



ATTUATORE FRIZIONE MAGGIORATO DBK

CLUTCH ACTUATOR DBK

PART NUMBER /CODICE PRODOTTO: AF01/AF02/AF03

Made in Italy

NELLA CONFEZIONE E' PRESENTE UN ADATTATORE DA USARE PER I MODELLI DOTATI DI ASTA CORTA (PRODOTTI FINO AL 2000). L'ADATTATORE O SFERA, SE NECESSARIO, VA INTRODOTTO NEL FORO (LATO ASTA).	INCLUDED IN THE KIT IS AN ADAPTER (STAINLESS STEEL BALL) NEEDED ONLY FOR MODELS WITH A SHORTER PUSH-ROD (YEAR 2000 OR EARLIER). THE ADAPTER (BALL) IS INSTALLED INSIDE THE HOLE.
1990 – 2000 (adattatore Adapter) 	Dal 2001 > 
NEI MODELLI DOPO IL 2011 LA PARTE IN PLASTICA NON VA' UTILIZZATA (DOVE è POSSIBILE SI CONSIGLIA DI RIMUOVERE ANCHE LA SPINA) WITH BIKE YEAR MODEL AFTER 2011, THE PLASTIC PART IS NOT TO BE USED (WHERE YOU CAN, YOU ARE ADVISED TO REMOVE EVEN THE PLUG)	
I NUOVI ATTUATORI SONO MUNITI DI SFERA INTERNA (d. 7mm..) PER EVITARE L'ATTRITO CON L'ASTA DI RINVIO IN ROTAZIONE, NON RIMUOVERLA NEW ACTUATORS ARE EQUIPPED WITH BALL (d. 7 mm..) IN ORDER TO PREVENT INTERNAL FRICTION WITH THE ROD DURING ROTATION, DO NOT REMOVE IT	
<u>MULTISTRADA 1260:</u> INSERIRE TUTTE E DUE LE SFERE IN DOTAZIONE NEL FORO DELL' ATTUATORE INSERT BOTH 2 BALLS SUPPLIED INTO THE HOLE OF THE ACTUATOR	
Prima di effettuare lo spurgo della frizione idraulica è bene rivolgersi a personale altamente qualificato. Il motore deve essere freddo e prima di iniziare si consiglia di svuotare l'impianto e sostituire l'olio con quello consigliato dalla casa costruttrice.	<i>Note: We recommend to have this part installed by a qualified motorcycle mechanic.</i> <i>The engine must be cold before starting. Flush out old fluid and replace it with fresh fluid making sure that it is the same type as the one recommended by the motorcycle manufacture.</i>

RIEMPIMENTO DELL'ATTUATORE: munirsi di una siringa, riempirla con olio freni DOT 4 come da figura, svuotandolo a raggiungere l'orlo dell'attuatore, aiutandosi con le dita spingendo da dietro il pistoncino e fare uscire completamente l'aria.	PRIMING THE SLAVE CYLINDER: fill in with DOT 4 brake oil the slave cylinder, as shown in the picture, and push in and out the piston with your finger letting air bobbles go out until there is no more air inside.
	
Sostituire l'attuatore di serie con quello maggiorato dopo averlo riempito, utilizzare una chiave a brugola di 5 mm. e serrare a 10 Nm.	Remove the original slave cylinder, install new slave cylinder and Reconnect the hydraulic hose with the banjo bolt. Tighten the (3) 5mm screws at 10 Nm (7.3 ftlb).. Check that the crash washers are in good condition, replace them if necessary.
RIEMPIMENTO DEL CIRCUITO: Dopo aver svuotato il serbatoio, collegare un tubo Trasparente allo spurgo assicurandosi che per qualche centimetro sia in posizione verticale e inserire l'altro capo libero all'interno di un contenitore d'olio idraulico. Aprire di un giro la vite di spurgo e riempire al massimo il serbatoio dell'olio aiutandone il flusso con delle leggere pressioni sulla leva frizione. L'olio del serbatoio va continuamente rabboccato tenendolo sempre al livello massimo. Quando l'olio inizierà ad uscire dal tubo si noteranno delle bolle d'aria. Non appena il flusso rallenterà chiudere la vite di spurgo. Premere lentamente la leva frizione rilasciandola velocemente per 5-6 volte. Dal fondo del serbatoio dell'olio si vedranno uscire delle bollicine d'aria. Continuare l'operazione finchè le bollicine non diminuiscono sensibilmente.	PRIMING THE SYSTEM: Empty reservoir fluid. Connect a clear hose to bleeder valve of the slave cylinder making sure that at least a 1/2" is in vertical position. Insert the other end of the tubing into n oil container. Open bleeder by a ¼" turn and fill the reservoir to its maximum helping the flux with soft pulls on the clutch lever, top it off with new hydraulic fluid keeping it filled until air bubbles and fluid will come out from the tubing. When air bubbles are no longer detected, close bleeder valve. Pull slowly the clutch lever and release it quickly for 5-6 times (Pull/release movement). Air bubbles should come out from the bottom of reservoir. Repeat last operation until no more bubbles appear.
SPURGO DELL'ARIA IN ECCESSO: Dopo aver chiuso il serbatoio, mantenere la leva tirata dopo averla azionata più volte e aprire di un quarto di giro la vite di spurgo. Aspettare che l'olio fuoriesca e quindi richiudere. Rilasciare la leva lentamente e rabboccare il livello d'olio. Ripetere l'operazione fino a quando dal tubicino non si vedono più fuoriuscire bolle d'aria. Terminato lo spurgo, portare a livello l'olio.	BLEEDING THE SYSTEM (EXCESSIVE AIR EXPULSION): Having closed the reservoir, Keep the lever pulled when you are done with the previous pull/release movement. Open a ¼ turn the bleeder valve in order to let fluid and air bubbles come out, then tighten the bleeder valve until closure. Release the clutch lever slowly and top off oil level. Repeat operation until air bubbles are no longer detected in the clear tubing. Top off reservoir fluid to the max mark.
ATTENZIONE: IL PRODOTTO NON È OMOLOGATO PER LA CIRCOLAZIONE SU STRADA. L'UTILIZZO INPROPRIO ESEONERA E MANLEVA DBK IN CASO DI DANNI FISICI, MORALI O MATERIALI DI QUALSIASI ENTITÀ	WARNING: THIS PRODUCT IS NOT HOMOLOGATED FOR USE ON PUBLIC ROADS. DBK IS NOT RESPONSIBLE FOR ANY PERSONAL INJURIES, PROPERTY AND/ OR PHYSICAL DAMAGE DUE TO AN IMPROPER INSTALLATION OF THIS PRODUCT.