



# ACCOSSATO<sup>TM</sup>



## SCHEMA TECNICA POMPE RADIALI

### 5 Motivi per scegliere una pompa Accossato

1. Estetica: perché anche l'occhio vuole la sua parte: disponete su tavolo più pompe Accossato di uno stesso modello e confrontatene forma, dimensioni ed estetica: risulteranno tutte uguali fra loro!
2. Gamma Offerta: oltre duecento modelli di pompe radiali a vostra disposizione fra standard e "black edition" con leva colorata.
3. La qualità del "Made in Italy": tutte le pompe radiali Accossato sono realizzate in Italia. Ogni componente è progettato per garantire all'utente finale la riduzione del tratto passivo della leva, in fase di frenata. Tirando la leva, lo spazio tra quando si inizia ad azionare la leva e il momento della frenata stessa si riduce di oltre il 50%, rispetto a qualsiasi altra pompa radiale.
4. Controllo: Prima di essere montate ed immesse sul mercato, tutte le pompe radiali Accossato vengono controllate e testate in ogni parte al 100%.
5. Tutta la viteria delle pompe radiali Accossato è realizzata in acciaio inox. Il cavallotto di fissaggio della pompa è stato studiato disassato, in modo da ridurre la flessione della pompa durante la frenata.



### Modelli e consigli di utilizzo

Abbinata ad un kit tubi freno Accossato e ad un olio freni Accossato Racing, la pompa radiale Accossato diventa l'arma vincente di tutte le moto sportive, rendendo più sicura la frenata della vostra moto.

Esistono molteplici versioni delle pompe fren, ciascuna con diversi tipi di leve e caratteristiche tecniche costruttive; propedeutica alla scelta, è però la misura del pistone e dell'interasse.



Nella descrizione di una pompa troviamo due valori, per esempio 19 X 18

1. Il primo numero indica il diametro del pistone
2. Il secondo numero indica l'interasse della leva

Ampia scelta di pompe con diversi diametri del **pistone**:

- Pistone da Ø14 mm
- Pistone da Ø 15 mm
- Pistone da Ø 16 mm

Nota: La versione da 16 mm di diametro è ideale per gli impianti monodisco (poiché quella da 19 mm , renderebbe la frenata troppo brusca).

- Pistone da Ø 17 mm
- Pistone da Ø 19 mm

Nota: La versione da 19 mm di diametro è ideale per gli impianti bidisco.

Gli **interassi** possibili, sono:

- Interasse da 16 mm

Nota: Versione più morbida, che permette di applicare una forza minore sulla leva, prolungandone però la corsa.

- Interasse da 18 mm

Nota: Sulla pompa freno è una versione pur sempre da pista, ma consigliata per uso stradale

- Interasse da 19 mm

Nota: Sulla pompa freno è la versione da uso misto pista-strada, anche se su strada è preferibile come interasse una 18mm.



TM

# ACCOSATO<sup>TM</sup>



- Interasse da 20 mm

Nota: Sulla pompa freno è la versione più pronta (la corsa della leva è più corta). Ma a parità di forza esercitata sulla leva, la maggiore distanza tra il fulcro della leva e l'asse del pompante, fa aumentare la forza necessaria per la frenata. Sconsigliata per uso stradale.

- PRS 17-18-19mm

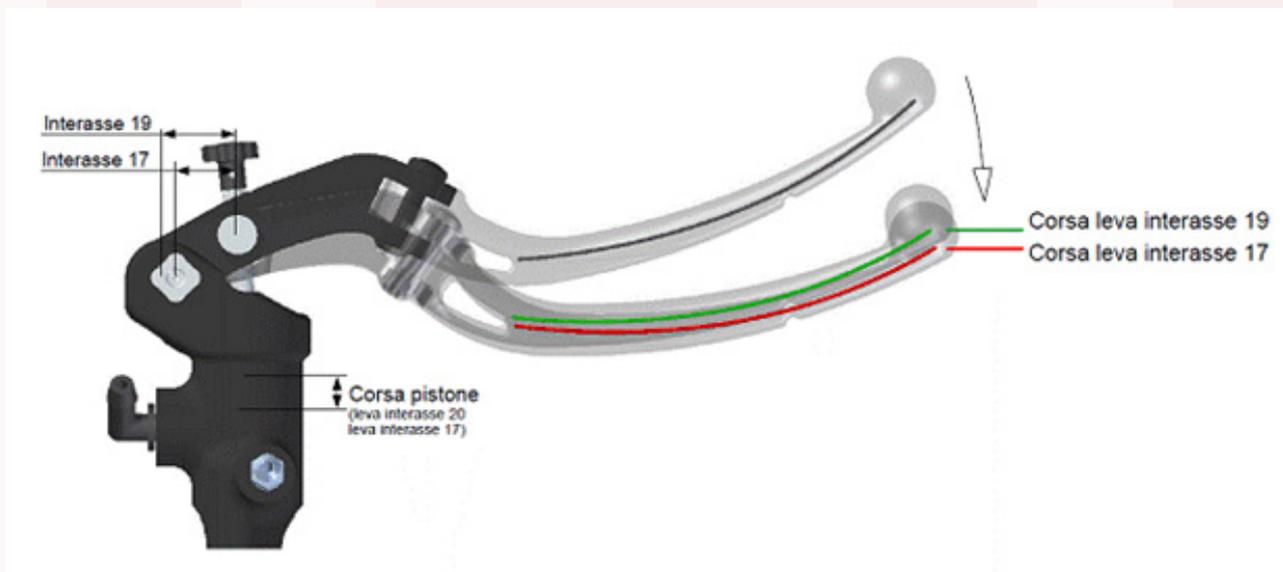
Nota: Adatta a tutti gli utilizzi poiché è possibile variare l'interasse a proprio piacimento e a seconda della situazione in cui viene utilizzata.

- PRS 15-16-17 per la pompa frizione

Nota: Adatta a tutti gli utilizzi poiché è possibile variare l'interasse a proprio piacimento e a seconda della situazione in cui viene utilizzata.

N.B: A parità di forza esercitata sulla leva, maggiore è l'interasse, maggiore è la forza necessaria per la frenata.

## Schema tecnico pompa freno





## Garanzia

La garanzia sulle pompe Accossato è valevole per una durata di 24 mesi a partire dalla data della fattura; il mancato invio di tali documenti non dà diritto alla fruizione della garanzia.

## Revisioni pompa radiale Accossato

La revisione della pompa Accossato viene eseguita entro 1 settimana lavorativa del ricevimento della pompa radiale.

La revisione include:

- Ispezione esterna del prodotto
- Smontaggio della pompa in tutte le sue parti
- Ispezione visiva a microscopio di ogni componente della pompa
- Ispezione visiva interno corpo pompa
- Sostituzione delle guarnizioni interne + guarnizione raccordo olio
- Assemblaggio di tutte le parti
- Test statico della pompa
- Test dinamico della pompa

Le parti sostituite vengono rottamate e dal momento della revisione, la pompa acquisisce ulteriori 12 mesi di garanzia, dietro presentazione della fattura. Un'ulteriore revisione (la seconda) non estende la garanzia del prodotto.

Nella revisione non è inclusa la sostituzione della leva e/o altri particolari esterni non menzionati. In caso di caduta, la revisione viene effettuata esclusivamente qualora si ravvisino le condizioni essenziali per cui la pompa potrà tornare a funzionare in condizioni ottimali, pari ad una pompa nuova.

## Matricola delle pompe

Ogni pompa radiale Accossato acquistata è unica nel suo genere: possiede infatti un numero di matricola al di sotto del cavallotto corpo pompa oppure sul fianco, che la rende singolarmente



identificabile da tutte le altre pompe radiali. La rimozione di tale matricola comporta la perdita della garanzia e dell'assistenza.

### **Pompante e guarnizioni interne**

Il pistoncino e le guarnizioni sono realizzati con materiali studiati per la competizione sportiva e vengono interamente verificati ed assemblati secondo le più rigide procedure di controllo dei laboratori Accossato

### **Corpo pompa**

I corpi pompa sono realizzati in due diverse tipologie: alluminio forgiato oppure ricavate CNC. Il trattamento è in ossido duro, che permette un'elevata resistenza nel tempo.

### **Interruttore luce stop**

Disponibile sul modello "Ready to Brake" con micro integrato. Sulle altre versioni non è prevista la presenza dell'interruttore. In alternativa, è possibile acquistare un idrostop M10x1.

### **Regolazione distanza leva**

Tutte le pompe hanno un registro anteriore che permette di regolare la distanza della leva dal manubrio a piacimento e con una semplicissima rotazione. È possibile ordinare come optional il controllo remoto a cavo, da posizionare sul lato frizione (potete regolare la distanza della leva senza doversi fermare ai box!).

### **Smontaggio**

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

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

3. 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.

4. 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).

5. 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.
6. Tamponare con un panno o della carta assorbente eventuali fuoriuscite d'olio.
7. 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.

8. 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.

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

## Montaggio

1. Prima di avvitare il raccordo accertarsi che sia compatibile con la nuova pompa (filetto su corpo pompa M10x1)
2. Posizionare il nuovo gruppo pompa sul manubrio.
3. 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.
4. Per un corretto montaggio è necessario serrare le viti in modo alternato, cioè una volta avvicinate manualmente iniziare ad avvitare con la chiave la vite superiore (4) facendo mezzo giro,



# ACCOSSATO<sup>TM</sup>

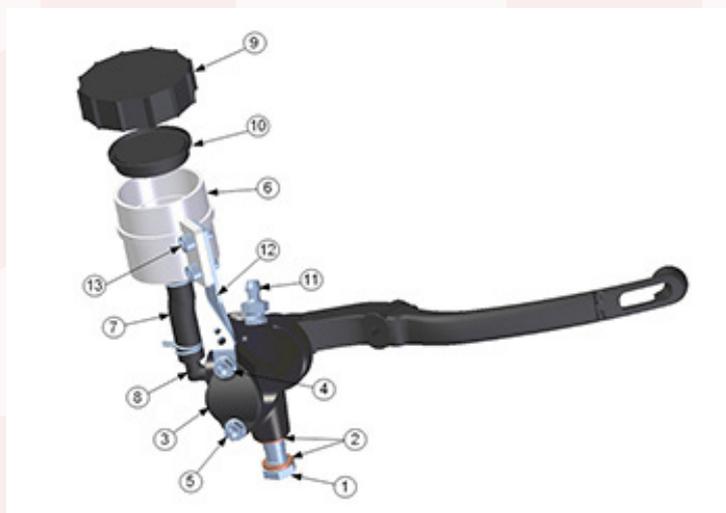


poi passare a quella inferiore (5) e anche qui fare mezzo giro di chiave, ripetere infine l'operazione fino a quando non si raggiunge una coppia di serraggio di 10 Nm MAX su entrambe le viti.

5. Serrare con la chiave il raccordo di mandata liquido (1), che era stato avvitato manualmente in precedenza, con una coppia di serraggio pari a 20/23 Nm.
6. 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
7. Montare la vaschetta (6) insieme al tubo (7).
8. Collegare la vaschetta con il tubo al raccordo (8) della pompa.
9. Fissare la vaschetta alla staffa (12) con le viti (13)
10. 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.





## Come fare lo spurgo alla pompa freno / frizione Accossato

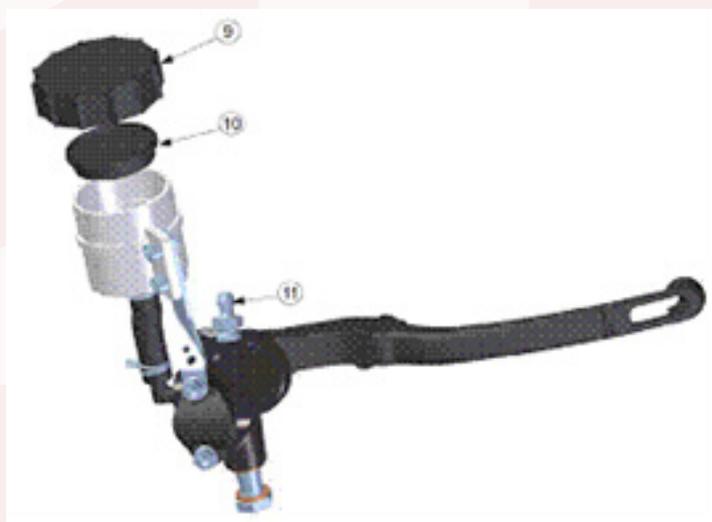
1. Togliere il tappo della vaschetta (9) liquido freni e la membrana (10).
2. Ripristinare con olio nuovo il livello del liquido nella vaschetta olio freni.
3. Attenzione: verificare che il liquido presente nell'impianto sia compatibile con il nuovo liquido immesso nella vaschetta altrimenti sostituirlo completamente.
4. Togliere il cappuccio di gomma dalla vite 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. Allentare la vite spurgo (11)
2. Tirare la leva
3. Dopo 2/3 secondi richiudere la vite di spurgo, senza lasciare la leva
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 la vite spurgo con una coppia di serraggio di 8/10 Nm.

Ripulire la vite 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 ACCROSSATO.

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

### Come Sostituire la leva freno/frizione Accrossato



1. Posizionare la pompa in modo tale da permettere una facile estrazione della spina elastica diametro 1,5 mm (1) con un apposito caccia spine.
2. **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.
3. Dopo aver tolto la spina elastica estrarre il pomello di regolazione (5) dal perno filettato



# ACCOSATO<sup>TM</sup>



4. Proseguire togliendo il fermaglio di sicurezza (2) e il perno (3) dalla pompa - Ruotare in senso orario il perno filettato (6) (con un cacciavite) fino a che la leva non si estrae.
  5. Estrarre il perno (4) e inserirlo nella nuova leva.
  6. Inserire la nuova leva sulla pompa e ruotare in senso antiorario il perno filettato (6) (con un cacciavite) fino al corretto posizionamento della leva.
  7. A questo punto inserire nuovamente il perno (3) nella pompa e il fermaglio di sicurezza (2)
  8. 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.
9. Verificare il corretto funzionamento della leva e della regolazione avvitando e svitando il pomello di regolazione.

## Come modificare l'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 della leva freno da 18 a 17

1. Pompa freno regolata con interasse 18

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

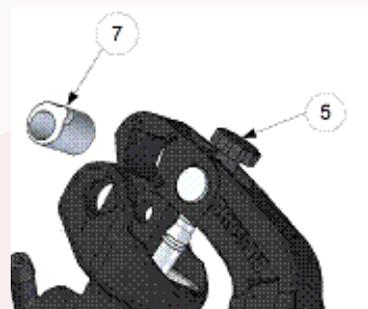




# ACCOSATO<sup>TM</sup>



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

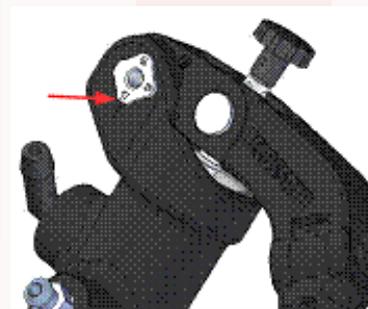


2. Inserire la boccola sul mozzetto leva nella posizione desiderata. (In questo caso 17)



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

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



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

6. Inserire il fermaglio di sicurezza (2) sulla pompa

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



## FAQ

- **Come comportarsi in caso di caduta?**

Essendo la pompa radiale un componente di sicurezza, è assolutamente sconsigliato provare a riprendere la guida in seguito a caduta, specialmente qualora si ravvisino o si sospettino malfunzionamenti della pompa.

- **Esistono kit di revisione della pompa accossato?**

Non esistono kit ufficiali Accossato di revisione: questo per tutelare la sicurezza dei nostri Clienti

- **Che cos'è quel sigillo blu sulla pompa?**

È il sigillo di garanzia sulla pompa: la rimozione dello stesso non dà diritto a nessuna assistenza o revisione.

- **Quale fluido freni si deve utilizzare?**

Accossato consiglia l'utilizzo del fluido freni DOT 4 Accossato Racing perché specificamente studiato per l'utilizzo da parte dei Clienti più esigenti, che pretendono il massimo delle prestazioni dal loro impianto frenante. I tecnici Accossato raccomandano molta attenzione all'utilizzo di fluidi freni differenti presenti sul mercato. Nello specifico, prestare cautela nell'utilizzo del DOT 5.1 ad alto punto di ebollizione: questo fluido infatti deve essere rimosso dall'impianto frenante immediatamente dopo la gara e/o il singolo utilizzo. La non rimozione immediata di questo fluido dall'impianto può provocare il danneggiamento delle guarnizioni della pompa.

- **A quanto si deve chiudere la vite dopo lo spurgo?**

Accossato consiglia di chiudere la vite di spurgo con chiave dinamometrica a 8-10 Nm. Si sconsiglia qualunque tentativo di chiudere tale vite a mano, senza misurarne il serraggio. Dopo aver effettuato lo spurgo e chiuso la vite di spurgo, soffiare con l'aria compressa tutto intorno alla vite, in modo da far uscire l'olio rimasto intrappolato nelle creste del filetto e nel foro centrale diametro 3mm