



Revisione: 20200221

#### **ASSEMBLAGGIO DEL KIT:**

1. Per prima cosa montate l'indicatore pressione. Già fornito con nastro teflon di tenuta, avvitatelo a fondo finendo rivolto vs. di voi. Non deve essere super tirato ma se dovesse perdere date ancora un giro.
2. C'è un pezzo di tubo blu dentro al vaso che deve essere inserito dentro il connettore posto sotto al centro del tappo superiore blu. Questo è l'aspirazione olio che resta dentro al vaso. Stringetelo saldamente fino a quando tocca il fondo del connettore o va dentro per 3 – 4 mm. Assicuratevi che la parte terminale del tubo sia piana per una buona tenuta.
3. Avvitate il vaso sul tappo blu. Stringetelo non eccessivamente, c'è un o-ring che farà tenuta senza dover avvitare troppo.
4. Installate quindi i tubi doppi. Quello trasparente va' collegato al connettore posizionato posteriormente sopra il tappo. Quello blu su quello al centro dove avete già collegato quello interno. Anche qui controllate prima che la parte terminale dei tubi sia perfettamente piana.
5. Fissate saldamente il vaso completo ad un supporto stabile di Vs. scelta.

**NOTA SPECIALE:** il kit viene fornito predisposto con attacco aria compressa a SX ed attacco per la pompa vuoto a DX. Se per il Vs. setup d'officina/furgone, è più comodo invertirli, fatelo pure, il lato di ciascuno non altera la funzione del kit.

Il kit è dotato di raccordi idraulici sulle cannelle a sgancio rapido. Per sganciare un tubo collegato dovete tenere premuta a fondo contro il raccordo stesso la ghiera in plastica e contemporaneamente tirate la cannetta verso l'esterno.

Per ri-collegare basta inserire la cannetta con decisione e premerla fino a battuta dentro il raccordo.

Tutti i raccordi speciali per i vari mono, si collegano e scollegato al kit in questo modo.

#### **VERIFICHE PRIMO UTILIZZO:**

1. Collegate il serbatoio alla pompa vuoto.
2. Collegate all'estremità del raccordo 2-in-1 il raccordo dotato di vite/tappo oppure tenete tappato il tubicino stesso.
3. Azionate la pompa vuota e portate a -24 inHg quindi chiudete valvola e spegnete pompa.
4. Controllate la tenuta: deve restare a -24 inHg. Se torna a zero c'e' qualche perdita, ri-controllate i collegamenti dei tubicini, nel caso staccateli, tagliate planarmente un pezzettino e ricollegate. Quindi ripetete la prova.



5. Successivamente al primo riempimento del primo mono, quando aprite la valvola lato aria compressa, nel tubo BLU DEVE defluire SOLO OLIO. Se notate aria mista/olio, il tubicino interno blu non fa' ben tenuta nel suo raccordo lato interno al tappo grande blu. Smontate e ricontrollate la giunzione tubo con il raccordo.

## RACCOMANDAZIONI

- Utilizzare sempre occhiali di protezione durante le operazioni
- Utilizzare sempre un regolatore di pressione lato compressore impostato per 2,75 Bar.
- **Per pulire il vaso trasparente NON UTILIZZARE solventi o acetone. Raccomandiamo WD40.**
- Se montate a muro il kit, suggeriamo di fissare il kit ad un blocco di legno a sua volta rivettato al muro. In questo modo potrete svitare il vaso trasparente più facilmente per pulirlo o riempirlo con l'olio.

## PROCEDURA SPURGO:

Queste sono istruzioni GENERICHE che danno un'idea su come spurgare un mono. Siccome ci sono così tanti disegni di mono differenti, alcuni potrebbero richiedere procedure leggermente diverse. L'utilizzatore è responsabile nel capire le peculiarità del mono specifico ed adattare quindi la procedura.

### NOTE IMPORTANTI:

- regolate il regolatore di pressione del Vs. compressore a 2,75 Bar. Non utilizzate pressione più alta. Il kit è dotato di valvola di sicurezza che si apre a 4,5 Bar.
- Anche la Vs. pompa vuoto è più potente, **NON DEPRESSURIZZATE oltre i -24 in Hg.** A circa -29 in Hg il kit inizierà a trafiltrare ma ANCHE I COMPONENTI DEL MONO inizieranno a trafiltrare aria verso l'interno dalla testina, dal bladder/separatore, etc rendendovi impossibile o eterno lo spурgo. Chiudete la valvola lato aspirazione quando sul manometro raggiungete i -24 in Hg e spegnete la pompa.

## INIZIO PROCEDURA:

1. Scaricate la pressione la bladder/separatore. **Aprite lentamente la valvola di ritenzione** Azoto fino a completa depressurizzazione. Aprite tutti i registri, sia compressione che ritorno nella posizione TUTTO APERTO.
2. Scaricate tutto l'olio dal mono. Per la maggior parte dei mono, a meno che non dobbiate aprirli completamente per manutenzione componenti interni, si scaricano facilmente



svitando i/il registro di compressione e muovendo l'asta con il mono rovesciato oppure tramite la vite di spурго posta in testa al corpo del mono.

3. Riempite il vaso per almeno 2/3 con l'olio nuovo prescelto.
4. Preparazione mono con BLADDER o PISTONE SEPARATORE:
  - a. Per mono CON BLADDER, ri-pressurizzatelo con 1,4 Bar di aria.
  - b. Per mono CON PISTONE separatore semplicemente riavvitate la valvola tappo per tenere chiusa la camera gas.
5. Prima di procedere è suggeribile degassare l'olio nel serbatoio. Alcuni olii hanno più aria miscelata di altri. Per degassare, tappate momentaneamente il raccordo al mono con un dito ed azionate la pompa vuoto aprendone la valvola relativa sul kit. Noterete formarsi schiuma sull'olio. Questa è aria che viene estratta. Se si forma troppa schiuma, chiudete riducete temporaneamente il vuoto chiudendo la valvola, lasciate qualche secondo e poi riaprite la valvola. Ripetete sino a quando la schiuma non continua più ad aumentare quando esposto alla depressione. La schiuma residua sparisce quando spegnete la pompa vuoto (bolle più grandi quando sottovuoto).
6. Conngettate il kit al mono tramite l'adattatore prescelto. Per mono Giapponesi, utilizzate adattatore per sede registro compressione. Per mono EU utilizzate l'adattatore per attacco spурго.
7. Accendete pompa vuoto ed aprite la valvola relativa. Aspirate fino a quando leggerete sull'indicatore pressione -24 in Hg (-80 kPa) e poi chiudete SUBITO la valvola di aspirazione. Durante l'aspirazione, noterete che l'asta del mono si ritrae all'interno su mono STD. Su mono preparati potrebbe essere necessario aiutare l'asta al rientro con la mano. Non avete quindi bisogno di andare oltre i -24 in Hg (-80 kPa).
8. Lasciate riposare il mono a -24 in Hg (-80 kPa) per circa 30 secondi.
9. Aprite quindi lentamente la valvola lato compressore (ricordate pre-impostato a 2,75 Bar) per spingere l'olio dal vaso dentro il mono. L'asta del mono si estenderà, al primo ciclo a scatti, mentre il livello dell'olio nel vaso scenderà. Chiudete quindi la valvola compressore.
10. Ripetete il ciclo da punto 7 al punto 9. Per mono link (WP link, Showa, KYB) generalmente bastano 2 ripetizioni. Per WP PDS o altri più complessi, potrebbero essere necessarie 4 o più ripetizioni. In ogni caso durante gli ultimi cicli di aspirazione non dovete più vedere bolle d'aria residue nel tubo chiaro di ritorno e l'asta si deve estendere/retrarre lentamente e senza scatti.



11. Appurato che il mono è correttamente spurgato, dopo il punto 9, scaricate la pressione presente sino a 1 Bar – circa 29/30 in Hg sul manometro.
12. Muovete a mano quindi l'asta del mono prestando attenzione alle valvole di non ritorno poste sui tubi. Eventuale aria può andare oltre alle valvole ma non deve tornare dentro. Muovete o rovesciate il mono mentre muovete l'asta per dislocare eventuale aria residua dentro ai componenti del mono.
13. Scarico pressione:
  - a. Per MONO CON BLADDER: con il tubo di aspirazione aria scollegato, aprite la relativa valvola e diminuite la pressione interna al sistema fino a 0,14 Bar – 4 in Hg
  - b. Per MONO CON PISTONE SEP.: con il tubo di aspirazione aria scollegato, aprite la relativa valvola e scaricate completamente la pressione interna al sistema fino a zero.
14. Per MONO CON BLADDER: con il sistema ancora in pressione residua di 0,14 Bar – 4 in Hg, aprite la valvola gas azoto del bladder per depressurizzarlo a zero. (il bladder riprende la forma). Quindi scaricate completamente la pressione dal kit e lasciate la valvola aperta.
15. PER MONO CON PISTONE: controllate la corretta posizione del pistone separatore spingendolo nella giusta posizione. Se troppa resistenza aprite una valvola sul kit per equalizzare la contro pressione.
16. Scollegate quindi l'adattatore dal mono (qualche goccia di olio potrebbe uscire) e chiudete il mono con l'apposito vite/tappo o avvitate il registro compressione. **NOTA:** prima di avvitare il registro compressione abbiate cura di tenerlo immerso in olio per evitare che si scarichi (e carichi aria). Avvitatelo tenendo il mono in modo in cui fuoriesca olio mentre avvitate il registro stesso.
17. A questo punto potete ri-pressurizzare il mono con l'Azoto alla pressione prevista per lo stesso. Verificatene il corretto funzionamento: comprimendo l'asta a mano deve fare buona resistenza ed essere lineare nello spostamento. Rilasciando l'asta, quest'ultima si deve ri-estendere completamente sempre in modo lineare.
18. Per scaricare e pulire la pompa, chiudete le valvole e ricollegate la pompa vuoto. Accendetela ed aprite la relativa valvola per aspirare dai tubi l'olio residuo. Spegnete quindi la pompa e chiudete la valvola. Inserite quindi il tubo olio dentro il contenitore di olio pulito, collegate il tubo aria compressa ed aprite la valvola lentamente e poco. Tutto l'olio verrà riversato nel contenitore olio esterno ed il serbatoio si svuoterà. Chiudete la valvola, staccate il compressore, depressurizzate il tutto e riponete il vostro kit.