



PCB
Pan Cake Brake

*Pan Cake Brake
Instruction Manual & Warranty*

ASHIMA
MOTOR CORP.

1. GRAZIE!

Innanzitutto, approfittiamo per ringraziarvi per avere acquistato l'impianto frenante Ashima. Ricambiamo la vostra fiducia impegnandoci a fornirVi: - il freno idraulico più leggero sul mercato senza sacrificare prestazioni, affidabilità o qualità. Potete inoltre assolutamente confidare nella nostra capacità di offrire un servizio post vendita e assistenza clienti di livello adeguato ad ogni azienda accreditata.

Con la scelta di PCB (PanCake Brake), il primo sistema al mondo idraulico senza pistoni e probabilmente il più rivoluzionario dopo l'invenzione del freno a disco che risale ad oltre un secolo fa, si dimostra la volontà di superare i limiti e di chiedere di più ai propri componenti e a se stessi, che è ciò che anima il nostro team di Ricerca e Sviluppo nella loro scommessa per essere sempre "Without Limit"..... quindi uscite e RIDE HARD.... RIDE ASHIMA!

AVVISO:

Si prega di assicurarsi di avere letto, compreso e seguito tutte le istruzioni per la garanzia della propria sicurezza, il funzionamento corretto e la longevità di questo prodotto, prima di mettersi alla guida della bicicletta

2. INFORMAZIONI IMPORTANTI DI SICUREZZA:

2.1 SIETE QUALIFICATI?

I freni in particolare sono l'elemento più importante per la sicurezza della vostra bicicletta, il che rende necessaria una corretta installazione e regolazione in accordo con le istruzioni allegate.

AVVISO:

Un'installazione/un montaggio non corretto può portare ad un cedimento/blocco strutturale/perdita di controllo, e può provocare gravi lesioni personali.

Si raccomanda vivamente di fare effettuare l'installazione/la manutenzione generale da un meccanico qualificato.

Tutte le operazioni di manutenzione non ordinarie devono essere effettuate da Ashima o uno dei suoi centri di servizio stabiliti.

Operazioni Generali di Manutenzione:

- Installazione e montaggio sulla bicicletta
- Regolazione della lunghezza dei tubi
- Sostituzione di pastiglie/disco del freno
- Spurgo dell'impianto del freno

Operazioni Non Ordinarie di Manutenzione:

- Sostituzione della guarnizione del diaframma
- Sostituzione della guarnizione del tubo ad alimentazione incrociata esterno
- Sostituzione dell'anello di frizione autoregolante

AVVISO:

Una manutenzione non appropriata/scadente potrebbe portare ad un cedimento dell'impianto frenante causando così la perdita di controllo ed eventualmente provocando gravi lesioni personali

2.2. CONTROLLATE LA POTENZA

Ashima PCB è un freno altamente performante, e se correttamente installato, regolato e rodato offre eccezionali prestazioni di frenata. Ciò significa che è necessaria una forza minore per "bloccare" la ruota..... quindi assicuratevi di esservi abituati a questo livello di potenza frenante prima di ogni utilizzo impegnativo.

AVVISO:

Abituarsi completamente alla trasmissione/potenza di PCB prima di ogni utilizzo impegnativo o prima dell'uso su strada. Un eccesso di uso dei freni con conseguente bloccaggio delle ruote potrebbe portare ad una perdita di controllo e quindi causare gravi lesioni personali.

Ashima non è responsabile di lesioni causate da ciclisti inesperti nell'uso dei freni o perdita di controllo dovuta al bloccaggio delle ruote, quindi è molto importante imparare e comprendere le tecniche corrette di frenata.

AVVISO:

Il bloccaggio della ruota può causare l'aumento dello spazio di frenata e la perdita del controllo provocando gravi lesioni personali.

2.2.1 MECCANICA DEL FRENO E TECNICHE CORRETTE DI FRENATA

Durante ogni frenata la massa del vostro corpo/della vostra bicicletta è scaricato sulla ruota anteriore. Questo spostamento di peso porta ad un attrito maggiore fra lo pneumatico anteriore e la strada, per cui è possibile per la ruota trasmettere carichi di frenata maggiori senza che vi sia un bloccaggio. Tuttavia, questo fenomeno comporta una perdita di attrito ruota/suolo sulla parte posteriore, che facilita il bloccaggio della ruota.

Una pratica sicura per garantire un bloccaggio veloce è quella di azionare il freno anteriore leggermente prima del posteriore e in seguito frenare mantenendo un rapporto di circa il 70/30% tra il freno anteriore a posteriore. Se una delle due ruote si dovesse bloccare, ridurre sufficientemente la forza sulla leva del suo freno per permettere alla ruota di ricominciare a girare, continuando allo stesso modo a fornire l'effetto di frenata desiderato.

AVVISO:

Imparare le tecniche corrette di frenata per assicurare una più breve/più sicura distanza di frenata evitando il bloccaggio della ruota.

2.3 LA VOSTRA BICICLETTA E' ADEGUATA?

Per un sicuro e corretto funzionamento del freno è fondamentale che la bicicletta ed i suoi componenti siano stati appositamente progettati per l'uso con freno a disco.

AVVISO:

Montare questo freno a disco su biciclette con componenti non stabili potrebbe portare ad un cedimento dell'impianto/del componente causando una perdita di controllo e quindi gravi lesioni personali.

2.3.1 TELAIO / FORCELLA

La pinza del freno PCB è di tipo Post Mount (PM), e potrà essere fissata alla maggior parte delle forcelle utilizzando adattatori PM-PM, può essere anche fissata a forcelle/telai di tipo IS utilizzando adattatori PM-IS.

La Forcella/il Telaio devono essere progettati per l'uso con il freno a disco; ciò è indicato dalla presenza degli alloggi di montaggio di tipo PM o IS, se nessuno di questi è presente allora non deve essere utilizzato nessun altro dispositivo/adattatore per il montaggio.

AVVISO:

L'utilizzo su telai/forcelle che non sono state progettate per l'uso con freni a disco può portare ad un cedimento del telaio/forcella causando potenzialmente gravi lesioni personali, si prega di consultare le istruzioni di fabbricazione prima dell'uso.

PCB è progettato per biciclette a due ruote azionate dalla forza di una singola persona, l'uso su altri tipi di veicoli può essere possibile ma solamente dopo test insistenti e non sarà coperto dalla garanzia, a meno che Ashima non abbia rilasciato un'approvazione scritta al produttore.

AVVISO:

La garanzia copre solamente l'utilizzo su biciclette utilizzate da una singola persona, che consistono di due ruote, a meno che Ashima non abbia rilasciato un'approvazione scritta che permetta un diverso utilizzo.

2.3.2 ADATTATORI

PCB include gli adattatori PM/IS necessari per permettere l'installazione sulla maggior parte di forcelle/dei telai disponibili sul mercato. Se si desidera utilizzare dischi di una dimensione diversa da quelli inclusi, Ashima offre adattatori per dischi di tutte le dimensioni in entrambi i formati PM/IS, si prega di contattare il negozio di biciclette della vostra zona per controllare la disponibilità:

DIMENSIONE DISCO		160	140	180	185	160	203	180	203
MONTATURA Telaio / Forcella	Num. ASHIMA	ANTERIORE	POSTERIORE	ANTERIORE	ANTERIORE	POSTERIORE	ANTERIORE	POSTERIORE	POSTERIORE
IS	AU0 -	01	01	03	-	02	05	04	06
PM	AU3 -	Non Rich.	Non Rich.	01	03	01	02	02	

2.3.3 RUOTE

PCB trasmette un elevato momento torcente in frenata e di conseguenza deve essere utilizzato solamente su ruote progettate per l'uso con freno a disco. Non utilizzare con ruote che non hanno una sezione sufficiente o struttura/legatura dei raggi non appropriata.

AVVISO:

L'utilizzo su ruote che non sono state progettate per l'uso con freno a disco potrebbe portare ad un cedimento causando potenzialmente gravi lesioni personali, si prega di consultare le istruzioni di fabbricazione prima dell'uso.

Ashima raccomanda ruote da 32/36 raggi con una struttura di legatura con schema a 3 o 4 incroci, ma è necessario consultare il produttore delle ruote per confermare l'idoneità delle stesse.

AVVISO:

Non utilizzare freni a disco su ruote a raggi radiali in quanto possono portare al cedimento causando gravi lesioni personali. In caso di dubbi, consultare il produttore della ruota.

AVVISO:

Controllare frequentemente le condizioni/la tensione dei raggi, in quanto raggi danneggiati/rotti possono portare al cedimento della ruota causando gravi lesioni personali.

2.3.4 MONTAGGIO SULLA BICICLETTA

Ashima raccomanda di fare effettuare l'installazione di PCB da un meccanico qualificato che abbia letto/compreso e seguito tutte le istruzioni.

Assicurarsi che tutti gli altri elementi sulla bicicletta siano impostati secondo le raccomandazioni del produttore, soprattutto la pressione pneumatici/i dispositivi di ritenzione della ruota/la tensione dei raggi, e assicurarsi che tutti i componenti funzionino correttamente.

Si raccomanda vivamente di familiarizzare con il freno e verificare il suo corretto funzionamento prima di un utilizzo impegnativo o prima dell'uso su strada.

Controllare il funzionamento/prestazione del freno così come lo spessore del materiale di attrito delle pastiglie prima di ciascun utilizzo della bicicletta.

Ashima raccomanda di non utilizzare mai la bicicletta quando il materiale di attrito è inferiore a 0,5mm.

2.3.5 Pastiglie

PCB è progettato per funzionare con "tutti" i tipi di pastiglie, tuttavia Ashima raccomanda la scelta delle seguenti pastiglie basata sulle necessità di guida:

- Pastiglie Semi-Metalliche per frenate altamente performanti, brevi e veloci come per guida su strada o stunt riding
- Pastiglie Sinterizzate per frenate lunghe continue e ad alte temperature, come per XC e DH

Come caratteristica standard, PCB è montato con pastiglie Sinterizzate. Gli scudi termici di PCB sono così efficienti che per altri componenti si potrebbe verificare una diminuzione dell'efficienza dei freni a causa dell'elevata temperatura di funzionamento.

Nota:Le pastiglie sinterizzate impiegano più tempo per il "rodaggio"

2.4 "RODAGGIO" DEI FRENI

Sebbene i freni PCB siano stati parzialmente "rodati" durante il controllo completo delle prestazioni precedente alla spedizione, potrebbe essere necessario un ulteriore rodaggio prima del raggiungimento delle prestazioni ottimali. Durante questo periodo è necessario prestare particolare attenzione e lasciare un margine di sicurezza per distanze di frenata maggiori.

AVVISO:

Un nuovo impianto, nuove pastiglie/nuovi dischi non raggiungono la potenza frenante ottimale fino al loro completo "rodaggio", quindi si prega di prestare particolare attenzione e assicurarsi di effettuare il processo di "rodaggio" prima di un utilizzo impegnativo o prima dell'uso su strada.

Per agevolare il processo di "rodaggio" Ashima raccomanda di spruzzare acqua "neutra" sulla pinza del freno e di guidare la bicicletta lentamente (per circa 2 minuti) applicando lievemente il freno (in modo da poter comunque pedalare agevolmente). Questo procedimento deve essere ripetuto 3-4 volte, ogni volta incrementando la pressione esercitata sui freni, esercitando una pressione che permetta appena di pedalare. Utilizzando questo metodo, il freno dovrebbe raggiungere molto velocemente il 70/80% delle prestazioni. Notare che è normale che i freni stridano una volta inumiditi. Quando sono asciutti il rumore cessa, e questo significa che è necessario aggiungere più acqua. Questo procedimento deve essere ripetuto se si sta usando più di un freno.

Una volta completata la procedura base per il "rodaggio", Ashima raccomanda di effettuare alcune frenate secche e rapide ad una velocità moderata, per abituarci alle prestazioni prima di un utilizzo impegnativo o prima dell'uso su strada.

2.5 SIETE PRONTI PER LA GUIDA?

- Ashima raccomanda di indossare un casco protettivo indipendentemente dall'utilizzo più o meno agonistico che si fa quando si va in bici.
- Controllare le condizioni delle pastiglie del freno, in caso di dubbi rimuovere e misurare lo spessore della mescola. Ashima raccomanda di non utilizzare la bicicletta quando lo spessore del materiale di attrito è inferiore a 0,5mm
- Controllare il funzionamento dell'impianto frenante azionando la leva alcune volte, se l'impianto risulta "spugnoso" (movimento eccessivo della leva dopo il contatto iniziale della pastiglia), allora potrebbe essere necessario effettuare lo spurgo dell'impianto.
- Controllare che i tubi idraulici siano fissati saldamente e che non vi siano segni di eventuali perdite
- Controllare che la pinza del freno sia fissata saldamente e che non vi siano segni di eventuali perdite
- Controllare l'assemblaggio della leva del cilindro principale per verificare che sia fissata saldamente e che non vi siano segni di eventuali perdite
- Controllare che la pressione degli pneumatici sia impostata secondo le indicazioni del produttore
- Controllare l'intelaiatura dei pneumatici e assicurarsi che lo spessore dell'intelaiatura sia sufficiente secondo le indicazioni del produttore
- Per la guida di notte assicurarsi che le luci anteriori e posteriori siano funzionanti e accese

3.0 INDICAZIONI DI SICUREZZA GENERALI PER L'INSTALLAZIONE

- Prima di intraprendere ogni procedura di installazione/manutenzione assicurarsi che l'ambiente di lavoro sia sicuro e che vi sia un'illuminazione adeguata
- Ashima raccomanda che l'installazione/la manutenzione venga effettuata da un meccanico qualificato che abbia letto tutte le istruzioni di questo manuale
- Indossare un'attrezzatura di sicurezza appropriata, protezione per gli occhi e guanti.
- L'area del rotore del freno e le superfici di frizione delle pastiglie non devono essere toccate a mani nude: ciò potrebbe causare contaminazioni che comprometterebbero le prestazioni
- Utilizzare il fluido per freni Ashima Super DOT4. Ashima non può garantire la compatibilità di fluidi di altri produttori con il diaframma Viton di conseguenza un cedimento verificatosi a causa del "rigonfiamento" della guarnizione, non è coperto dalla garanzia.
- **Non utilizzare mai Olio Minerale, in quanto ciò può compromettere le prestazioni/ danneggiare le guarnizioni**
- Utilizzare solamente fluido per freni proveniente da contenitori sigillati e non riutilizzare mai il fluido per freni
- Il fluido per freni è un materiale a rischio biologico, da smaltire in accordo con le leggi locali e federali. Non versare MAI fluido per freni in: uno scarico/nella rete fognaria/ un corpo d'acqua, o sul terreno.
- Evitare il contatto del fluido per freni con la pelle. In caso di irritazione, consultare un medico
- Evitare il contatto del fluido per freni con gli occhi. In caso di contatto con gli occhi, sciacquare con acqua e consultare immediatamente un medico
- I fluidi per freni DOT danneggiano le superfici verniciate. Le operazioni di spurgo/riempimento devono essere effettuate rimuovendo l'impianto dei freni dalla bicicletta. Se il fluido viene a contatto con una superficie verniciata rimuoverlo con dell'alcool isopropilico "tamponando" con dei colpetti anziché "strofinando".
- Se il fluido per freni viene a contatto con il disco, strofinare via immediatamente utilizzando alcool isopropilico
- Se il fluido per freni viene a contatto con le pastiglie, gettare via le pastiglie
- Per mantenere le prestazioni del fluido per freni a livelli ottimali è necessario sostituirlo completamente ogni anno
- Le pastiglie/i rotori del freno devono essere "rodati" per ottenere una prestazione ottimale, quindi lasciare un margine di sicurezza per distanze di frenata maggiori durante questo procedimento
- Ricordarsi che la prestazione di frenata in condizioni di bagnato è minore rispetto a quella in condizioni di asciutto
- Durante l'utilizzo il rotore/la pinza del freno possono raggiungere temperature elevate, per evitare ustioni non toccare il rotore/la pinza del freno immediatamente dopo l'uso
- Per una distanza di frenata più breve/più veloce azionare leggermente il freno sulla ruota anteriore prima che sulla ruota posteriore e mantenere il maggior carico di frenata possibile che eviti il bloccaggio delle ruote.
- Una volta completato il "rodaggio" il sistema PCB diventa particolarmente potente, quindi cercate di evitare un eccesso di uso dei freni che potrebbe portare alla perdita del controllo del veicolo
- **Non azionare mai la leva quando le pastiglie/il rotore o lo spaziatore pastiglie non sono posizionati tra gli schermi del diaframma all'interno della pinza del freno**

4.0 GARANZIA LIMITATA

Se uno qualsiasi dei componenti di questo prodotto nuovo Ashima è riconosciuto difettoso secondo i termini e le condizioni di questa Garanzia Limitata, il componente difettoso verrà riparato o sostituito, a discrezione di Ashima, in modo gratuito entro trenta (30) giorni dalla ricezione del prodotto da parte di Ashima.

1. Termini

- ASHIMA garantisce che PCB Brake è privo di difetti nei materiali o nella lavorazione per un periodo di due anni dalla data originale di acquisto come indicato dal timbro di vendita del rivenditore su questo manuale.
- i termini di questa garanzia non possono essere estesi per nessun elemento riparato/sostituito sotto garanzia

2. Acquirente

- La presente garanzia si applica esclusivamente al proprietario originario e non è cedibile.

3. Casi non Coperti dalla Garanzia

- La presente garanzia non si applica per i prodotti che non sono stati installati/regolati correttamente, secondo il manuale tecnico di installazione ASHIMA
- La presente garanzia non si applica per i prodotti che sono stati sottoposti a modifiche
- La presente garanzia non si applica nel caso in cui il numero seriale sia stato deliberatamente alterato, reso illeggibile o rimosso.
- La presente garanzia non si applica per danni al prodotto provocati da caduta, impatto, uso improprio del prodotto, inosservanza delle specifiche d'uso fornite dal costruttore o di qualsiasi altra circostanza in cui il prodotto sia stato sottoposto a forze o carichi superiori a quelle per cui è stato progettato.
- La presente garanzia non si applica per le guarnizioni danneggiate a causa di "azionamento" della leva quando tra gli schermi del diaframma non sono presenti pastiglie/rotore o spaziatore
- La presente garanzia non si applica per danni provocati all'impianto dall'uso di fluido per freni incompatibile
- La presente garanzia non si applica in caso di problemi derivati dalla manutenzione operata in discordanza con le raccomandazioni di ASHIMA e/o derivati dall'utilizzo o dall'installazione in condizioni e situazioni diverse da quelle raccomandate
- Per parti soggette a logorio si intendono:
Guarnizioni parapolvere/Parti in Gomma in movimento e guarnizioni principali/Filettature (alluminio o acciaio/plastica)/Pastiglie dei Freni/Rotori del freno a disco

4. Danni.

· Nella misura ammessa dal diritto locale, in nessun caso ASHIMA o parti terze saranno responsabili di eventuali danni diretti, indiretti, specifici, accidentali o consequenziali. I seguenti termini della garanzia sono esclusivi e sostituiscono gli altri.

· Alcuni stati non permettono l'esclusione/limitazione riguardo a danni accidentali o consequenziali quindi in questo caso le limitazioni esposte non possono essere applicate.

5. Esclusione di Responsabilità

· Ogni garanzia implicita di commerciabilità o idoneità del prodotto ad un determinato scopo e tutte le garanzie implicite derivate da una trattativa, uso o pratica commerciale, sono limitate ai termini della presente garanzia scritta.

· In caso di un reclamo nei confronti della presente garanzia l'unico rimedio da parte dell'acquirente è la riparazione o la sostituzione dei materiali difettosi/difetti di assemblaggio.

· Reclami sulla presente garanzia devono essere effettuati attraverso il rivenditore presso cui è stato acquistato il prodotto.

· E' necessaria una prova originale di acquisto.

· La presente garanzia non è estendibile in mancanza di approvazione scritta da parte di Ashima

· L'effettuazione di ogni servizio di garanzia sotto questo contratto non è da intendersi come ammissione della presenza di difetti nella progettazione/nella lavorazione

· La presente garanzia non si applica per danni provocati dall'uso di parti che non sono compatibili, adatte e/o autorizzate da Ashima per un utilizzo con i componenti Ashima.

· La presente garanzia non si applica per danni dovuti all'uso commerciale (noleggio).

6. Altri Diritti

· La presente garanzia riconosce al cliente specifici diritti legali. Il cliente potrà vantare anche di altri diritti che variano da stato a stato (Stati Uniti), da provincia a provincia (Canada), e da nazione a nazione.

· Nella misura in cui la presente garanzia non dovesse essere conforme al diritto locale, la presente garanzia dovrà essere modificata in maniera da essere conforme a tale legge. In conformità a detta legge locale, eventuali rinunce e limitazioni della presente garanzia si potranno applicare al cliente.

7. Normativa Applicabile

· Ogni controversia che dovesse sorgere da questo contratto o dall'utilizzo del prodotto verrà gestita secondo le leggi vigenti a Taiwan R.O.C.

A large, light gray, stylized number '3' is positioned in the background, serving as a design element. The number is composed of several horizontal and vertical segments with rounded ends, creating a modern, geometric look.

Installazione

e

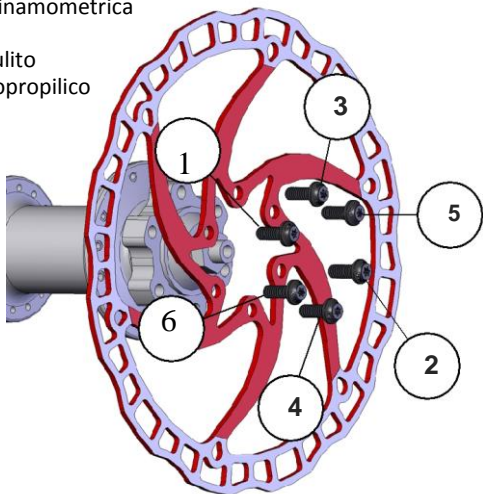
Manutenzione

5.0 Installazione

5.1 Installazione del Rotore

Strumenti Necessari

1. Chiave TORX
2. Chiave Dinamometrica Calibrata
3. Panno Pulito
4. Alcool isopropilico
5. Guanti



Avvitare i 6 bulloni del disco applicando una coppia di torsione di 3Nm ($\pm 5\%$)

- Verificare che la superficie del rotore da montare sul mozzo non presenti segni di danneggiamento o infiltrazione, se necessario ripulirla per assicurarsi che il rotore possa alloggiare completamente piatto sulla superficie
- Posizionare il rotore sul mozzo di una ruota pre-assemblata, assicurandosi che il disco sia orientato correttamente. La corretta orientazione è confermata dalla presenza dei caratteri stampati sulla superficie del disco rivolta verso l'esterno.
- Utilizzando le 6 viti M5 TORX fornite, assicurare il disco al mozzo senza stringerlo del tutto.
- Quando tutte e 6 le viti saranno state parzialmente fissate, continuare ad avvitare applicando una coppia di torsione di 3Nm ($\pm 5\%$). Notare che la sequenza di avvitamento deve essere trasversale come indicato nella fig. 1
- Utilizzando un panno pulito e dell'alcool isopropilico pulire minuziosamente la superficie del disco.

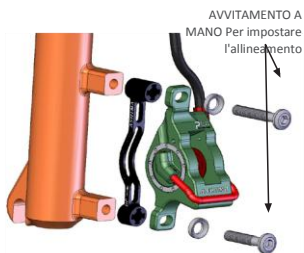
5.2 Installazione della Pinza del Freno

Strumenti Necessari

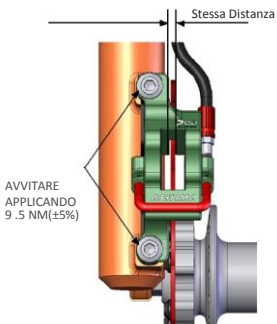
1. Chiave a brugola M5 (cacciavite esagonale)
2. Chiave Dinamometrica Calibrata

* Verificare il montaggio/le condizioni della bicicletta

- Controllare le superfici degli alloggi della forcella/del telaio per verificare che non vi siano danni e/o sbavature di vernice, se necessario le superfici devono essere lievemente levigate per permettere un allineamento corretto con la pinza del freno.
- Installare e bloccare la ruota dentro la forcella assicurandosi che sia posizionata in modo completo e che ruoti correttamente.
- Rimuovere le pastiglie/lo spaziatore dalla pinza del freno. **NOTA: NON AZIANARE LA LEVA QUANDO LE PASTIGLIE/IL ROTORE/LO SPAZIATORE NON SONO POSIZIONATI TRA GLI SCHERMI DEL DIAFRAMMA.**



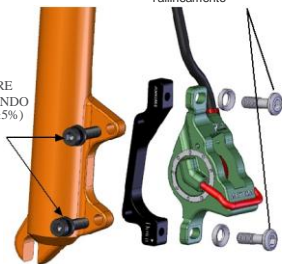
Assemblaggio Forcella PM



* Forcelle PM: PCB include gli adattatori PM/PM necessari per il rotore incluso.

- Posizionare l'adattatore sull'alloggiamento montante della Forcella, assicurandosi che sia orientato correttamente, come è confermato dalla presenza di caratteri stampati sulla parte rivolta all'esterno con le frecce che puntano verso l'alto.
- Posizionare la pinza del freno sull'adattatore assicurandosi che il numero seriale sia rivolto verso l'esterno.
- Posizionare i dadi conici sull'alloggiamento della pinza del freno.
- Installare e fissare parzialmente i bulloni. Nota: utilizzare i bulloni inclusi con l'adattatore PM (il più lungo è destinato all'alloggiamento superiore).
- Regolare la posizione della pinza sull'alloggiamento superiore e inferiore fino a quanto la distanza tra il disco e la pinza sarà uguale per entrambi i lati. Fare ruotare il rotore per verificare la fluidità della rotazione
- Avvitare completamente i bulloni per il montaggio della pinza applicando una coppia di torsione di 9.5Nm (±5%)
- Verificare nuovamente l'allineamento e, se necessario, ripetere le ultime 2 procedure.

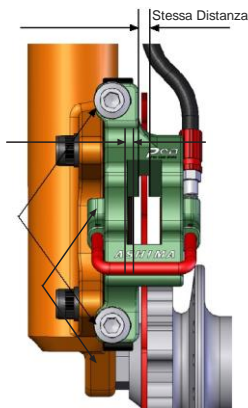
AVVITARE
APPLICANDO
9.5 NM($\pm 5\%$)



Assemblaggio Forcella IS

AVVITAMENTO A
MANO Per impostare
l'allineamento

AVVITARE
APPLICANDO
9.5 NM($\pm 5\%$)



Assicurarsi che il rotore ruoti
al centro

* **Forcelle IS: PCB include gli adattatori PM/IS necessari per il rotore incluso.**

- Per prima cosa posizionare l'adattatore sugli alloggiamenti montanti della Forcella, assicurandosi che sia orientato correttamente. L'orientazione corretta è confermata dalla presenza dei caratteri stampati Ashima sulla parte rivolta all'esterno con le frecce che puntano verso il basso.
- Fissare l'adattatore alla Forcella avvitando i 2 bulloni M6 applicando una coppia di torsione di 9.5Nm ($\pm 5\%$)
- Posizionare la pinza sull'adattatore assicurandosi che il numero seriale sia rivolto verso l'esterno.
- Posizionare i dadi conici sull'alloggiamento della pinza del freno.
- Installare e fissare a mano i bulloni. Nota: usare i due bulloni corti inclusi assieme all'adattatore IS
- Regolare la posizione della pinza sull'alloggiamento superiore e inferiore fino a quando la distanza tra il disco e la pinza sarà uguale per entrambi i lati. Fare ruotare il rotore per verificare la fluidità della rotazione.
- Avvitare completamente i bulloni per il montaggio della pinza applicando una coppia di torsione di 9.5Nm ($\pm 5\%$)
- Verificare nuovamente l'allineamento e, se necessario, ripetere le ultime 2 procedure fino a quando la pinza non sarà correttamente allineata dopo aver avvitato i bulloni di montaggio.

* **Telaio IS (Freno Posteriore):**

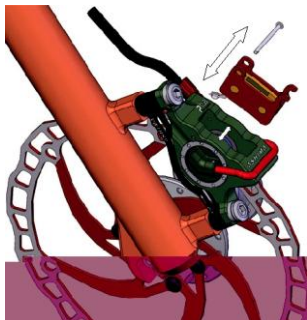
- La procedura di installazione è la stessa di quella descritta sopra per la forcella IS
- L'adattatore PM/IS è per il rotore incluso, nota: il rotore 140 non necessita di adattatore.

5.3 Installazione/Sostituzione delle Pastiglie

Strumenti Necessari

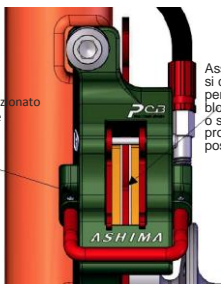
1. Un Paio di Pinze

La pinza del freno PCB è stata progettata per regolarsi automaticamente man mano che le pastiglie si consumano, quindi prima di installare nuove pastiglie spingere indietro gli schermi del diaframma all'interno della pinza per assicurare una corretta distanza tra pastiglia e disco.



Installazione/Rimozione
Pastiglia

Assicurarsi che
il fermo sia posizionato
completamente



Assicurarsi
si che il
perno di
bloccaggio
o sia al
proprio
posto

- Spingere completamente indietro gli schermi del diaframma all'interno della pinza del freno. Lasciando le "vecchie" pastiglie ancora nella loro posizione, inserire un cacciavite a taglio tra le pastiglie e scuotere avanti e indietro fino a che gli schermi non siano completamente rientrati.
- Rimuovere il perno della pastiglia dalla pinza del freno svitando il fermo in modo che l'anello sia al di sopra dell'estremità del perno e in seguito rimuoverlo completamente.
- Rimuovere le pastiglie + il fermo dalla pinza del freno appiattendole le linguette, potrebbe essere necessario usare le pinze per facilitare la rimozione della pastiglia.
- Sostituire le pastiglie/il fermo. Posizionare il fermo tra le pastiglie e premere fino ad ottenere l'assemblaggio completo della pastiglia nella pinza del freno.
- Inserire il perno della pastiglia nella pinza del freno e sostituire il fermo inserendolo fino in fondo e ripiegando le estremità.
- **TIRARE SEMPRE LA LEVA ALCUNE VOLTE PRIMA DI GUIDARE PER VERIFICARE IL CORRETTO DISTANZIAMENTO DELLA PASTIGLIA E CONFERMARE IL FUNZIONAMENTO'.**
- Se le pastiglie dovessero essere in contatto, ricontrollare l'allineamento della pinza e assicurarsi che le coperture del diaframma siano state completamente spinte verso l'interno della pinza
- Se il fermo dovesse sfregare sul disco, rimuoverlo e divaricare leggermente le due linguette (al centro) e riposizionare

Fig. 5.4.2: Bloccaggio del
Perno

5.3 Installazione del Cilindro Principale/della Leva

Strumenti Necessari

1. Chiave a brugola M5 (cacciavite esagonale)
2. Chiave Dinamometrica Calibrata

Il cilindro principale PCB comprende un'impugnatura antiscivolo in gomma per massimizzare l'attrito tra l'assemblaggio dei componenti/il manubrio in modo che sia necessario un carico minore sul morsetto per effettuare il bloccaggio.

Il cilindro principale PCB permette due opzioni di installazione, è possibile semplicemente allentare i bulloni per il montaggio in modo sufficiente da permettere al cilindro di scivolare verso il manubrio, oppure se l'impugnatura e gli altri bulloni sono già al loro posto, allora i bulloni possono essere rimossi permettendo al morsetto e all'impugnatura antiscivolo di distaccarsi dal corpo principale.



Montaggio Barra



Regolazione Corsa della Leva

* Fissare il Cilindro Principale al manubrio

- Usare la chiave a brugola per separare il morsetto e l'impugnatura antiscivolo dal cilindro principale di assemblaggio.
- Posizionare il corpo del cilindro principale nella posizione desiderata sul manubrio, assicurandosi che non comprometta il funzionamento del cambio.
- Posizionare l'impugnatura antiscivolo all'interno del morsetto, assicurandosi di fare combaciare il logo "A"
- Stringere a mano i due bulloni M5 e verificare la posizione/l'angolo.
- Stringere il bullone superiore per primo, applicando una coppia di torsione di **1.5Nm** ($\pm 5\%$)

* Regolare la Corsa della Leva

- Utilizzando una chiave a brugola 2mm, impostare la corsa della leva inserendo la leva e ruotando la barra in senso orario o antiorario.
- Idealmente la barra dovrebbe essere per quanto possibile dritta nel punto di frenata, permettendo comunque una distanza di raggiungimento agevole.

5.4 Spurgare l'Impianto

PCB è stato progettato per permettere lo spurgo sia in modo convenzionale sia utilizzando il "Kit di Spurgo Rapido" di Ashima. Sebbene entrambi i metodi siano ugualmente efficaci, Ashima raccomanda l'uso del metodo convenzionale, specialmente se non si è pratici di spurgo a iniezione.

PCB utilizza il fluido **Ashima Super Dot4** che è stato formulato per sport ad alta velocità/temperatura elevata ed è completamente compatibile con la guarnizione del diaframma Viton; Ashima non può garantire la compatibilità di altri produttori Super Dot4.

Non utilizzare fluidi con standard DOT3, DOT4 e DOT5.1, in quanto si potrebbero verificare problemi di compatibilità con la guarnizione Viton che non sono coperti dalla garanzia

NON USARE OLIO MINERALE IN NESSUNA CIRCOSTANZA. Questo reagirebbe con le guarnizioni dell'impianto e il fluido Super DOT4, portando ad una prestazione compromessa fino alla totale perdita di controllo dei freni.

3. Quando è Necessario Spurgare l'Impianto?

PCB utilizza il fluido Ashima Super Dot4 che offre prestazioni superiori ad alte temperature e una bassa comprimibilità, ma ha tuttavia la predisposizione ad assorbire l'umidità dall'atmosfera, il che abbassa il punto di ebollizione. Quando il fluido raggiunge il punto di ebollizione comincia a bollire causando la formazione di vapore (vapor lock), condizione per cui l'aria viene localmente rilasciata all'interno del fluido aumentando la comprimibilità, il che significa che sarà necessario un movimento maggiore della leva per mantenere il carico frenante. Se si verifica questa situazione, Ashima consiglia di fermarsi per permettere all'impianto di raffreddarsi prima di continuare.

Per mantenere il funzionamento dell'impianto ad una prestazione ottimale è importante sostituire periodicamente il fluido dell'impianto; Ashima raccomanda di effettuare questa operazione 1 volta all'anno per chi usa la bicicletta solo durante il fine settimana e ogni pochi mesi per i ciclisti professionisti, e nel caso in cui si siano verificati problemi di formazione del vapore (vapor lock), i freni devono essere spurgati prima del prossimo utilizzo.

Se l'impianto comincia a risultare spugnoso, ovvero c'è un eccessivo movimento della leva dopo il contatto iniziale delle pastiglie con il disco oppure si è notato che il punto di frenata è cambiato (e richiede un movimento maggiore della leva) durante lunghe discese, allora è probabile che sia necessario spurgare l'impianto, indipendentemente da quando si è sostituito l'olio l'ultima volta.

Strumenti Necessari

1. Chiave a brugola 2,3mm
2. Chiave 4mm
3. "Kit di Spurgo Rapido"(Bleeding-Quick!) Kit di Ashima (opzionale)

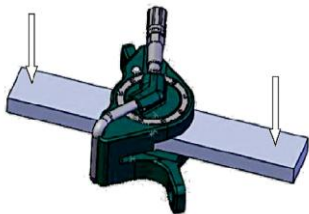
PROCEDURA PER LO SPURGO A INIEZIONE: Visitare Ashimatech su YouTube

IMPORTANTE: LEGGERE TUTTE LE ISTRUZIONI PRIMA DI CONTINUARE

IMPORTANTE: ASHIMA RACCOMANDA VIVAMENTE DI FARE EFFETTUARE LO SPURGO DA UN MECCANICO QUALIFICATO, CHE ABBAIA LETTO E COMPRESO TUTTE LE ISTRUZIONI

* Rimuovere l'Impianto dei Freni dalla Bicicletta

Sebbene non sia strettamente necessario, Ashima raccomanda di rimuovere l'insieme dei componenti del freno dalla bicicletta, in quanto il fluido Super Dot4 potrebbe danneggiare superfici verniciate/di carbonio, e in questo modo il procedimento di spurgo sarà considerevolmente più rapido.



* Rimuovere le Pastiglie del Freno dalla pinza

Sebbene non sia strettamente necessario Ashima raccomanda di rimuovere le pastiglie per evitare rischi di contaminazione.

- Vedi pagina 14

* Spingere indietro le Coperture del Diaframma

- Assicurarsi che le coperture del diaframma siano ritratte completamente all'interno della pinza PCB; se necessario utilizzare una barra/chave piatta per spingerle indietro, come mostrato nella figura.

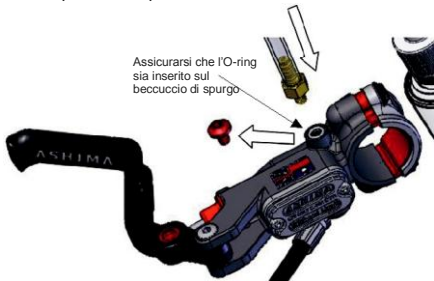
* Preparare la Siringa

- Rimuovere il coperchio dalla bottiglia dell'olio
- Inserire il tubo della siringa di iniezione nella bottiglia assicurandosi che l'estremità del tubo sia al di sotto del livello dell'olio
- Riempire la siringa tirando il pistone all'indietro
- Una volta riempita la siringa picchiettare la siringa/il tubo per rimuovere le bolle d'aria presenti sulle pareti e inclinare la siringa in modo che l'aria possa posizionarsi verso l'uscita. Espellere l'aria premendo il pistone in avanti. Se necessario riempire nuovamente
- Ripetere questo procedimento fino a che non ci siano bolle d'aria nella siringa/nel tubo.
- Riposizionare il coperchio sulla bottiglia dell'olio per prevenire fuoriuscite accidentali



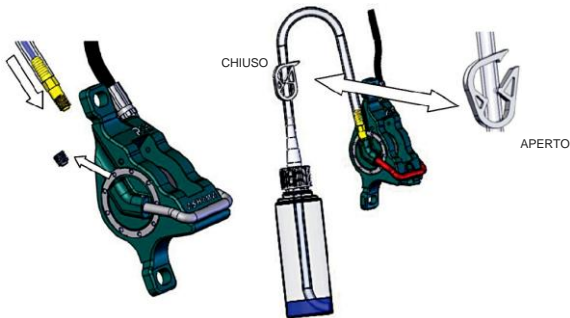
* Connettere la Siringa al Cilindro Principale

- Rimuovere la vite senza testa dal cilindro principale
- Fissare il tubo della siringa al cilindro principale, assicurandosi che l'O-ring della vite senza testa di spurgo venga utilizzato sulla connessione con l'iniettore.
- Avvitare applicando 1.5 Nm
- Inclinare il cilindro principale secondo l'angolo per cui la porta dello spurgo sia nella posizione più elevata



* Connettere il Flaconcino di Scarico alla Pinza del Freno

- Rimuovere il cappuccio del coperchio della bottiglia di spurgo
- Aggiungere un po' di olio al flaconcino di scarico in modo che l'uscita del tubo interno del flaconcino si trovi al di sotto del livello dell'olio
- Fissare il tubo di spurgo al flaconcino per lo smaltimento
- Rimuovere la vite di spurgo dalla pinza
- Fissare il tubo di spurgo /il flaconcino alla Pinza



* Iniettare il Fluido per Freno

Per creare le condizioni ideali per lo spurgo, la pinza del freno e il cilindro principale devono trovarsi ad un'altezza simile

- Assicurarsi che la valvola per il controllo del flusso del flaconcino di scarico sia aperta (come mostrato nella seguente figura)



CHIUSO



APERTO

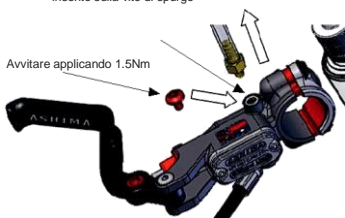
- Aprire la valvola di sfiato dell'aria del flaconcino di scarico (come mostrato sopra)
- Spingere il pistone della siringa lentamente (si raccomanda di farlo il più lentamente possibile) per forzare l'olio nel sistema
- Durante il processo di iniezione tirare la leva del cilindro principale, questa pressione contribuirà al rilascio dell'aria rimasta nel sistema.
- Continuare a spingere/tirare la leva fino a che il 95% dell'olio sarà stato rimosso dalla siringa.
- Se l'impianto dei freni contiene già fluido, è possibile che la quantità di 1 siringa di olio nuovo sia sufficiente per lo spurgo del sistema, ma Ashima consiglia di ripetere il procedimento una seconda volta.
- Se precedentemente il sistema era vuoto e possiede un tubo di lunghezza estesa (posteriore), è possibile che sia necessario ripetere il procedimento fino ad utilizzare tutto il fluido per freni fornito.
- Chiudere la valvola sul tubo dell'olio di scarico



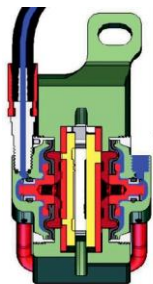
* Ripetere le procedure di Preparazione della Siringa e Iniezione

- Assicurarsi che il blocco del tubo di scarico sia chiuso
- Rimuovere il tubo della siringa dal cilindro principale
- Riempire nuovamente la siringa assicurandosi che non sia presente aria né nella siringa né nel tubo
- Riconnettere la siringa
- Aprire il blocco del tubo di scarico
- Iniettare lentamente l'olio e nel frattempo tirare la leva
- Chiudere il blocco per il tubo di scarico

Assicurarsi che l'O-Ring sia inserito sulla vite di spurgo



Avvitare applicando 1.5Nm



Controllare che il fluido sia allo stesso livello della superficie



Avvitare applicando 2Nm

* Rimuovere l'Iniettore della Siringa dal Cilindro Principale

- Assicurarsi che il blocco per il tubo di scarico sia chiuso
- Rimuovere il tubo della Siringa dal cilindro principale
- Riposizionare la vite di spurgo, verificando la presenza dell'O-Ring.
- Avvitare la vite di spurgo applicando una coppia di torsione di 1.5Nm

* Rimuovere il Flaconcino di Scarico dalla Pinza del Freno

- Svitare il beccuccio di spurgo dalla pinza
- Controllare che il fluido nel foro di spurgo sia allo stesso livello della superficie della pinza. Se così non fosse, premere leggermente la leva per innalzare il livello e mantenere fino a che la vite di spurgo non verrà avvitata.
- Riposizionare la vite di spurgo e avvitare applicando una coppia di torsione di 2Nm

* Pulire l'Impianto

- Utilizzare un panno pulito per rimuovere ogni fuoriuscita di fluido per freni dal cilindro principale/pinza del freno, avendo cura di "tamponare" con dei colpetti anziché strofinare via il fluido da superfici verniciate; in particolare sul cilindro principale

* Controllare il Funzionamento

- Installare le Nuove Pastiglie
 - Fissare l'impianto del freno sulla bicicletta allineandolo correttamente
- PREMERE SEMPRE LA LEVA ALCUNE VOLTE PRIMA DI GUIDARE PER VERIFICARE UN CORRETTO DISTANZIAMENTO E CONFERMARE IL FUNZIONAMENTO

* SMALTIRE IL FLUIDO IN ACCORDO CON I REQUISITI LOCALI FEDERALI

- Il fluido per freni è un materiale a rischio biologico, smaltire in accordo con le leggi locali e federali.

Non versare MAI fluido per freni in:

uno scarico/nella rete fognaria/ un corso d'acqua/sul terreno.

- Staccare il flaconcino di scarico dal tubo
- Riposizionare il cappuccio sul coperchio per evitare fuoriuscite accidentali
- Conservare fino a quando il fluido di scarico potrà essere smaltito correttamente

PROCEDURA PER LO SPURGO TRADIZIONALE: Visitare Ashimatech su YouTube

IMPORTANTE: LEGGERE TUTTE LE ISTRUZIONI PRIMA DI CONTINUARE

IMPORTANTE: ASHIMA RACCOMANDA VIVAMENTE DI FARE EFFETTUARE LO SPURGO DA UN MECCANICO QUALIFICATO, CHE ABBAIA LETTO E COMPRESO TUTTE LE ISTRUZIONI

*** Rimuovere l'Impianto dei Freni dalla Bicicletta**

Sebbene non sia strettamente necessario, Ashima raccomanda di rimuovere l'insieme dei componenti del freno dalla bicicletta, in quanto il fluido Super Dot4 potrebbe danneggiare superfici verniciate/di carbonio, e in questo modo il procedimento di spurgo sarà considerevolmente più rapido.

*** Rimuovere le Pastiglie del Freno dalla Pinza**

- Vedi le istruzioni a pagina 14

*** Spingere indietro le Coperture del Diaframma**

- Vedi le istruzioni a pagina 14

*** Fissare la Lev alla Barra**

- Non è necessario, ma renderà più agevole il funzionamento della leva

*** Preparare il Flaconcino di Scarico**

- Vedi le istruzioni a pagina 18-19

*** Fissare il flaconcino alla pinza**

- Vedi le istruzioni a pagina 18

*** Rimuovere il Coperchio del Serbatoio**

Mantenendo in alto e orizzontale il serbatoio del cilindro principale, rimuovere le 2 viti del coperchio e rimuovere il coperchio e la guarnizione

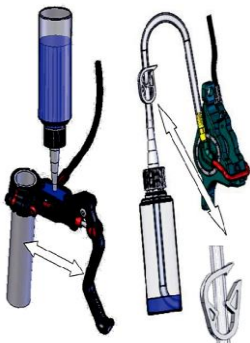
*** Aprire le Valvole del Kit di Spurgo**

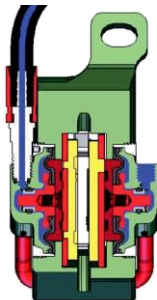
- Assicurarsi che la valvola per il controllo del flusso del flaconcino di scarico sia aperta
- Aprire la valvola di sfiatione per l'aria sul flaconcino di scarico

*** Riempire l'Impianto con il Fluido**

- Riempire il Serbatoio con il Fluido per freni
- Tirare la leva fino a quando il sistema comincerà a "risucchiare" il fluido. In caso il sistema fosse vuoto, potrebbe essere necessario tirare la leva circa 20 volte per iniziare. E' possibile velocizzare il processo aprendo la valvola per il controllo del flusso sul flaconcino di scarico quando si spinge la leva, chiudendola prima di rilasciare la leva.

- Quando il sistema comincerà a "risucchiare" il liquido, assicurarsi di mantenere pieno il serbatoio. A questo punto è possibile semplicemente lasciare aperta la valvola per il controllo del flusso per spingere e rilasciare la leva





Controllare che il fluido sia allo stesso livello della superficie

- Continuare a pompare il fluido attraverso l'impianto fino a quando non si potrà vedere il nuovo fluido senza nessuna traccia di aria
- Una volta raggiunta questa condizione, pompare altre 20 volte per assicurarsi che non sia presente dell'aria imprigionata nell'impianto
 - Se dell'aria è ancora presente, ripetere il procedimento descritto sopra
 - Se è presente ancora dell'aria provare a chiudere la valvola per il controllo del flusso e pompare alcune volte prima di aprirla nuovamente, per dislocare l'aria imprigionata. Ripetere fino a che non ci sarà più aria presente
 - Se tutto ciò non funziona, prima di terminare il fluido consultare il negozio di biciclette locale



Avvitare applicando 2Nm

*** Rimuovere il Flaconcino di Scarico dalla Pinza**

- Svitare il beccuccio di spurgo dalla pinza
- Controllare che il fluido nel foro di spurgo sia allo stesso livello della superficie della pinza. Se così non fosse, premere leggermente la leva per innalzare il livello e mantenere fino a che la vite di spurgo non verrà avvitata.

- Riposizionare la vite di spurgo e avvitare applicando una coppia di torsione di 2Nm

*** Riposizionare il Coperchio del Serbatoio**

- Aggiungere fluido per freni addizionale oer assicurarsi che sia in livello con la superficie
- Riposizionare la guarnizione sul coperchio assicurandosi che sia posizionata nell'incavo predisposto e che sia "sprofondata" verso l'indietro come in posizione iniziale
- Riposizionare il coperchio del serbatoio e fissare con le due viti di bloccaggio, avvitandole con una coppia di torsione di 1.5Nm

*** Pulire l'Impianto**

- Utilizzare un panno pulito per rimuovere ogni fuoriuscita di fluido per freni dal cilindro principale/pinza del freno, avendo cura di "tamponare" con dei colpetti anziché strofinare via il fluido da superfici verniciate; in particolare sul cilindro principale



Avvitare applicando 1.5Nm

* **Controllare il Funzionamento**

- Installare le Nuove Pastiglie
- Fissare l'impianto del freno sulla bicicletta allineandolo

correttamente

- **PREMERE SEMPRE LA LEVA ALCUNE VOLTE PRIMA DI GUIDARE PER VERIFICARE UN CORRETTO DISTANZIAMENTO E COMFERMARE IL FUNZIONAMENTO**

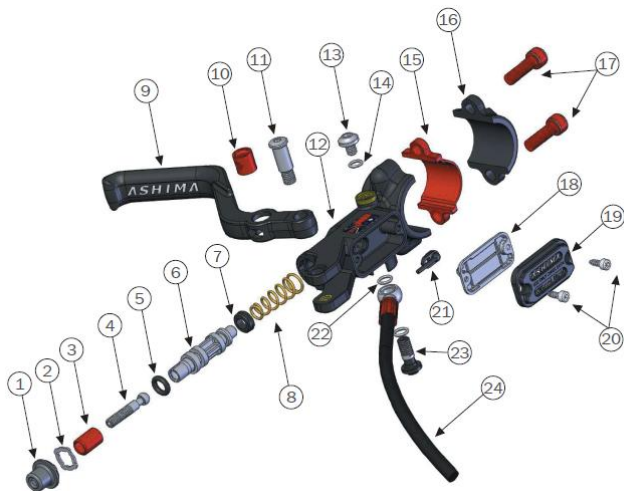
* **SMALTIRE IL FLUIDO IN ACCORDO CON I REQUESITI LOCALI FEDERALI**

- Il fluido per freni è un materiale a rischio biologico, smaltire in accordo con le leggi locali e federali.

Non versare MAI fluido per freni in: uno scarico/nella rete fognaria/ un corpo d'acqua, o sul terreno.

- Staccare il flaconcino di scarico dal tubo di scarico
- Riposizionare il cappuccio sul coperchio per evitare fuoriuscite accidentali
- Conservare fino a quando il fluido di scarico potrà essere smaltito correttamente

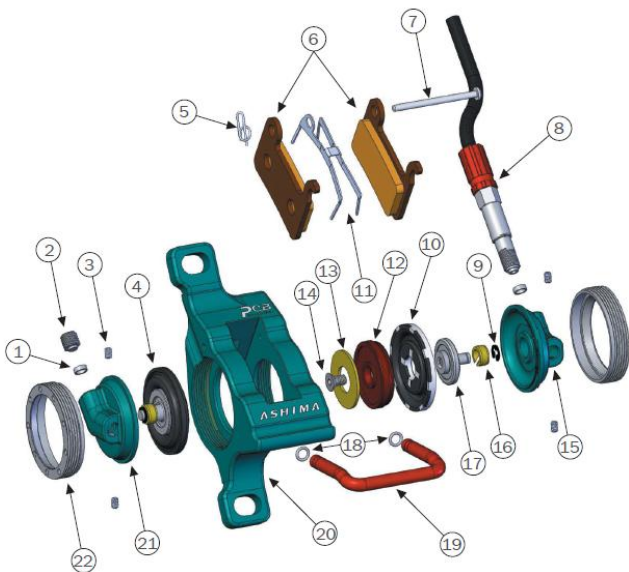
Dettaglio Componenti Cilindro Principale



COMP

Num.	Nome/ Descrizione	Num. Comp.	Num. fornito
1	GUARNIZIONE VITE DI BLOCCAGGIO TERMINALE	08ASH-S18-0008	1
2	VITE DI BLOCCAGGIO TERMINALE	08ASH-D18-0016	1
3	GHIERA PISTONE	08ASH-D18-0010	1
4	PUNTALINO PISTONE	08ASH-D18-0004	1
5	O-RING PISTONE	08ASH-D16-0032	1
6	PISTONE	08ASH-D18-0003	1
7	GUARNIZIONE A SEZIONE "C" DEL PISTONE	08ASH-D16-0038	1
8	MOLLA PISTONE	08ASH-D18-0015	1 1
9	LEVA DESTRA LEVA SINISTRA	08ASH-D16-0011 08ASH-D16-0011A	1
10	TAPPO DI GOMMA PER REGOLAZIONE CORSA LEVA	08ASH-D16-0009	1
11	PERNO GIREVOLE LEVA	08ASH-D16-0017	1
12	SOTTOGRUPPO CILINDRO PRINCIPALE	08ASH-S18-0001	1
13	VITE DEL COPERCHIO DI SPURGO	08ASH-D16-0037	1
14	O-RING DI SPURGO	08ASH-D16-0045	1
15	MORSETTO IN GOMMA A FRIZIONE	08ASH-D18-0018	1
16	MORSETTO CILINDRO PRINCIPALE	08ASH-D18-0005	1
17	VITI MORSETTO CILINDRO PRINCIPALE	08ASH-D18-0019	2
18	GUARNIZIONE SERBATOIO	08ASH-D16-0015	1
19	COPERCHIO SERBATOIO	08ASH-D16-0010	1
20	VITI COPERCHIO SERBATOIO	08ASH-D18-0011	2
21	TUBO ALIMENTAZIONE	08ASH-D16-0040	1
22	O-RING USCITA	08ASH-D16-0046	2
23	BULLONE BANJO USCITA	08ASH-D16-0035	1
24	TUBO DI USCITA ANTERIORE TUBO DI USCITA POSTERIORE	08ASH-S18-0009 08ASH-S18-0010	1 1

Dettaglio Componenti Pinza del Freno



COMP			
Num.	Nome/ Descrizione	Num. Comp.	Num. fornito
1	GUARNIZIONE ALIMENTAZIONE/SPURGO	08ASH-D17-0013	2
2	VITE SENZA TESTA PER SPURGO	08ASH-D17-0014	1
3	VITE SENZA TESTA DEL TUBO DI TRASFERIMENTO	08ASH-D17-0020	4
4	SOTTOGRUPPO GUARNIZIONE DIAFRAMMA	08ASH-S17-0001	2
5	FERMO PASTIGLIA	08ASH-D17-0028	1
6	SET PASTIGLIA	08ASH-S10-0008	1
7	PERNO DI BLOCCAGGIO PASTIGLIA	08ASH-D17-0017	1
8	SOTTOGRUPPO TUBO FRONTALE	08ASH-A12-1101	1
	SOTTOGRUPPO TUBO POSTERIORE	08ASH-S12-1201	
9	ANELLO A SCATTO GUARNIZIONE A FRIZIONE	08ASH-D17-0004	2
10	GUARNIZIONE DIAFRAMMA	08ASH-S17-0003	2
11	MOLLA PASTIGLIA	08ASH-D17-0029	1
12	COPERCHIO DIAFRAMMA	08ASH-D17-0015	2
13	SCHERMO TERMICO DIAFRAMMA	08ASH-D17-0030	2
14	VITE COPERCHIO DIAFRAMMA	08ASH-D17-0019	2
15	ALLOGGIO DIAFRAMMA A DESTRA	08ASH-D17-0006	1
16	ANELLO DI FRIZIONE-SPAZIATORE PASTIGLIA	08ASH-D17-0011	2
17	INSERTO DIAFRAMMA	08ASH-D17-0002	2
18	O-RING TUBO AD ALIMENTAZIONE INCROCIATA	08ASH-D17-0020	2
19	TUBO AD ALIMENTAZIONE INCROCIATA	08ASH-D17-0008	1
20	PINZA DEL FRENO	08ASH-D17-0007	1
21	ALLOGGIO DIAFRAMMA A SINISTRA	08ASH-D17-0005	1
22	ANELLO DI BLOCCAGGIO	08ASH-D17-0009	2

CERTIFICATO DI GARANZIA

Informazioni Rivenditore:

Nome Azienda: _____

Indirizzo Azienda: _____

Città: _____

Stato/Provincia: _____

Paese: _____

Data di Vendita: _____

Firma: _____

STAMPO DEL RIVENDITORE	Numero Seriale PCB

E' possibile scaricare da internet questo Manuale in altre lingue, si prega di visitare il sito internet www.ashima.com.tw per ulteriori informazioni.

Lingue Disponibili:

- Tedesco
- Italiano
- Francese
- Russo
- Spagnolo
- Cinese

Per le altre lingue, si prega di visitare il sito web, poiché nuove traduzioni verranno aggiunte non appena saranno disponibili.

Un video che mostra le procedure di installazione e manutenzione sarà scaricabile dal sito www.ashima.com.tw



ASHIMA
Without Limit

ASHIMA LTD.

Add: No.176 Bao Bu Road, Bao Bu Li
Changhua 50089 Taiwan R.O.C.

Tel: 886-4-7260496 Fax: 886-4-7260638

<http://www.ashima.com.tw>

E-mail: ashima.twn@msa.hinet.net