



*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 :

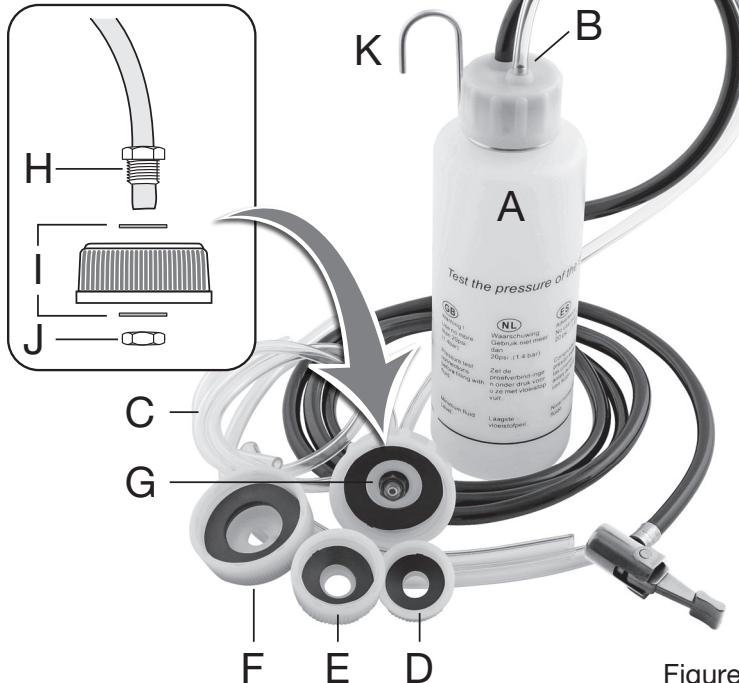


Figure 1

- 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 :

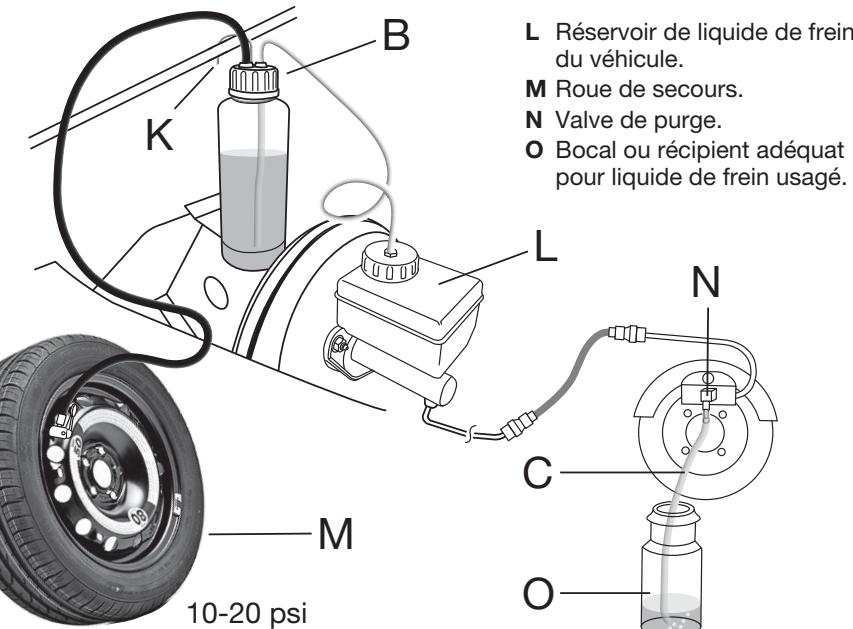


Figure 2

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.

- L** Réservoir de liquide de frein du véhicule.
- M** Roue de secours.
- N** Valve de purge.
- O** Bocal ou récipient adéquat pour liquide de frein usagé.

# 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. Démonter la pièce et recommencer.
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.



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



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

Distribué par The Tool Connection Ltd  
Kineton Road, Southam, Warwickshire CV47 0DR, Royaume-Uni  
Tél. +44 (0) 1926 815000 Fax +44 (0) 1926 815888  
info@toolconnection.co.uk [www.toolconnection.co.uk](http://www.toolconnection.co.uk)

**Garantie**

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.





*the World Famous*

**EEZIBLEED**

**Automatic Hydraulic Brake  
and Clutch Bleeder Kit**

**Part No. G4062  
Instructions  
(Revised July 2015)**



*The one man brake bleeding system – it connects to your car's reservoir with one of the selection of caps provided in this kit. The new brake fluid is pressurised by attaching the Eezibleed tube to the spare tyre. Then release the brake bleed valves in turn and let the air bubbles and old fluid flush out through the drain tube. Pressure bleeding of brake and clutch hydraulic systems is recommended by most manufacturers.*

## What's in the box:

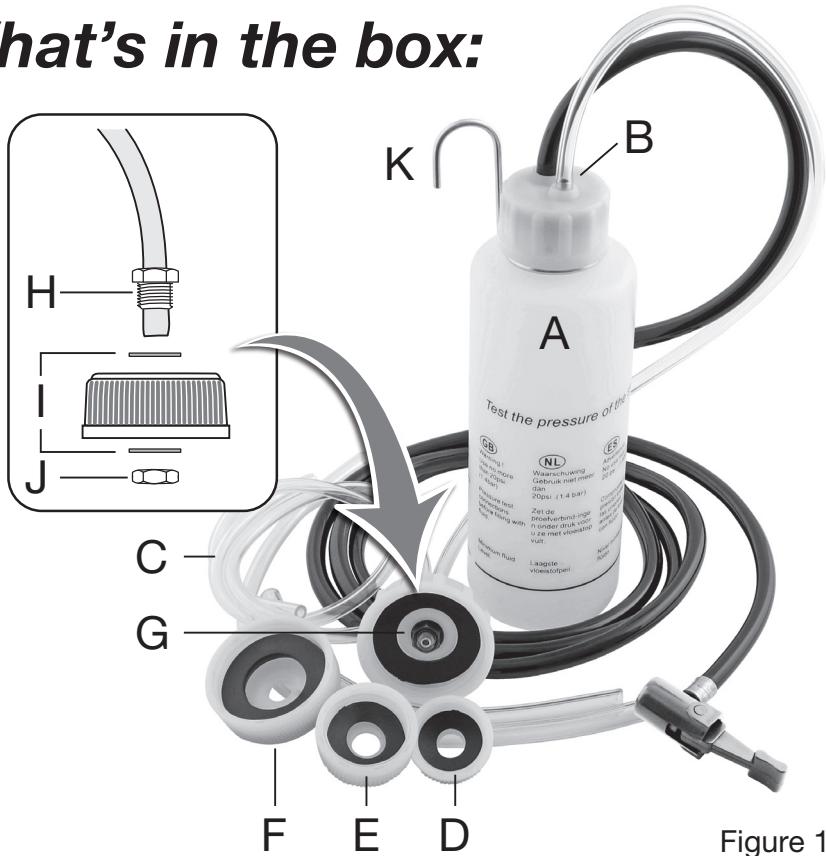


Figure 1

- A** Bottle (pressure vessel for new brake fluid).
- B** Bottle cap assembly (with tyre connector on 2m tube and 600mm reservoir tube).
- C** Bleed tube set (3 pieces: 3.5mmØ x 670mm, 5.4mmØ x 320mm and 5.4mmØ x 183mm).
- D** 25mm cap & seal (suitable for Lockheed systems).
- E** 27mm cap & seal (suitable for certain VAG systems).
- F** 44/45mm cap & **2 seals** (for metal Girling reservoirs and all ATE systems).
- G** 46mm cap & seal (suitable for certain Girling systems).
- H** Brass reservoir cap fitting.
- I** Fibre washers X 2.
- J** Lock nut.
- K** Hook.

## Quick Start Guide:

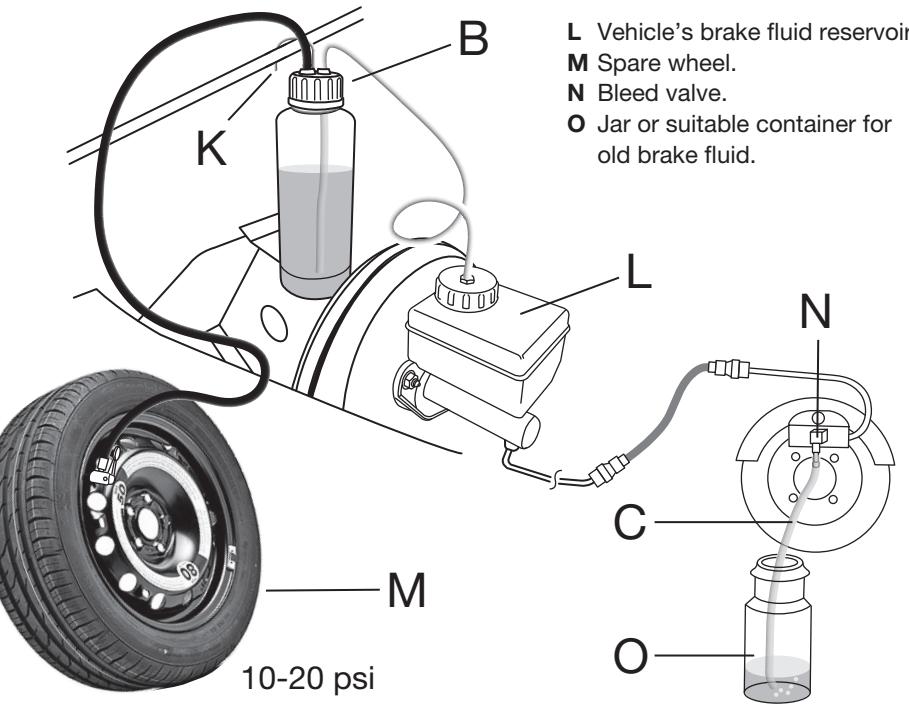


Figure 2

1. Remove the vehicle's reservoir cap, select the appropriate screw cap and connect it to the device as shown in the diagram (Figure 1). Then connect to the reservoir.
2. Bring the pressure in the tyre to be used for bleeding down to 20psi and connect the tyre connector. Pressure test the system for air leaks at the reservoir cap etc.
3. Cure any leaks before proceeding. To reduce the amount of fluid used in replacing all the fluid in the system, partially drain the vehicle's reservoir by opening one bleed nipple, at this point. This reduces mixing of old and new fluid.
4. If all seals are airtight, disconnect the tyre connector and fill the pressure vessel with fluid.
5. Replace the pressure vessel into the system placing it so that it will remain vertical and can not be disturbed during bleeding (Figure 2).
6. Pressurise using the spare wheel at 20 psi. max. by connecting the airline to the tyre valve. (This pressure should not be exceeded for efficient bleeding).
7. Connect the bleed tube (C) to the bleed nipple furthest from the master reservoir (as in the sequence usually found in the handbook).
8. With the correct size spanner, open the bleed valve until the fluid caught in the container is clean and air-free. Then retighten the valve. It is important to open the valve sufficiently to ensure there is no restriction at that point.
9. Repeat the operation on all the valves in sequence.

- L** Vehicle's brake fluid reservoir.
- M** Spare wheel.
- N** Bleed valve.
- O** Jar or suitable container for old brake fluid.

# Important Notes:

## - please read before continuing

Bleeding the brakes by pumping the brake pedal repeatedly has one big disadvantage: the piston inside the master cylinder can travel past the slight lip on the bore that has formed with normal usage, possibly damaging the seal. This does not happen with a pressure system such as the Gunson Eezibleed as the master cylinder piston will not be moving. If new components have been fitted, or the fluid is contaminated, the system must be bled. Manufacturers recommend changing brake fluid every two years.

- Choose the correct supplied reservoir cap adaptor **D, E F, or G** (refer to **Figure 1**); the kit is supplied with a selection of reservoir caps which will fit most vehicles with screw-cap type fluid reservoirs. If necessary, the **77042** Multi-purpose cap can be used (not included in the kit — see page 7).
- Before using this device the system should be pressure tested at a slightly higher pressure than used for bleeding - without fluid in it.
- It is recommended that no more than 20 psi is used for bleeding (10psi for older systems).
- The pressure vessel cap should not be over tightened. Make sure the seal is flat in the cap before use. Screw the cap on until contact with the seal is felt then no more than 1/8" turn more.
- Fresh fluid of the correct grade should be used.
- Clean off any dirt or corrosion around the bleed nipples and it is a good idea to squirt some penetrating oil onto the threads of the nipples. Then connect the bleed tube to the first nipple to be bled.
- You will need a container to catch the fluid drained from the system. A wide based jar is ideal.
- Dirt, cleaning solvents, mineral oils or water will damage or impair the performance of your brakes or clutch. Contact with these substances should be avoided.
- **Brake fluid is harmful to paintwork.** To avoid damage ensure the pressure vessel and container catching the old fluid is placed safely and vertically and away from paintwork. Also that caps are screwed on sufficiently (without over tightening) to seal correctly. Clean off any spills immediately with clean water.
- It is recommended to adjust the brake shoes before bleeding. Consult your handbook or workshop manual for manufacturer's recommendations.

# Additional Notes:

NOTE: The pressure vessel should hold enough fluid to complete the bleeding operation. If the level in the pressure vessel approaches the minimum level line, disconnect from the tyre and refill, then proceed again.

When all the brake lines have been bled in this way, disconnect the airline from the spare tyre BEFORE removing the cap from the master reservoir. Remember to replace the original cap back on to the reservoir.

Finally replace the master reservoir cap after making sure that the air hole is clear.

## **Suitable for bleeding hydraulic clutch systems also:**

For older (classic) cars and for bleeding hydraulic clutch systems it is recommended to drop the spare tyre pressure to **10psi**.

The instructions below apply when bleeding the hydraulic system which operates the clutch. However, since there is usually one bleed valve located on the slave cylinder, it is only necessary to release this to bleed out the air after fitting it to the master reservoir. Should the level of fluid in the pressure vessel approach the line marked near the bottom at any time, disconnect the airline from the road wheel and refill the vessel with clean fluid. Reconnect the airline and carry on with the procedure. The vessel should be kept as vertical as possible.

Finally, release the pressure from the device by removing the connector from the spare tyre BEFORE removing the cap from the reservoir. Remember to replace the original cap back on to the reservoir.

When finished, always clean the pressure vessel bottle (A), the bottle cap assembly (B) and the bleed valve hose (C) with brake cleaning fluid or similar (old brake fluid will attack the rubber seals). Then dry off and store in a dry place.

## **Divided / Dual Line Systems:**

### **Tandem Master Cylinders:**

Some systems require that both lines be bled simultaneously (usually one front and one rear wheel). In this case open both nipples and control the flow by connecting/ disconnecting the tyre connector.

### **Tandem Reservoirs and Slave Servo:**

Consult the manufacturers' manual to determine which reservoir feeds the master cylinder and which the slave servo.

### **Vacuum Servo:**

Exhaust the servo before connecting the device by repeated application of the brakes without the engine running, unless otherwise advised by the vehicle manufacturer.



# Further Hints and Tips:

Some cars' brake systems are very difficult to bleed; a pressure bleeder such as this invariably gives better results than a non-pressure method such as the conventional two person method, and most vehicle manufacturers recommend pressure bleeding for both brake and clutch hydraulic systems.

1. Make sure that the cylinders on all four wheels are bled.
2. Always use new brake fluid and do not re-use any brake fluid that has passed through the system.
3. If the pressure bleeding alone does not work (i.e. the brake pedal remains 'spongy'), try pressing the brake pedal while the pressure bleeding is in operation (i.e. carry out pressure bleeding and conventional bleeding simultaneously).
4. Try bleeding the brakes while the car is tilted either forwards or backwards.
5. If the master cylinder has been removed or dismantled for any reason it may, in the case of certain cars (particularly early Minis and the Jensen Interceptor) be very difficult to bleed the brakes satisfactorily. In this case it is necessary to bleed the master cylinder on its own, before fitting the pipes to it. Ensure that it is completely filled with fluid before connecting it to the rest of the brake system.
6. If any component of the brake system (such as the master cylinder) has been dismantled, it will be necessary to consider the possibility that the parts have been incorrectly re-assembled or incorrect components have been fitted. Dismantle the part and start again.
7. The recommended setting of pressure for the device (20 psi) is intended purely as a guide. In some cases a lower pressure will give adequate flow, possibly as low as 10 psi for older (classic) vehicles. In some vehicles, a higher pressure (over 10 psi) is better for bleeding the brakes of the rear wheels.
8. The device will not fit the reservoirs of some cars and indeed, some manufacturers have been known to fit different types of reservoir to the same model of car. It will not fit Nissan, Honda and some Toyotas. There are several ways of overcoming this problem. One way is the multipurpose cap **77042** (not included but available separately), which is held to the reservoir by means of a strap which passes beneath the reservoir. Another method is to buy a spare cap and drill a 10mm hole in it. Where the cap has a removable centre it is possible in some cases, to make a disc with a 10mm hole and temporarily fit this to the car's normal reservoir cap. If this method is used it is **vitally important** to pressure-test the system without fluid in the Eezibleed bottle.
9. When finished, always clean the pressure vessel bottle (A), the bottle cap assembly (B) and the bleed valve hose (C) with brake cleaning fluid or similar (old brake fluid will attack the rubber seals). Then dry off and store in a dry place.

# Safety Precautions:

- Read the instructions carefully.
- Be aware that brake fluid contains chemicals which are corrosive and can be an irritant.
- Keep brake fluid out of the reach of children.
- Brake fluid can be harmful if swallowed. If this happens consult a doctor (or hospital out-patients department). Show them the original container in which the brake fluid is sold.
- Always store brake fluid in its original container and make sure the cap is very tight. Store it in a clean, dry area away from dampness.
- Never use brake fluid with a DOT rating lower than recommended in the owner's manual. Brake fluid with a low DOT rating could boil and cause soft brake operation.
- Avoid skin and eye contact with the fluid. If this happens flush with water.
- If fluid splashes on vehicle paintwork rinse off at once with plenty of water.
- Eye protection — wear a pair of protective goggles.
- Keep a bucket of water near where you are working.
- Collect used brake fluid in a separate, marked, closed container and identify a waste management company that will recycle it (subject to local authority guidelines).

## Spare Parts Available:

Component	Part Number	Component	Part Number
Bottle Cap:	G4062/02	Bottle Cap seal:	G4062/80
25mm Cap:	G4062/07	25mm Cap seal:	G4062/44
28mm Cap:	G4062/11	28mm Cap seal:	G4062/46
46mm Cap:	G4062/15	46mm Cap seal:	G4062/50
44/45mm Cap:	G4062/21	44/45mm Cap seal:	G4062/22 (3mm)
		44/45mm Cap seal:	G4062/23 (1.5mm)

## Also Available:

### Eezibleed Multi-purpose Cap (Part number 77042)

The multi-purpose cap enables the standard Eezibleed to be used on a wider range of vehicles by providing a clamp-like grip on the brake fluid reservoir.

The cap can therefore be used on all brake fluid reservoirs which have any shape opening up to 80mm.



Our products are designed to be used correctly and with care for the purpose for which they are intended. No liability is accepted by the Tool Connection for incorrect use of any of our products, and the Tool Connection cannot be held responsible for any damage to personnel, property or equipment when using the tools. Incorrect use will also invalidate the warranty.

If applicable, the applications database and any instructional information provided has been designed to offer general guidance for a particular tool's use and while all attention is given to the accuracy of the data no project should be attempted without referring first to the manufacturer's technical documentation (workshop or instruction manual) or the use of a recognised authority such as Autodata.

It is our policy to continually improve our products and thus we reserve the right to alter specifications and components without prior notice. It is the responsibility of the user to ensure the suitability of the tools and information prior to their use.



## Part No. G4062

### Instructions

(Revised July 2015)



When you have finished with  
this leaflet please recycle it

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

Distributed by The Tool Connection Ltd

Kineton Road, Southam, Warwickshire CV47 0DR

T +44 (0) 1926 815000 F +44 (0) 1926 815888

info@toolconnection.co.uk [www.toolconnection.co.uk](http://www.toolconnection.co.uk)

### Guarantee

If this product fails through faulty materials or workmanship, contact our service department direct on: +44 (0) 1926 818186. Normal wear and tear are excluded as are consumable items and abuse.

