

ステンレス圧入(スリーブ)シリンダー

- 以下の頁に取り付けの際の日本語訳と原文を添付します。よく読んで下さい。必ず、書いてあるように洗浄して下さい。
- ステンレスと言えども、錆びには強くなったということは事実ですが、傷などの損傷は、一般のシリンダーと同じリスクがあります。注意をして下さい。
- シリンダーだけ、ポン付けで交換することを奨めるものではありません。最低でシリンダー以前の部分、リザーバータンクの完全なる清掃&機能チェック(空気孔)を行い、出来る事ならば、ホースは新品にする。
- シリンダー外部面は清掃のためのブラスト(ビーズ)とプライマリー塗装してあります。但し、完全に錆をとるまではレベルではありません。
- 圧入(スリーブ)シリンダーは熱を加える処理はしてはなりません。例とパウダーコーティングなどはなさないようにして下さい。

(コメント)

- ホースはブレーキ液に対応したものがが必要です。テフロン系など。また、ワーゲン(旧ビートル)などのものが流用可能です。ヤナセなどのデポで切り売り販売してくれます。
- コンテッサ1300用の新しいカップキットは明治産業(制研)から、制研クラシックとして購入可能です。ホームページは：
<http://www.mesaco.co.jp/seiken-classic/index.html>

SX95001	ブレーキマスターリペアキット	2,478	ピストンなし
SX95002	クラッチマスターリペアキット	3,066	ピストンなし
SX96001	カップキットF・R	2,646	

受付時間： 平日/9:00～17:30 (土、日、祝日休業)

e-mail： seiken-classic@mesaco.co.jp

FAX： 03-5563-8884

以上

取り付けの際の注意

ベンチ・ブリーディング

ベンチ・ブリーディングなしに絶対にマスターシリンダーを取り付けないこと。ベンチ・ブリーディングは hidro システムに悪影響を与える空気をシリンダー内部から取除く。ベンチ・ブリーディング抜きでは、満足な制動を得る事は難しい。

シリンダーに新しいブレーキ液を満たし、シリンダーから空気が一掃されるまでベンチで確認すること。シリンダー・ポートから泡がなくなり、綺麗な液だけに見えるようにする。シリンダーを固定するために万力を使っているならば、シリンダーの側壁に万力で強く締め付けないよう注意すること。

クリーニング

古いシリンダーがしばしばマスター・シリンダーのリビルト(再生)に再利用される。このことは、新しいシリンダーを)取り付ける前に古いリザーバーを完全に綺麗にして可能となる。不純物を避けるために、乾燥し、ブレーキ液で洗い流すにせよ、暖かい石鹼水で洗浄すること。石油ベースの溶剤は使ってはならない。

スリーブしたシリンダーは暖かい石鹼水で内外を洗う事(その際にビン用のブラシを奨める)。メタル・ピストンはシリンダー内面を傷つける可能性のある全ての鋭いエッジや細かい傷を取除くために非常に細かい布ヤスリで磨かなければならない。

遊び(フリー・プレイ)

マスターシリンダーとペダルのプッシュロッドの間に小さな間隙(遊び)がなければならぬ。これはマニュアル、パワーブレーキ共に当てはまる。正しい遊びについてはサービス・マニュアルに従う事。

通気

出来る限り外部の湿気を封じられることはマスターシリンダーに非常に重要なことである。しかし、リザーバーは呼吸もしなければならない。通気とシールと言う二律背反の要求のために、リザーバーの通気孔はしばしば非常に小さなものである。塞がってしまった通気孔は、診断するに難しい変な問題を引き起こすことがある。

INSTALLATION TIPS

BENCH BLEEDING

DO NOT TRY TO INSTALL MASTER CYLINDER WITHOUT FIRST BENCH BLEEDING IT. BENCH BLEEDING REMOVES AIR FROM THE CYLINDER BORE WHICH WOULD OTHERWISE BE FORCED INTO THE HYDRAULIC SYSTEM. WITHOUT BENCH BLEEDING, SATISFACTORY BRAKING WILL BE DIFFICULT TO OBTAIN.

FILL BRAKE CYLINDERS WITH CLEAN BRAKE FLUID AND OPERATE ON BENCH UNTIL ALL AIR IS PURGED FROM CYLINDERS. YOU WANT TO SEE ONLY CLEAR FLUID FREE OF BUBBLES EXITING OUTLET PORT. IF A VICE IS USED TO HOLD THE CYLINDER, BE CAREFUL NOT TO EXERT TOO MUCH VICE PRESSURE ON THE SIDE WALLS OF THE CYLINDER.

CLEANING

OLD RESERVOIRS ARE OFTEN REUSED ON REBUILT MASTER CYLINDERS. THIS IS ACCEPTABLE IF THE OLD RESERVOIR IS THOROUGHLY CLEANED PRIOR TO INSTALLATION. OTHERWISE, THE COMPENSATING PORTS COULD BE PLUGGED BY SMALL PARTICLES COMING FROM A USED RESERVOIR. TO AVOID CONTAMINATION, THE RESERVOIR SHOULD BE WASHED WITH WARM SOAPY WATER THOUGHLY DRIED AND FLUSHED WITH BRAKE FLUID. DO NOT USE PETROLEUM BASED SOLVENTS. SLEEVED CYLINDERS SHOULD BE WASHED WITH WARM SOAPY WATER, INSIDE AND OUT (A BOTTLE BRUSH WORKS FINE). DRY THOROUGHLY AND INSPECT FOR METAL CHIPS OR DIRT BEFORE ASSEMBLY. METAL PISTONS SHOULD BE POLISHED WITH FINE EMERY CLOTH TO ELIMINATE ALL SHARP EDGES AND HIGH SPOTS WHICH MAY SCORE CYLINDER BORE.

FREE-PLAY

THERE MUST EXIST A SMALL CLEARANCE (CALLED FREE-PLAY) BETWEEN THE MASTER CYLINDER AND THE ACTIVATING PUSH ROD. THIS APPLIES TO BOTH MANUAL AND POWER BRAKES. ABSENCE OF FREE-PLAY WILL CAUSE THE BRAKES TO DRAG OR LOCK UP. CONSULT THE SERVICE MANUAL FOR THE CORRECT AMOUNT OF FREE-PLAY.

VENTING

IT IS VERY IMPORTANT FOR A MASTER CYLINDER TO BE SEALED AGAINST OUTSIDE MOISTURE AS MUCH AS POSSIBLE. HOWEVER, THE RESERVOIR MUST ALSO BE ALLOWED TO BREATHE. BECAUSE OF THIS SIMULTANEOUS NEED TO VENT AND SEAL, RESERVOIR CAP VENT HOLES ARE OFTEN QUITE SMALL. PLUGGED VENT HOLES CAN CAUSE UNUSUAL PROBLEMS THAT ARE DIFFICULT TO DIAGNOSE.