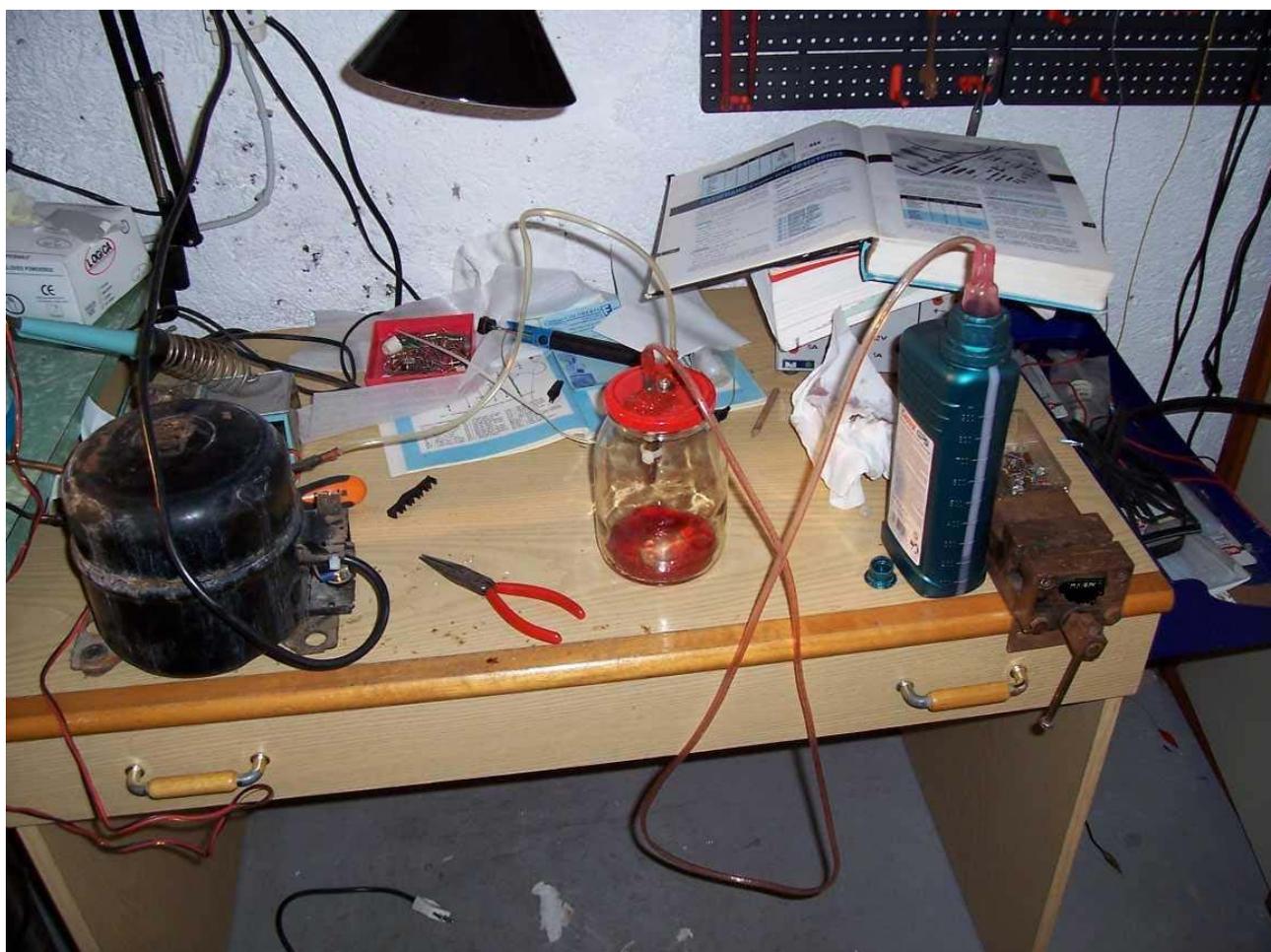
In queste immagini vedete i tubicini già inseriti, io ho messo del sigillante anche su questi ultimi non si sa mai. Di seguito il risultato finito.

Il meccanismo è semplice, colleghiamo un tubicino (quello che nel barattolo è il più corto) all'aspirazione del compressore e l'altro alla (o alle) valvole di spurgo delle pinze e accendiamo il compressore.

Il vuoto creato dal compressore nel barattolo aspirerà l'olio freni e ci consentirà di spurgare l'impianto a regola d'arte.

Di seguito vedete una soggettiva del processo dove, al posto delle pinze freni, ho messo un comune barattolo olio (molto più denso....e quindi più difficoltoso).

L'aspirazione ha funzionato egregiamente.



Nel caso delle pinze freno, aspireremo tutto il vecchio liquido fino a farlo terminare, poi metteremo il nuovo liquido nella vaschetta che sarà aspirato senza bolle d'aria nel circuito rendendo il cambio olio davvero un gioco da ragazzi.

Perdonate il basso livello realizzativo ma preferisco fare rapidamente cose ben funzionanti piuttosto che oggetti molto belli che però hanno bisogno di parecchio tempo per vedere la luce.

Motopoppi **08-01-2005**

Vado subito a cannibalizzare il frigorifero di mia suocera!

Profeta **09-01-2005**

Qualcuno ha mai provato questo?

<http://www.blukart.it/frameset.html>

cliccare su catalogo > attrezzatura per telaio > barattolo per spurgo freni

codice: bk866-18

descrizione: Barattolo per spurgo freni fornito con tre terminali da 1/8", M10x1 E M6 per tutti i tipi di pompe freno
Prezzo € 32,4 (IVA inclusa)

Costa poco e se funzionasse...



puzzolabandita **17-01-2005**

Mi ero ingegnato circa un anno fa nel realizzare un sistema analogo: ho utilizzato una pompa da vuoto e ho costruito un gorgogliatore. Il sistema è di "effetto", ma troppo laborioso e dispersivo. Sinceramente, è meglio una bella siringona!



Mad Max **09-01-2005**

Io adopero questo. Pagato 39.95 € funziona molto bene.



ATTREZZO SPURGO FRENI MITYVAC BRAKE BLEEDING KIT

Mad Max **30-08-2004**

Si tratta di un kit di tubi, adattatori, serbatoio di recupero e pompa a depressione per lo spurgo del fluido dell'impianto frenante.

E' prodotto con il marchio Mityvac® dall'americana Lincoln Industrial Corp.



ilgrigio **30-08-2004**

Il Mityvac® lo trovi sul sito <http://www.luis.de> alla voce BREMSENENTUNGSGERAET al prezzo di 39.95 + s.p.

Mad Max **30-08-2004**

Sì, per l'appunto, stavo proprio per prenderlo da Louis, ma non mi ero accorto che c'era lo sconto! Dagli originali 54,95 € è passato a 39,95 + spese spedizione

Muttley **30-08-2004**

Lo vende anche Hein Gerike. <http://www.hein-gericke.com/>

Nik **31-08-2004**

Ce l'ho e lo uso abitualmente per cambio olio freni e altri lavoretti in cui bisogna aspirare liquidi. Permette di cambiare l'olio dei freni senza rischio di bolle d'aria e in poco meno di 10 min. Funziona alla perfezione. Consigliato a chi fa spesso manutenzione.

Andy_500 **10-01-2005**

Funziona benissimo, l'unica modifica da fare è sostituire al tubo da 4mm quello da 5mm più rigido.

Ezio51 **30-01-2005**

Lo trovi in vendita anche presso <http://www.puntomoto.com/>