

Nous vous remercions d'avoir choisi un jeu de durites de frein AVX Racing pour votre voiture.

Parce que vous prenez les performances de votre véhicule au sérieux, nous ne fournissons que des produits de performance sérieux.

L'installation de durites de frein nécessite une bonne connaissance en mécanique auto et doit être réalisée par un professionnel.

Si toutefois vous décidez de les installer vous-même, veuillez prendre quelques minutes pour lire les informations suivantes sur l'installation du produit. Si vous avez besoin d'aide ou de conseils supplémentaires, n'hésitez pas à contacter notre service technique au 01-30-28-22-22 ou par e-mail à info@avxracing.fr

Nos durites de frein sont fabriquées à partir de raccords en acier inoxydable de la plus haute qualité sertis directement sur un tuyau en PTFE tressé en acier inoxydable étiré dur. Cela élimine cette sensation « spongieuse » souvent ressentie avec les durites en caoutchouc dans des conditions de freinage extrêmes - lorsque vous avez le plus besoin de leurs performances. L'extérieur en acier inoxydable offre une excellente résistance à la corrosion et à l'abrasion. Nos raccords sertis offrent une finition profilée et une connexion sécurisée. Veuillez examiner le kit avant l'installation pour vérifier que vous savez comment le nouvel ensemble remplace les flexibles d'origine de votre véhicule.

Retirez soigneusement les durites de frein existantes de votre voiture - évitez d'écabousser la peinture avec du liquide de frein. Retirez toutes les anciennes rondelles et vidangez le système de liquide de frein.

Assurez-vous que toutes les surfaces d'étanchéité sont propres et en bon état.

Montez le kit de durites de frein AVX fourni à l'aide des nouvelles rondelles en cuivre.

Vérifiez le pas des nouveaux boulons banjo fournis dans notre kit avec ceux remplacés sur votre véhicule.

Vérifiez que tous les raccords d'extrémité sont solidement fixés à chaque conduite.

Vérifiez le jeu des durites et que le kit a été installé sans aucun pli ou torsion dans le système, mais ne serrez pas complètement à ce stade.

Assurez-vous que tous les supports ou bagues de retenue en caoutchouc sont bien fixés et que le flexible se trouve à l'intérieur dans la même position que le flexible d'origine.

Vérifiez que chaque conduite de frein n'entrave aucun composant de suspension ou de direction à pleine course, puis serrez complètement tous les raccords et/ou boulons dans l'ordre suivant : montage de l'arrière en premier, suivi du montage du châssis.

Il est toujours préférable de tourner tout raccord resté sur la voiture plutôt qu'un raccord sur le flexible, car cela garantira qu'aucune force de torsion ne soit appliquée au nouveau flexible.

Correct: Pas de torsion



Incorrect: Torsion appliquée

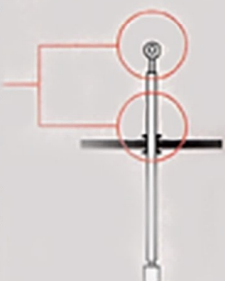


Les boulons doivent être serrés selon les couples de serrage suivants :

Données	Min (N m)	Max (N m)
Boulons de banjo en acier inoxydable	19	32

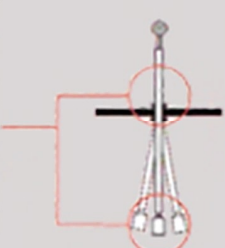
Vérifiez à nouveau la liberté des durites et assurez-vous que le kit a été installé sans aucun pli ni torsion dans le système. Aucune force de torsion ne doit être présente sur toute la longueur de la durite.

Étrier vers support/localisateur



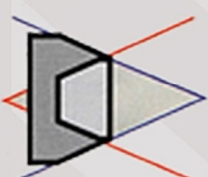
Ces deux points se déplacent l'un par rapport à l'autre. Le tuyau de ce côté du support peut être serré car il n'y a aucun mouvement du tuyau entre ces deux points. Si le tuyau est lâche de ce côté, il sera PLUS SERRÉ de l'autre côté où le mouvement doit avoir lieu.

Support vers femelle/mâle



Cette partie du tuyau est sujette au mouvement. Chaque extrémité se déplace indépendamment de l'autre. Ce côté du support a besoin de la quantité maximale de tuyau libre, car si le tuyau n'a pas suffisamment de jeu, alors pendant le verrouillage complet ou le déplacement, il sera « tiré » au niveau du connecteur. Cela signifie que la contrainte est transférée au point le plus pointu entre le tuyau et le raccord (la virole) ce qui, au fil du temps, peut entraîner un trou ou la coupure du tuyau.

Convex



AVX Racing utilise ses propres sièges à double évitement dans la plupart de ses raccords mâles et femelles. Cela a été créé pour que l'utilisateur final ne puisse pas utiliser le mauvais siège sur son tuyau. Comme le tuyau ou le flexible qui se connecte à nos raccords en acier inoxydable est un raccord d'origine en acier doux ou en laiton, le siège double déforme ce raccord (plus souple) pour assurer une étanchéité parfaite.

Concave

Purgez le système de freinage conformément aux directives du fabricant en utilisant du liquide de frein neuf.

Avertissement

Avant de conduire votre véhicule, assurez-vous que toutes les connexions de frein sont bien serrées et exemptes de fuites.

Les propriétaires et mécaniciens expérimentés vous diront que la purge des freins est facile. C'est vrai, mais le risque d'erreur est élevé. La lecture de ce guide ne fera pas de vous un expert du jour au lendemain. Nous avons fait tout notre possible pour être aussi précis et aussi facile à lire, mais nous ne pouvons pas vous transmettre les dons de compétence, d'expérience et de bon sens. Si après avoir lu ces informations vous vous sentez enclin à effectuer une purge du système de freinage d'un véhicule, nous déclinons toute responsabilité quant à ce qui se passe ensuite. Vous êtes responsable de vos propres actions. En achetant ce produit, vous acceptez l'intégralité de nos conditions générales telles qu'elles figurent au dos de votre facture, au dos de notre catalogue de durites de frein.

Merci de votre confiance et conduisez prudemment.

En cas de doute, faites installer vos durites par un garage ou un centre de service réputé.