



*Célèbre dans le monde entier*

**EEZIBLEED**

**Kit de purge d'embrayage et de  
frein hydraulique automatique**

**N° de pièce G4062F**

**Instructions**

(révisées en juillet 2015)



Le système de purge de circuit de freinage par une seule personne – il se branche sur le réservoir de votre véhicule avec l'un des capuchons fournis dans ce kit. Le liquide de frein neuf est pressurisé en reliant le tube Eezibleed au pneu de la roue de secours. Desserrer ensuite l'une après l'autre les vis de purge et laisser le liquide usagé et les bulles d'air s'échapper par le tube de vidange. La purge sous pression des systèmes hydrauliques de freinage et d'embrayage est recommandée par la plupart des constructeurs.

## Contenu de la boîte :

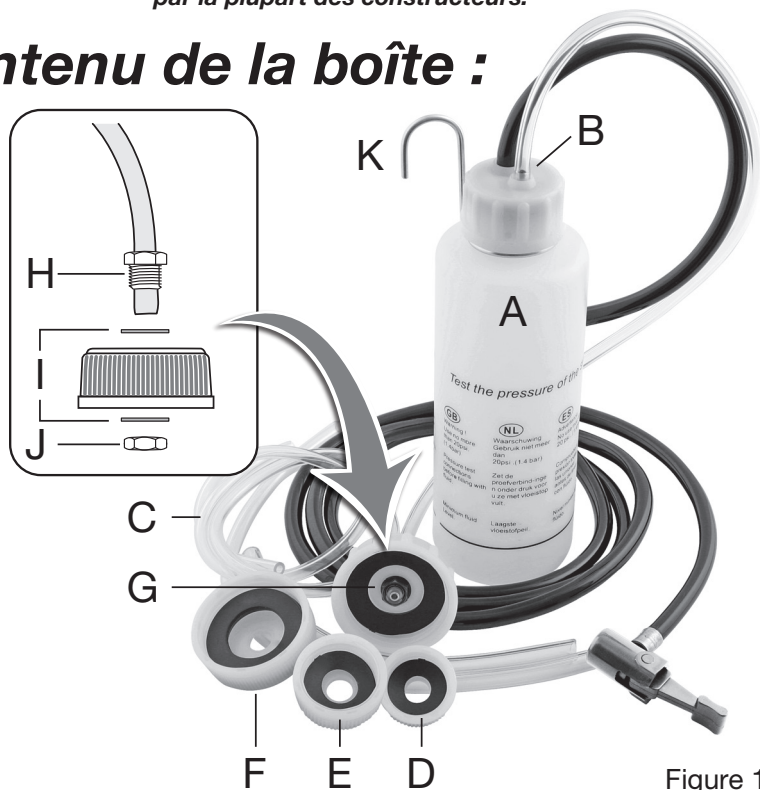


Figure 1

- A** Flacon (récipient sous pression pour le liquide de frein neuf).
- B** Capuchon du flacon (avec connecteur de pneu sur tube de 2 m et tube de branchement au réservoir de 600 mm).
- C** Jeu de tubes de purge (3 pièces : Ø 3,5 mm x 670 mm, Ø 5,4 mm x 320 mm et Ø 5,4 mm x 183 mm).
- D** Capuchon et joint d'étanchéité de 25 mm (pour systèmes Lockheed).
- E** Capuchon et joint d'étanchéité de 27 mm (pour certains systèmes VAG).
- F** Capuchon de 44/45 mm et **2 joints d'étanchéité** (pour réservoirs métalliques Girling et tous les systèmes ATE).
- G** Capuchon et joint d'étanchéité de 46 mm (pour certains systèmes Girling).
- H** Raccord de capuchon de réservoir en laiton.
- I** Rondelles en fibre x 2.
- J** Contre-écrou.
- K** Crochet.

## Guide de démarrage rapide :

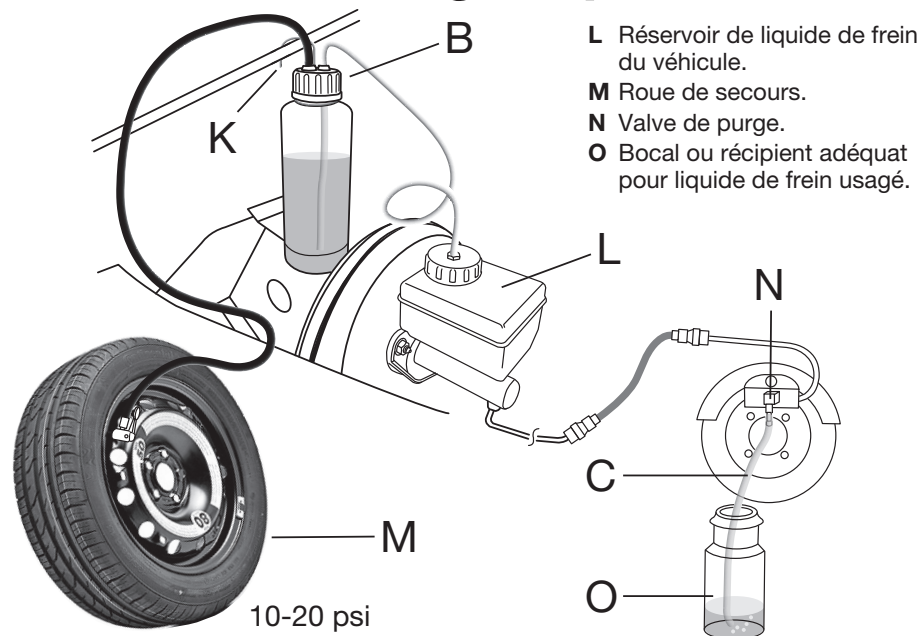


Figure 2

1. Déposer le capuchon du réservoir du véhicule, sélectionner le capuchon approprié et le visser sur l'appareil de la façon illustrée sur le schéma (**figure 1**). Raccorder ensuite au réservoir.
2. Faire descendre la pression du pneu à utiliser pour la purge jusqu'à 1,4 bar et brancher le connecteur de pneu. Tester le système sous pression pour vérifier l'absence de fuite d'air au capuchon du réservoir, etc.
3. Corriger toute fuite avant de continuer. Pour réduire la quantité de liquide utilisé en remplaçant tout le liquide du système, vidanger partiellement à ce stade le réservoir du véhicule en ouvrant une vis de purge. Ceci réduit le mélange de fluide neuf et usagé.
4. Si tous les joints sont étanches, débrancher le connecteur de pneu et remplir de fluide le récipient sous pression.
5. Replacer le récipient sous pression dans le système de façon à ce qu'il reste vertical et ne puisse pas être perturbé pendant la purge (**figure 2**).
6. Mettre sous pression en utilisant la roue de secours à 1,4 bar maximum en reliant la conduite d'air à la valve du pneu. (Pour une purge efficace, il convient de ne pas dépasser cette pression.)
7. Brancher le tube de purge (**C**) à la vis de purge la plus éloignée du réservoir du maître-cylindre (conformément à la séquence figurant dans la notice).
8. Avec une clé plate de la taille correcte, ouvrir la vis de purge jusqu'à ce que le fluide recueilli dans le récipient soit propre et exempt de bulles d'air. Resserrer ensuite la vis de purge. Il est important d'ouvrir suffisamment la vis de purge pour garantir qu'il n'y ait aucune restriction à ce niveau.
9. Répéter l'opération sur toutes les vis de purge à tour de rôle.

# Remarques importantes :

## – lire attentivement avant de continuer

Une purge de frein effectuée en pompant la pédale de frein à plusieurs reprises présente un gros désavantage : le piston situé à l'intérieur du maître-cylindre peut se déplacer au-delà de la légère lèvre qui s'est formée dans l'alésage par suite de l'usage normal, ce qui peut endommager le joint d'étanchéité. Ceci ne se produit pas avec un système sous pression comme le Gunson Eezibleed car le piston du maître-cylindre ne se déplace pas. Si des composants neufs ont été installés ou si le liquide de frein est contaminé, le système doit être purgé. Les constructeurs recommandent un changement de liquide de frein tous les deux ans.

- Choisir l'adaptateur de capuchon de réservoir correct **D, E F** ou **G** (se référer à la **figure 1**) ; le kit est fourni avec une sélection de capuchons de réservoir qui se montent sur la plupart des véhicules avec des réservoirs de liquide de frein à capuchon vissé. Si nécessaire, il est possible d'utiliser le capuchon multi-usages **77042** (non inclus dans le kit – voir page 7).
- Avant l'utilisation de cet appareil, le système doit être testé sous pression à une pression légèrement supérieure à celle utilisée pour la purge, sans liquide de frein à l'intérieur.
- Il est recommandé de ne pas utiliser une pression supérieure à 1,4 bar pour la purge (0,7 bar pour les systèmes plus anciens).
- Le capuchon du récipient sous pression ne doit pas être trop serré. Vérifier que le joint d'étanchéité est bien à plat dans le capuchon avant usage. Visser le capuchon jusqu'à sentir le contact avec le joint d'étanchéité puis de 1/8 de tour supplémentaire au maximum.
- Il convient d'utiliser du liquide de frein neuf de la classe correcte.
- Retirer les salissures ou la corrosion de la zone entourant les vis de purge et il est suggéré de vaporiser un peu d'huile pénétrante sur les filetages. Raccorder ensuite le tube de purge à la première vis de purge.
- Un récipient est nécessaire pour recueillir le fluide vidangé du système. Un bocal à base large est idéal.
- Les salissures, les solvants de nettoyage, les huiles minérales ou l'eau endommagent le système de freinage ou d'embrayage ou altèrent son fonctionnement. Il convient d'éviter tout contact avec ces substances.
- **Le liquide de frein attaque la peinture.** Pour éviter tout endommagement, vérifier que le récipient sous pression et le récipient de collecte du fluide usagé sont placés verticalement en lieu sûr et à l'écart de la peinture. Veiller également à ce que les capuchons soient suffisamment vissés (sans serrage excessif) pour assurer une bonne étanchéité. Nettoyer immédiatement tout déversement avec de l'eau propre.
- Il est recommandé de régler les mâchoires de frein avant la purge. Consulter la notice ou le manuel d'atelier pour connaître les recommandations du constructeur.

# Remarques supplémentaires :

REMARQUE : Le récipient sous pression doit contenir suffisamment de fluide pour réaliser l'opération de purge. Si le niveau de liquide dans le récipient sous pression s'approche de la marque de niveau minimal, débrancher du pneu et remplir puis poursuivre l'opération.

Lorsque toutes les conduites de frein ont été purgées de cette manière, débrancher la conduite d'air du pneu de la roue de secours AVANT de retirer le capuchon du réservoir

du maître-cylindre. Ne pas oublier de remettre le capuchon d'origine sur le réservoir.

Replacer enfin le capuchon du réservoir du maître-cylindre en veillant à ce que l'orifice d'air soit dégagé.

## Convient également pour la purge des systèmes d'embrayage hydraulique :

Pour les voitures plus anciennes (classiques) et pour la purge des systèmes d'embrayage hydraulique, il est recommandé de faire chuter la pression du pneu de la roue de secours jusqu'à **0,7 bar**.

Les instructions ci-dessous s'appliquent à la purge du système hydraulique qui fait fonctionner l'embrayage. En revanche, comme il y a généralement une seule vis de purge située sur le cylindre esclave, il est nécessaire de desserrer uniquement cette dernière pour purger l'air après montage sur le réservoir maître. Si le niveau de fluide dans le récipient sous pression s'approche de la marque située à proximité du fond à un moment quelconque, débrancher la conduite d'air de la roue et remplir le récipient de fluide propre. Rebrancher la conduite d'air et poursuivre la procédure. Le récipient doit être maintenu le plus près possible de la verticale.

Enfin, libérer la pression de l'appareil en débranchant le connecteur de la roue de secours AVANT de retirer le capuchon du réservoir. Ne pas oublier de remettre le capuchon d'origine sur le réservoir.

Une fois la procédure terminée, toujours nettoyer le flacon du récipient sous pression (A), le capuchon du flacon (B) et le tuyau de purge (C) à l'aide d'un nettoyant freins ou similaire (le liquide de frein usagé attaque les joints d'étanchéité en caoutchouc). Sécher ensuite ces éléments et les entreposer dans un endroit sec.

## Systèmes à conduite doubles/divisées :

### Maîtres-cylindres en tandem :

Certains systèmes exigent que les deux conduites soient purgées simultanément (en général une roue avant et une roue arrière). Dans ce cas, ouvrir les deux vis de purge et contrôler l'écoulement en branchant/débranchant le connecteur de pneu.

### Réservoirs en tandem et servofrein :

Consulter le manuel du constructeur pour savoir quel réservoir alimente le maître-cylindre et lequel alimente le servofrein.

### Servofrein à dépression :

Épuiser le servofrein avant de brancher l'appareil en appuyant à plusieurs reprises sur la pédale de frein avec le moteur arrêté, sauf indication contraire du constructeur du véhicule.



## Conseils supplémentaires :

Les systèmes de freinage de certains véhicules sont très difficiles à purger ; une purge sous pression donne invariablement de meilleurs résultats qu'une méthode sans pression telle que la méthode conventionnelle à deux personnes et la plupart des constructeurs de véhicules recommandent une purge sous pression pour les systèmes hydrauliques de freinage et d'embrayage.

1. Veiller à purger les cylindres des quatre roues.
2. Toujours utiliser du liquide de frein neuf et ne pas réutiliser de liquide de frein qui est passé au travers du système.
3. Si la purge sous pression seule ne suffit pas (à savoir que la pédale de frein reste molle), essayer d'appuyer sur la pédale de frein pendant l'opération de purge sous pression (ce qui revient à effectuer simultanément une purge sous pression et une purge conventionnelle).
4. Essayer de purger les freins pendant que la voiture est inclinée soit vers l'avant soit vers l'arrière.
5. Si le maître-cylindre a été déposé ou démonté pour une raison quelconque, il se peut, dans le cas de certaines voitures (en particulier les premières Minis et la Jensen Interceptor), qu'il soit très difficile de purger les freins de façon satisfaisante. Dans ce cas, il est nécessaire de purger le maître-cylindre à part, avant d'y installer les conduites. Veiller à ce qu'il soit complètement rempli de fluide avant de le brancher sur le reste du système de freinage.
6. Si un composant quelconque du système de frein (comme le maître-cylindre) a été démonté, il sera nécessaire d'envisager la possibilité que des pièces aient été remontées incorrectement ou que des composants incorrects aient été installés. Démontez la pièce et recommencez.
7. Le réglage de pression recommandé pour l'appareil (1,4 bar) est uniquement destiné à servir de guide. Dans certains cas, une pression plus basse donnera un écoulement adéquat, en descendant éventuellement jusqu'à 0,7 bar pour des véhicules plus anciens (classiques). Pour certains véhicules, une pression plus élevée (au-dessus de 0,7 bar) convient mieux pour la purge des freins des roues arrière.
8. L'appareil ne convient pas aux réservoirs de certaines voitures et, du reste, il arrive que certains constructeurs installent différents types de réservoir sur le même modèle de voiture. Il ne convient pas aux voitures de marque Nissan et Honda et sur certains modèles Toyota. Il y a plusieurs façons de résoudre ce problème. L'une d'elle est le capuchon multi-usages **77042** (non inclus mais disponible séparément) qui est maintenu sur le réservoir au moyen d'une sangle qui passe au-dessous du réservoir. Une autre méthode consiste à acheter un capuchon de rechange et à y percer un trou de 10 mm. Lorsque le capuchon comporte un centre amovible, il est possible dans certains cas de réaliser un disque avec un trou de 10 mm et de l'installer temporairement sur le capuchon de réservoir normal de la voiture. Si cette méthode est utilisée, il est **absolument vital** de tester le système sous pression sans aucun fluide dans le flacon Eezibleed.
9. Une fois la procédure terminée, toujours nettoyer le flacon du récipient sous pression (A), le capuchon du flacon (B) et le tuyau de purge (C) à l'aide d'un nettoyant freins ou similaire (le liquide de frein usagé attaque les joints d'étanchéité en caoutchouc). Sécher ensuite ces éléments et les entreposer dans un endroit sec.

## Précautions de sécurité :

- Lire attentivement les instructions.
- Garder à l'esprit que le liquide de frein contient des produits chimiques qui sont corrosifs et peuvent être irritants.
- Garder le liquide de frein hors de la portée des enfants.
- Le liquide de frein peut être nocif en cas d'ingestion. Si cela se produit, consulter un médecin (ou le service de traitement ambulatoire d'un hôpital). Présenter le récipient d'origine dans lequel le liquide de frein est vendu.
- Toujours entreposer le liquide de frein dans son récipient d'origine et veiller à ce que le capuchon soit bien serré. Entreposer dans un endroit propre et sec à l'écart de toute source d'humidité.
- Ne jamais utiliser un liquide de frein d'un classement DOT inférieur à celui qui est recommandé dans la notice du véhicule. Un liquide de frein avec un faible classement DOT peut entrer en ébullition et provoquer un ramollissement des freins.
- Éviter tout contact cutané et oculaire avec le fluide. Si cela se produit, rincer à l'eau.
- Si du fluide est éclaboussé sur la peinture du véhicule, rincer immédiatement et abondamment à l'eau.
- Protection oculaire – porter une paire de lunettes de protection.
- Conserver un seau d'eau à proximité de l'endroit où est effectué le travail.
- Recueillir le liquide de frein usagé dans un récipient séparé, libellé et fermé et identifier une entreprise de gestion de déchets qui peut le recycler (conformément aux directives données par les autorités locales).

## Pièces de rechange disponibles :

Composant	Numéro de pièce	Composant	Numéro de pièce
Capuchon de flacon :	G4062/02	Joint de capuchon de flacon :	G4062/80
Capuchon de 25 mm :	G4062/07	Joint de capuchon de 25 mm :	G4062/44
Capuchon de 28 mm :	G4062/11	Joint de capuchon de 28 mm :	G4062/46
Capuchon de 46 mm :	G4062/15	Joint de capuchon de 46 mm :	G4062/50
Capuchon de 44/45 mm :	G4062/21	Joint de capuchon de 44/45 mm :	G4062/22 (3 mm)
		Joint de capuchon de 44/45 mm :	G4062/23 (1,5 mm)

## Également disponible :

**Capuchon multi-usages Eezibleed** (numéro de pièce **77042**)

Le capuchon multi-usages permet l'utilisation du système Eezibleed standard sur une gamme plus vaste de véhicules en offrant un bridage sur le réservoir de liquide de frein.

Par conséquent, le capuchon peut être utilisé sur tous les réservoirs de liquide de frein qui comportent une ouverture d'une forme quelconque et d'une dimension allant jusqu'à 80 mm.



Nos produits sont conçus pour être utilisés correctement et avec précaution, pour l'usage auquel ils sont destinés. The Tool Connection décline toute responsabilité quant à l'usage incorrect de ses produits et ne saurait être tenue responsable de quelque dommage corporel ou matériel que ce soit, affectant le personnel, les biens ou les équipements lors de l'utilisation des outils. Un usage incorrect annulera également la garantie.

Le cas échéant, la base de données d'applications et toutes les instructions fournies ont été conçues pour offrir des directives d'ordre général sur l'usage d'un outil particulier et, bien qu'une attention toute particulière ait été portée à l'exactitude des données, aucun projet ne doit être entrepris sans se reporter tout d'abord à la documentation technique du constructeur (manuel d'atelier ou d'utilisation) ou sans avoir recours à une autorité reconnue telle qu'Autodata.

Nous appliquons une politique d'amélioration continue de nos produits et, de ce fait, nous nous réservons le droit de modifier les caractéristiques techniques et les composants sans préavis. C'est à l'utilisateur qu'incombe la responsabilité de s'assurer du caractère approprié des outils et des informations avant leur utilisation.



YouTube



**N° de pièce G4062F**  
**Instructions**  
(révisées en juillet 2015)



[www.gunson.co.uk](http://www.gunson.co.uk)

**Garantie**



Distribué par The Tool Connection Ltd  
Kington Road, Southam, Warwickshire CV47 0DR, Royaume-Uni  
Tél. +44 (0) 1926 815000 Fax +44 (0) 1926 815086  
info@toolconnection.co.uk [www.toolconnection.co.uk](http://www.toolconnection.co.uk)

Dans le cas d'une défaillance de ce produit résultant d'un défaut matériel ou d'un vice de fabrication, contacter directement notre Service Entretien au : **+44 (0) 1926 818186**. La garantie exclut l'usure normale, les consommables et l'usage abusif.