



SRAM®

2017-2019
Guide™ RS et R



manuel
d'entretien



SRAM®

GEN.000000005812 Rev D
© 2021 SRAM, LLC

GARANTIE DE SRAM® LLC

CETTE GARANTIE VOUS CONFÈRE DES DROITS JURIDIQUES SPÉCIFIQUES FACE À SRAM, LLC. IL EST ÉGALEMENT POSSIBLE QUE VOUS DISPOSIEZ D'AUTRES DROITS POUVANT VARIER D'UN ÉTAT, D'UN PAYS OU D'UNE PROVINCE À L'AUTRE. CETTE GARANTIE N'AFECTE EN RIEN VOS DROITS STATUTAIRES. SI CETTE GARANTIE DEVAIT ÊTRE INCOMPATIBLE AVEC LA LOI LOCALE EN VIGUEUR, CETTE GARANTIE SERAIT CONSIDÉRÉE COMME MODIFIÉE AFIN D'ÊTRE CONFORME AVEC CETTE LOI. POUR CONNAÎTRE L'ENSEMBLE DE VOS DROITS, CONSULTEZ LES TEXTES DE LOI DE VOTRE PAYS, DE VOTRE PROVINCE OU DE VOTRE ÉTAT.

DÉFINITION DE LA GARANTIE LIMITÉE

Sauf indication contraire dans la présente, SRAM garantit que ses composants de cycle ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pendant une durée de deux (2) ans à compter de leur date d'achat d'origine.

SRAM garantit que toutes les roues et jantes Zipp MOTO ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pendant la durée de vie de ces produits.

SRAM garantit que tous les composants de cycle non-électroniques de marque Zipp, d'année modèle 2021 ou plus récents, ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pendant la durée de vie de ces produits.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Cette garantie couvre uniquement le propriétaire d'origine et n'est pas transmissible. Les réclamations sous cette garantie doivent être adressées au revendeur auprès duquel le vélo ou le produit SRAM a été acheté ou à un centre d'entretien agréé SRAM. Une preuve d'achat originale sera exigée. Toutes les réclamations sous garantie SRAM seront évaluées par un centre d'entretien agréé SRAM ; en cas d'acceptation de la réclamation, le produit sera réparé, remplacé ou remboursé, à la seule discrétion de SRAM. Selon les dispositions permises par la loi locale en vigueur, les réclamations sous garantie doivent être effectuées pendant la période couverte par cette garantie et dans un délai d'un (1) an à compter de la date de cette réclamation.

AUCUNE AUTRE GARANTIE

À L'EXCEPTION DE CE QUI EST DÉCRIT DANS LA PRÉSENTE ET DANS LA LIMITE DES DISPOSITIONS PERMISES PAR LA LOI LOCALE EN VIGUEUR, SRAM N'OFFRE AUCUNE AUTRE GARANTIE ET NE FAIT AUCUNE DÉCLARATION D'AUCUNE SORTE (EXPLICITE OU IMPLICITE) ET TOUTES LES GARANTIES (DONT TOUTE GARANTIE IMPLICITE DE RESPECT DES CONDITIONS D'UTILISATION, DE QUALITÉ MARCHANDE OU D'ADAPTABILITÉ À UN USAGE PARTICULIER) SONT DONC REJETÉES PAR LA PRÉSENTE.

LIMITATIONS DE RESPONSABILITÉ

À L'EXCEPTION DE CE QUI EST DÉCRIT DANS LA PRÉSENTE ET DANS LA LIMITE DES DISPOSITIONS PERMISES PAR LA LOI EN VIGUEUR, SRAM ET SES FOURNISSEURS TIERS NE SAURAIENT EN AUCUN CAS ÊTRE TENUS POUR RESPONSABLES DES DOMMAGES DIRECTS, INDIRECTS, SPÉCIAUX, ACCESSOIRES OU CONSÉCUTIFS. CERTAINS ÉTATS (PAYS ET PROVINCES) NE PERMETTENT PAS L'EXCLUSION OU LA LIMITATION DES DOMMAGES ACCESSOIRES ; PAR CONSÉQUENT LES LIMITATIONS EXPRIMÉES CI-DESSUS PEUVENT NE PAS S'APPLIQUER À VOTRE CAS.

LIMITATIONS DE GARANTIE

Cette garantie ne couvre pas les produits qui n'ont pas été installés, réglés et/ou entretenus de façon appropriée conformément aux instructions du manuel utilisateur SRAM correspondant. Les manuels utilisateur SRAM peuvent être consultés en ligne à l'adresse sram.com/service.

La présente garantie ne s'applique pas aux produits qui ont été endommagés suite à un accident, un incident, une utilisation abusive, en cas de non-respect des instructions d'utilisation du fabricant ou dans toute autre circonstance où le produit a été soumis à des forces ou des charges pour lesquelles il n'a pas été conçu.

Cette garantie ne s'applique pas dans le cas où le produit aurait été modifié, notamment, mais non exclusivement, en cas de tentative d'ouverture ou de réparation de l'électronique ou de composants électroniques connexes, comme le moteur, le contrôleur, les ensembles de batteries, les faisceaux de fils, les commutateurs et les chargeurs.

La présente garantie ne s'applique pas lorsque le numéro de série ou le code de production a été intentionnellement altéré, rendu illisible ou supprimé.

Les composants SRAM sont conçus pour être utilisés exclusivement sur des vélos classiques ou sur des vélos équipés d'une assistance au pédalage (VAE/Pedelec).

Nonobstant toute autre mention stipulée dans la présente, la garantie de l'ensemble de la batterie et du chargeur ne comprend pas les dommages causés par une surtension, l'utilisation d'un chargeur inapproprié, un mauvais entretien ou toute autre utilisation non-conforme aux recommandations.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces d'autres fabricants ou de pièces incompatibles ou inappropriées avec l'utilisation de composants SRAM.

Cette garantie ne couvre pas les dommages résultant d'une utilisation commerciale (location).

USURE NORMALE

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'usure normale. Les pièces d'usure subissent les dommages dus à une utilisation normale, au non-respect des recommandations d'entretien de SRAM et/ou lorsqu'elles sont utilisées ou installées dans des conditions ou pour des applications autres que celles qui sont recommandées.

Les pièces d'usure comprennent :

- Plaquettes de prolongateur
- Joints toriques d'étanchéité à l'air
- Batteries/piles
- Roulements à billes
- Butées de talonnage
- Plaquettes de frein
- Douilles, bagues
- Cassettes
- Chaînes
- Corrosion
- Disques de frein
- Joints anti poussière
- Moyeux libres, corps de cassette, cliquets
- Bagues en mousse, bagues de coulissage
- Poignées de cintre
- Galets de dérailleur
- Éléments de fixation de l'amortisseur arrière et joints principaux
- Pièces mobiles en caoutchouc
- Câbles de dérailleur et de frein (internes et externes)
- Poignées de dérailleur
- Rayons
- Pignons
- Filetages/boulons endommagés (aluminium, titane, magnésium ou acier)
- Pneus
- Outils
- Mécanismes de transmission
- Tubes supérieurs (plongeurs)
- Surfaces de freinage des roues

POLITIQUE DE REMPLACEMENT ZIPP EN CAS D'INCIDENT

Les produits de marque Zipp, d'année modèle 2021 ou plus récents, sont couverts par une politique de remplacement en cas de dommages résultant d'un incident pendant toute la durée de vie de ces produits. Cette politique ne peut pas être utilisée pour obtenir le remplacement d'un produit en cas de dommages résultant d'un incident non couvert par la garantie survenu lors d'une sortie à vélo. Pour plus d'informations, consultez la page www.zipp.com/support

TABLE DES MATIÈRES

ENTRETIEN DES SYSTÈMES DE FREINAGE SRAM® GUIDE™	5
PROCÉDURES D'ENTRETIEN	6
DÉPANNAGE	7
ENTRETIEN DE L'ÉTRIER	8
PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN	8
VUE ÉCLATÉE DE L'ÉTRIER.....	8
DÉMONTAGE DES PLAQUETTES DE FREIN DE L'ÉTRIER.....	9
DÉMONTAGE DES PISTONS DE L'ÉTRIER.....	10
INSTALLATION DES PISTONS DE L'ÉTRIER.....	13
ENTRETIEN DU LEVIER	16
PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN	16
VUE ÉCLATÉE DU LEVIER GUIDE RS.....	16
VUE ÉCLATÉE DU LEVIER GUIDE R	17
DÉMONTAGE DE LA POIGNÉE DU LEVIER.....	18
DÉMONTAGE DE L'UNITÉ DU PISTON	21
INSTALLATION DE L'UNITÉ DU PISTON	23
INSTALLATION DE LA POIGNÉE DU LEVIER RS	24
INSTALLATION DE LA POIGNÉE DU LEVIER R.....	29
PROCÉDURE DE RODAGE DES PLAQUETTES ET DES DISQUES DE FREIN	34



LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

Nous nous soucions de VOTRE sécurité. Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants de protection lorsque vous procédez à l'entretien de produits SRAM®.

Pensez à vous protéger ! Portez toujours vos équipements de sécurité !

Nous vous recommandons de faire entretenir vos composants SRAM Guide par un mécanicien vélo qualifié. L'entretien des composants SRAM nécessite des connaissances sur la mécanique des cycles ainsi que sur les outils et lubrifiants/liquides spécialisés utilisés lors de l'entretien.

Les systèmes de freinage SRAM doivent être entretenus à intervalles réguliers pour en assurer le fonctionnement optimal. En cas de fuite de liquide dans le système de freinage, il se peut que des pièces internes mobiles soient abîmées ou usées. Si le système a été contaminé avec un liquide inapproprié, il se peut que toutes les pièces internes en caoutchouc ou en plastique soient abîmées. Si le frein a été endommagé lors d'une chute, il se peut que la poignée du levier, la tige poussoir et les gaines soient abîmées. Pour un freinage optimal, inspectez et remplacez les pièces le cas échéant.

Pour obtenir le dernier catalogue des pièces détachées SRAM ou des informations techniques, consultez le site www.sram.com/service. Pour obtenir des informations sur les commandes de produits, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM habituel.



Pour obtenir des informations sur le recyclage et le respect de l'environnement, veuillez consulter le site www.sram.com/company/environment.

Les informations contenues dans ce manuel peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis. L'apparence de votre produit peut être différente de celle représentée sur les illustrations de ce manuel.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

N'utilisez jamais d'huile minérale ou de liquide DOT 5.

Si le système de freinage a été contaminé avec de l'huile minérale ou du liquide DOT 5, lavez toutes les pièces dans de l'eau savonneuse, rincez-les à l'eau claire puis laissez-les sécher avant de les réassembler. Mettez en place des joints neufs et une vessie neuve puis remplacez la durite.

Pour de meilleurs résultats, utilisez uniquement du liquide de frein DOT5.1 SRAM High-Performance. Si vous n'avez pas de liquide de frein SRAM, utilisez uniquement du liquide de frein DOT5.1 ou 4.

Utilisez uniquement de la graisse compatible DOT.

Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en nitrile lorsque vous manipulez du liquide DOT.

Le liquide de frein DOT usagé doit être éliminé ou recyclé conformément aux réglementations locales et nationales.

Ne déversez jamais du liquide de frein DOT usagé dans les égouts ou autres systèmes d'évacuation, ni sur le sol, dans un cours d'eau ou une étendue d'eau.

Ne laissez jamais le liquide de frein entrer en contact avec les plaquettes de frein. Si cela se produit, les plaquettes seront contaminées et devront être changées.

Posez au sol un récipient juste en dessous des freins pour en récupérer le liquide lors de la procédure d'entretien.

L'entretien de vos freins élimine tout le liquide de frein présent dans le circuit. Vous devez purger vos freins après avoir procédé à l'entretien du système de freinage. Consultez le *Manuel de purge et de raccourcissement de la durite pour frein à disque SRAM MTB* sur www.sram.com/service.

AVIS

Vous devez procéder à l'entretien de l'étrier Guide avant celui du levier. Le levier doit être relié à l'étrier et le système de freinage doit toujours contenir du liquide de manière à pouvoir faire avancer les pistons et procéder à l'entretien de l'étrier. Une fois que le levier a été détaché et que le liquide a été éliminé, il n'est plus possible de faire avancer les pistons.

⚠ AVERTISSEMENT

N'utilisez jamais d'huile minérale ou de liquide DOT 5. N'utilisez jamais d'outils, de chiffons ou de seringues qui auraient été contaminés avec de l'huile minérale ou du liquide DOT 5. Le fait d'utiliser des objets contaminés endommagerait irréversiblement les joints et nuirait aux performances de freinage. Vous devez remplacer les freins en cas de contamination par huile minérale ou liquide DOT 5.

Procédures d'entretien

Les procédures suivantes doivent être réalisées au cours de l'entretien, sauf mention contraire.

Nettoyez la pièce avec de l'alcool isopropylique et un chiffon propre non pelucheux.

Nettoyez la surface d'étanchéité de la pièce et vérifiez qu'elle n'est pas rayée.



Remplacez le joint ou joint torique par un neuf fourni dans le kit d'entretien. Avec les doigts, un serre-câbles ou une pointe, retirez le joint ou joint torique usagé.

Appliquez de la graisse DOT sur le joint ou joint torique neuf lorsque cela est indiqué.

AVIS

Veillez à ne pas rayer les surfaces assurant l'étanchéité lorsque vous procédez à l'entretien du produit. Les rayures peuvent entraîner des fuites. Consultez le catalogue des pièces détachées pour remplacer la pièce endommagée.



Utilisez des mâchoires en aluminium tendres lorsque vous serrez une pièce dans un étau.

À l'aide d'une clé dynamométrique, serrez la pièce au couple recommandé indiqué dans la bande rouge. Lorsque vous utilisez une clé dynamométrique et une douille articulée, installez la douille articulée à 90° par rapport à la clé.



Ne pas appliquer de graisse ou de liquide de frein DOT sur les pistons de l'étrier lors des procédures de dépannage. L'utilisation de graisse ou de liquide de frein DOT peut diminuer les performances de freinage et provoquer le frottement du disque.

En cas de course de levier de frein trop longue ou d'une sensation spongieuse au niveau des freins, réalisez les étapes suivantes avant de purger le système :

1. Serrez le vélo dans un trépied d'atelier.
2. Retirez la roue du vélo du côté de l'étrier qui pose problème.
3. Retirez les plaquettes de frein.
4. Installez l'écarteur de plaquettes.
5. Actionnez le levier de frein à plusieurs reprises jusqu'à ce que les deux pistons avancent et touchent l'écarteur de plaquettes. Il se peut qu'un piston avance plus vite que l'autre ; continuez à actionner le levier jusqu'à ce que le deuxième piston touche l'écarteur.
6. Retirez l'écarteur de plaquettes.
7. À l'aide d'un démonte-pneu en plastique, repoussez les pistons à l'intérieur de l'étrier.
8. Répétez les étapes 4 à 7 jusqu'à ce que les deux pistons bougent librement.
9. Remettez les plaquettes de frein en place. Remettez la roue en place.
10. Desserrez les boulons de l'étrier.
11. Actionnez faiblement (d'environ 1,8 kg) le levier de frein à plusieurs reprises afin de remettre les plaquettes de frein à la bonne distance par rapport au disque.
12. Centrez l'étrier sur le disque de frein puis serrez les boulons de l'étrier.
13. Faites tourner la roue et vérifiez que le frein fonctionne correctement. Les pistons doivent bouger de manière fluide et la course du levier ne doit pas être trop longue. Si le frein ne fonctionne pas mieux, procédez à l'entretien de l'étrier.

Pièces et outils requis pour l'entretien

Pièces

- Kit de plaquettes pour freins SRAM® Guide™
- Kit pour les pistons de l'étrier

Accessoires de sécurité et de protection

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Récipient pour recueillir l'huile
- Chiffon propre et non pelucheux

Lubrifiants et liquides

- Alcool isopropylique
- Liquide DOT 5.1 SRAM High-Performance. Si vous n'avez pas de liquide SRAM, veillez à n'utiliser que du liquide DOT 5.1 ou 4.
- Graisse SRAM ou AVID® DOT. Dans le cas où de la graisse SRAM ou AVID DOT ne serait pas disponible, veillez à n'utiliser qu'une graisse compatible DOT.

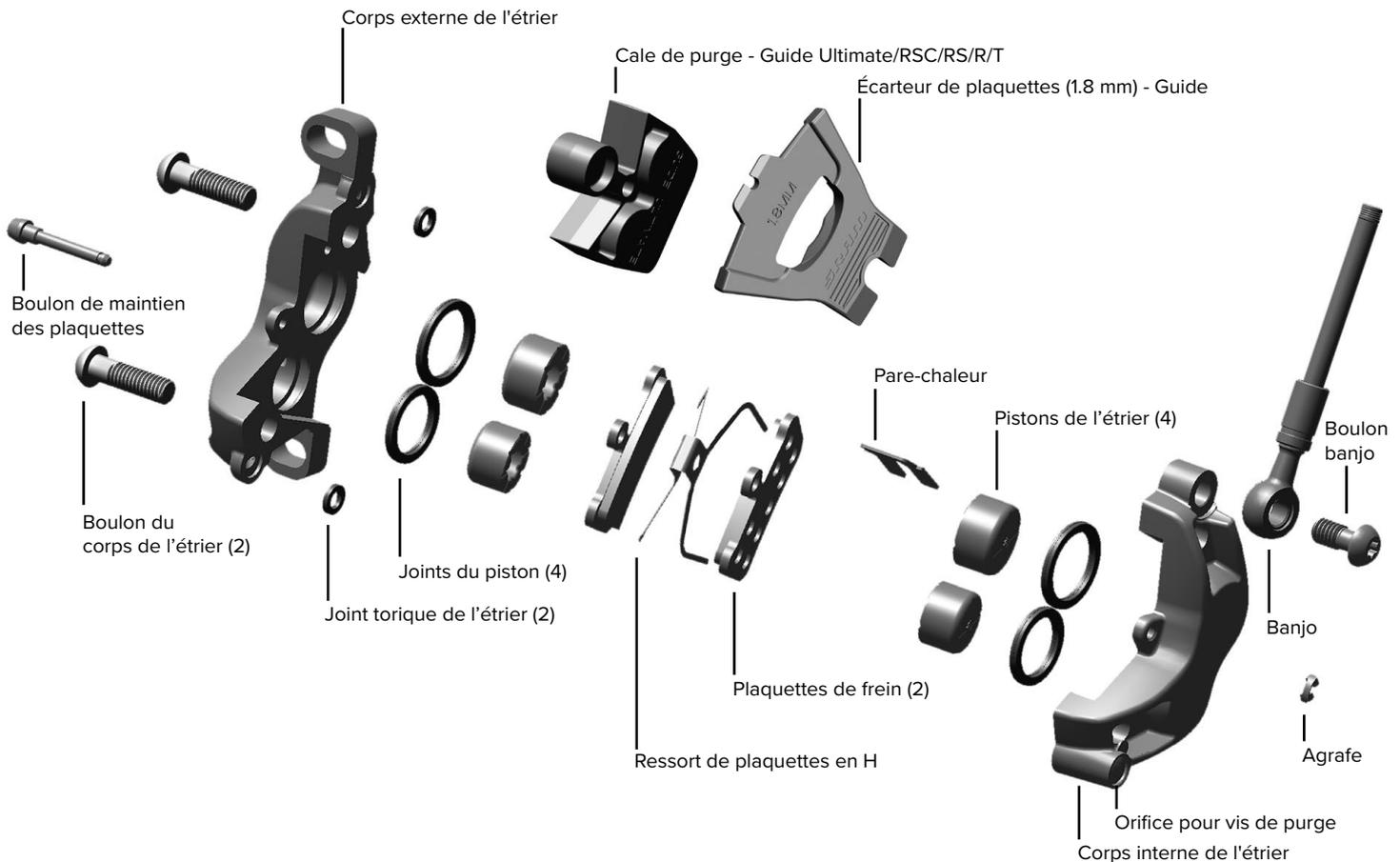
Outils de base

- Clé hexagonale de 2,5 mm
- Pince à bec fin
- Pointe avec bout à angle droit
- Clé TORX® T25
- Douille TORX T25
- Clé dynamométrique
- Pied à coulisse numérique

Outils SRAM

- Kit de purge pour freins SRAM (comprend : cale de purge et raccord pour purge)
- Outil écarteur de plaquettes (1,8 mm) - Étrier Guide

Vue éclatée de l'étrier



Démontage des plaquettes de frein de l'étrier

- 1 À l'aide d'une clé TORX® T25, retirez l'étrier de frein hors de la fourche ou du cadre.

Retirez la patte de montage, ainsi que toute la visserie, hors de l'étrier puis mettez les pièces de côté dans l'ordre de démontage.

- 2 Retirez le E-clip situé sur le boulon de maintien des plaquettes.
Retirez le boulon de maintien des plaquettes hors de l'étrier.



- 3 Retirez les plaquettes de frein, ainsi que le ressort de plaquettes en H, hors de l'étrier.

AVIS

Les plaquettes de frein doivent être remplacées lorsque leur épaisseur totale (plaque d'appui + garniture) est inférieure à 3 mm.



AVIS

Le liquide de frein DOT endommage les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre) ou avec les décors imprimés des freins, essuyez-le immédiatement puis nettoyez les surfaces à l'alcool isopropylique ou à l'eau claire. Les dommages occasionnés par le liquide de frein DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.

- 1** Installez le boulon de maintien de plaquettes.

Insérez l'écarteur de plaquettes Guide™ de manière à ce qu'il vienne se clipser sur le boulon de maintien des plaquettes.



- 2** Actionnez le levier de frein pour faire avancer les pistons jusqu'à ce qu'ils viennent toucher l'écarteur de plaquettes.



- 3** Retirez le boulon creux Banjo.



- 4** Retirez l'écarteur de plaquettes Guide™.
Retirez le clip situé sur le boulon de maintien des plaquettes.



- 5** Retirez chaque boulon de maintien de l'étrier.



- 6** Séparez les deux moitiés du corps de l'étrier.
Mettez le pare-chaaleur de côté.



- 7** Retirez le joint torique situé sur la partie externe de l'étrier.



8 Retirez les pistons de chaque moitié du corps de l'étrier.



9 Retirez les joints des pistons situés à l'intérieur de chaque moitié du corps de l'étrier. Mettez en place des joints neufs à l'intérieur de chaque moitié du corps de l'étrier.

⚠️ AVERTISSEMENT

Veillez à ne pas érafler la cannelure du joint d'étanchéité avec la pointe. Les éraflures peuvent provoquer des fuites de liquide lorsque le levier de frein est actionné, ce qui peut contaminer les plaquettes de frein et entraîner des défaillances du système de freinage.



AVIS

Le liquide de frein DOT endommage les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre) ou avec les décors imprimés des freins, essuyez-le immédiatement puis nettoyez les surfaces à l'alcool isopropylique ou à l'eau claire. Les dommages occasionnés par le liquide de frein DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.

- 1 Vérifiez que les pistons de l'étrier ne sont pas endommagés et remplacez-les le cas échéant.

Appliquez une petite quantité de liquide DOT 5.1 SRAM® High-Performance sur le pourtour de chaque piston. Installez les pistons dans leur guide.

AVIS

Pour de meilleures performances de freinage, utilisez uniquement du liquide DOT 5.1 SRAM High-Performance. Si vous n'avez pas de liquide SRAM, veillez à n'utiliser que du liquide DOT 5.1 ou 4. N'utilisez pas de graisse. La graisse empêche les pistons de rentrer complètement dans leur logement à l'intérieur de l'étrier ce qui diminue les performances des freins.

- 2 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur les deux moitiés du corps de l'étrier, ainsi que sur vos deux gants, puis nettoyez le tout avec un chiffon.

- 3 Ajoutez un petit volume de graisse compatible DOT sur un joint torique neuf, et installez-le dans l'étrier.



- 4** Alignez les deux moitiés du corps de l'étrier puis, à l'aide d'une clé TORX® T25, vissez les deux boulons dans le corps de l'étrier de deux tours complets.

Mettez le pare-chalear en place.



TORX T25



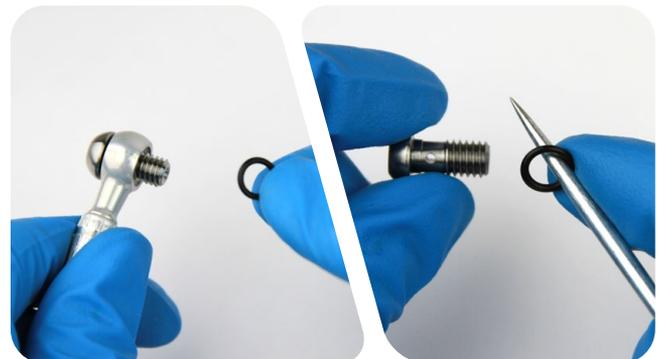
- 5** Serrez chaque boulon à un couple entre 9,8 et 11,8 N·m.



Douille TORX T25

9,8 à 11,8 N·m

- 6** Retirez les joints toriques situés sur le boulon banjo et l'olive banjo. Appliquez une petite quantité de liquide DOT 5.1 SRAM® High-Performance sur les joints toriques neufs puis mettez-les en place.



- 7** Maintenez le raccord banjo selon l'angle souhaité.
Serrez le boulon creux Banjo à un couple entre 4,4 et 5,4 N·m.



- 8** Insérez la cale de purge Guide™ dans l'étrier.



Installez le boulon de maintien de plaquettes.

⚠ AVERTISSEMENT

Il vous faudra procéder à la purge des freins avant de remonter les plaquettes de frein. Le fait d'installer les plaquettes de frein avant de purger les freins pourrait contaminer les plaquettes et entraîner un mauvais fonctionnement du système de freinage.



- 9** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'étrier puis nettoyez-le avec un chiffon.



Examinez votre travail. Si vous constatez qu'un joint torique dépasse de l'olive banjo ou du boulon banjo, retirez le joint torique puis remplacez-le ; reprenez ensuite le procédé d'installation.

⚠ CAUTION

La purge des freins élimine tout le liquide contenu dans le système. Vous devez purger vos freins après avoir procédé à l'entretien de l'étrier de frein et/ou du levier de frein.

Pour connaître les instructions de purge des freins, de raccourcissement des durites de frein et de remplacement des plaquettes de frein, consultez le site www.sram.com/service.

Entretien du levier

Pièces et outils requis pour l'entretien

Pièces

- Guide™ du levier Internals Guide RS ou Guide du levier Internals Guide R/RE / DB5™ / Code™ R

Accessoires de sécurité et de protection

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Récipient pour recueillir l'huile
- Chiffon propre et non pelucheux

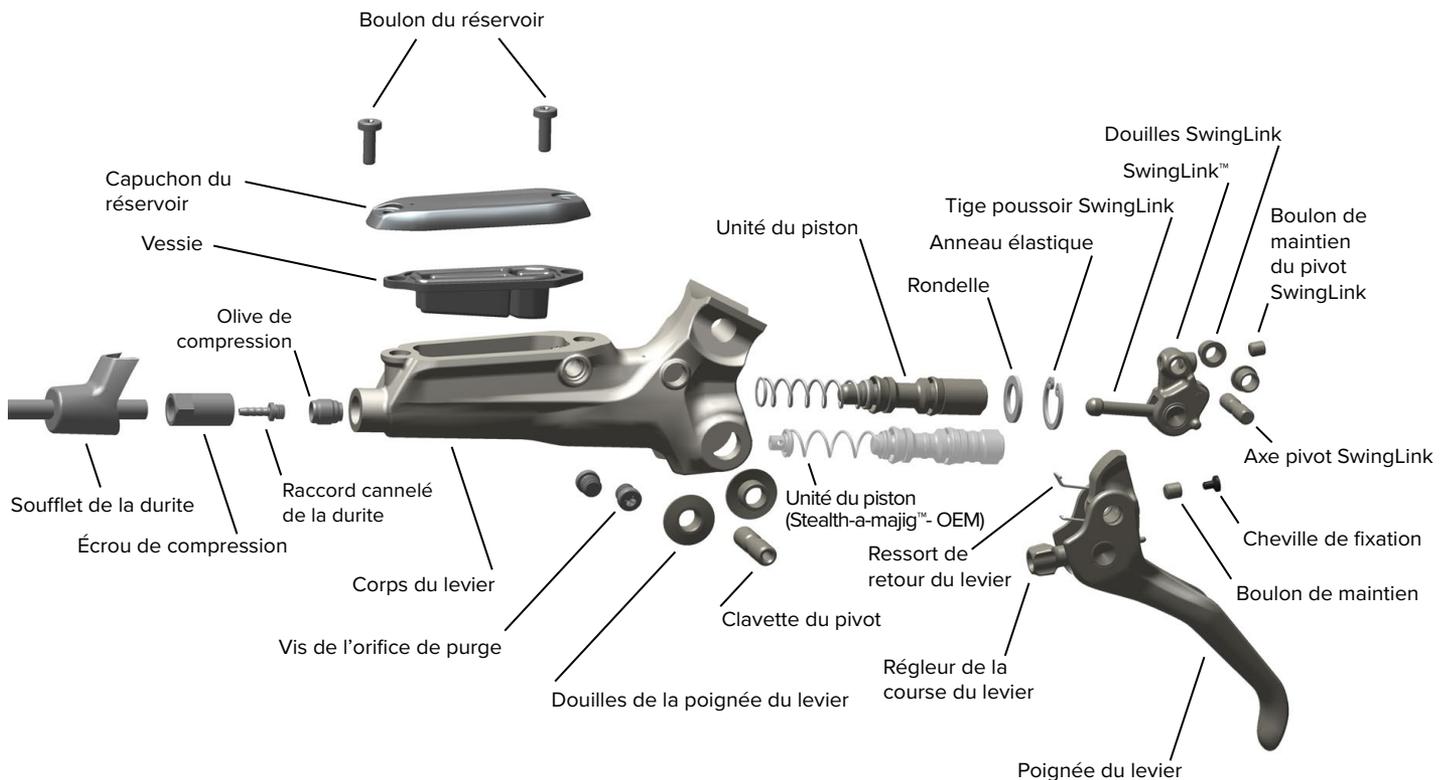
Lubrifiants et liquides

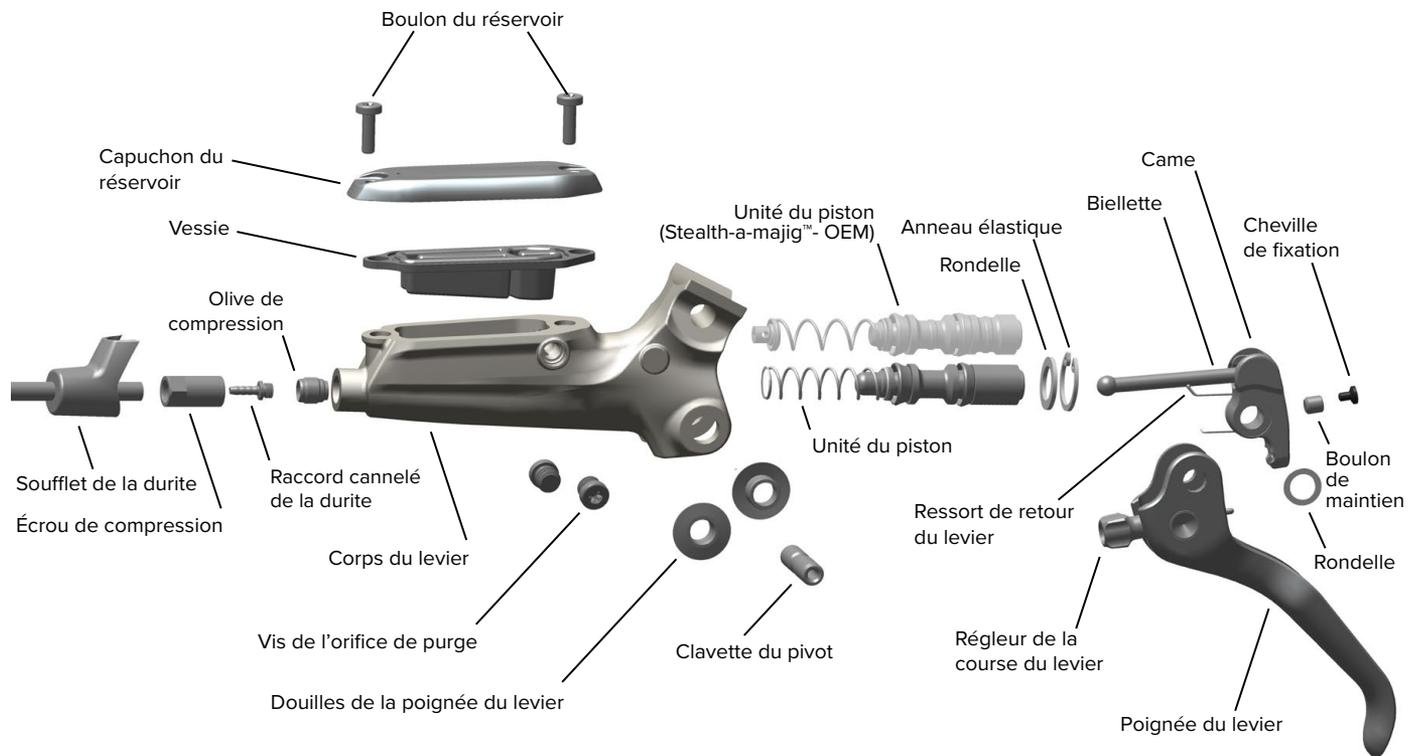
- Alcool isopropylique
- Loctite® Threadlocker Blue 242®
- Liquide de frein DOT5.1 SRAM® High-Performance. Si vous n'avez pas de liquide SRAM, veuillez à n'utiliser que du liquide DOT 5.1 ou 4.
- Graisse SRAM ou AVID® DOT. Dans le cas où de la graisse SRAM ou AVID DOT ne serait pas disponible, veuillez à n'utiliser qu'une graisse compatible DOT.

Outils de base

- Pointe avec bout à angle droit
- Clés TORX® T8, T10 et T25
- Douilles TORX T8 et T10
- Clé pour écrous coniques de 8 mm
- Clé à douille articulée de 8 mm pour écrous coniques
- Clés hexagonales de 2 mm et 4 mm
- Pince à bec fin
- Clé dynamométrique
- Pince pour anneaux élastiques internes
- Coupe-durite hydraulique SRAM®

Vue éclatée du levier Guide RS





AVIS

Le liquide de frein DOT endommage les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre) ou avec les décors imprimés des freins, essuyez-le immédiatement puis nettoyez les surfaces à l'alcool isopropylique ou à l'eau claire. Les dommages occasionnés par le liquide de frein DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.

- 1 Retirez le boulon du collier d'attache du levier de frein et retirez le levier de frein du guidon.
- 2 Au niveau du corps du levier de frein, tirez sur le soufflet de la durite pour avoir accès à l'écrou de compression, puis faites coulisser le soufflet le long de la durite de frein.



- 3 Dévissez l'écrou de compression de la durite, puis tirez la durite de frein ainsi que l'écrou de compression hors du corps du levier de frein.



Clé pour écrous coniques de 8 mm

- 4 Déversez le liquide de frein dans un récipient prévu à cet effet. Actionnez la poignée du levier pour éliminer tout le liquide restant dans le corps du levier.

AVIS

Si le système a été contaminé avec de l'huile minérale ou du liquide DOT 5, lavez toutes les pièces dans de l'eau savonneuse, rincez-les puis laissez-les sécher avant de les réassembler. Installez un jeu complet de joints neufs ainsi qu'une nouvelle durite.

Pour de meilleures performances de freinage, utilisez uniquement du liquide de frein DOT 5.1 SRAM® High-Performance. Si vous n'avez pas de liquide SRAM, veillez à n'utiliser que du liquide DOT 5.1 ou 4 High-Performance.



5 Retirez les boulons du capuchon du réservoir.



6 Retirez le couvercle du réservoir ainsi que la vessie hors du corps du levier.



7 Versez le liquide contenu dans le corps du levier de frein dans un récipient prévu à cet effet.



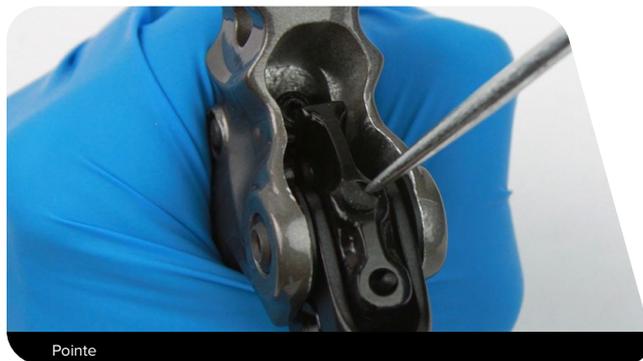
8 Séparez la vessie et le couvercle du réservoir.
Vaporisez de l'alcool isopropylique sur la vessie et le couvercle du réservoir puis nettoyez-les avec un chiffon.

AVIS

Tous les composants doivent être parfaitement secs avant leur réinstallation. De l'eau provenant du nettoyage de la vessie peut s'écouler de la vessie quand elle sèche, ce qui pourrait être interprété à tort comme une fuite du système.



9 Le cas échéant: Retirez la cheville de fixation.



10 Retirez le boulon de maintien.



11 À l'aide d'une clé TORX® T8, poussez la goupille pivot pour la retirer.



12 Retirez la poignée du levier hors du corps du levier.

Le levier lever est composé de quatre éléments : le levier lui-même, l'unité came/biellette, une rondelle et le ressort de retour. Pour que toutes ces pièces restent solitaires, nous vous conseillons de remettre en place la goupille pivot et de mettre le tout de côté avec précautions.



Démontage de l'unité du piston

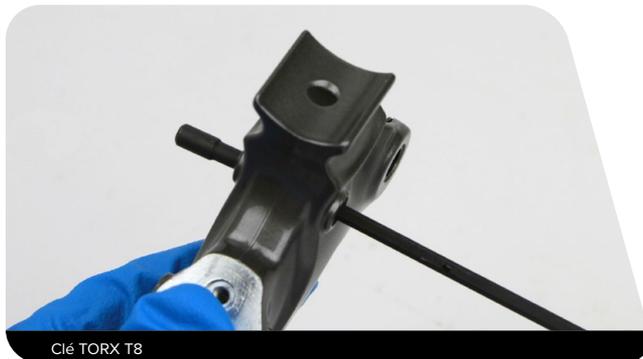
- 1** À l'aide d'une pointe, retirez les douilles situées de chaque côté de la poignée du levier.



- 2 RS uniquement** : à l'aide d'une clé TORX® T8, retirez le boulon de maintien du SwingLink™.



- 3 RS uniquement** : à l'aide d'une clé TORX T8, repoussez la goupille pivot du SwingLink. Le SwingLink est alors facile à extraire.



- 4** Retirez les douilles SwingLink situées de chaque côté du levier.



- 5** À l'aide d'une longue pince pour anneaux élastiques internes, appuyez fermement vers le bas sur le corps du levier pour retirer l'anneau élastique.

Mettez le corps du levier à l'envers pour faire tomber la rondelle.



- 6** À l'aide d'une pince à bec fin, retirez l'unité du piston.

⚠ ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Portez toujours des lunettes de sécurité.

Ne regardez pas directement à l'intérieur du corps du levier pendant cette étape. Le système interne piston/ressort qui est précontraint peut jaillir brutalement hors du corps du levier et provoquer des blessures.



- 7** Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le corps du levier ainsi que sur la poignée du levier, puis nettoyez-les avec un chiffon.



AVIS

Le liquide de frein DOT endommage les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre) ou avec les décors imprimés sur les freins, essuyez-le immédiatement puis nettoyez les surfaces à l'alcool isopropylique ou à l'eau. Les dommages occasionnés par le liquide de frein DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.

- 1 Immergez l'unité du piston neuve dans du liquide de frein DOT 5.1 SRAM® High-Performance.

Comme lubrifiant, vous pouvez également utiliser de la graisse de montage SRAM DOT ou une graisse compatible DOT 5.1 ou DOT 4.



Liquide de frein DOT 5.1 SRAM High-Performance

- 2 Installez la nouvelle unité du piston lubrifiée dans le corps du levier. Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le corps du levier ainsi que sur vos deux gants, puis nettoyez le tout avec un chiffon.



- 3 Installez une rondelle sur l'unité du piston.

À l'aide d'une longue pince pour anneaux élastiques internes, poussez l'unité du piston dans le corps du levier puis logez l'anneau élastique dans sa cannelure. Tournez les œillets de l'anneau élastique à l'opposé de l'ouverture située dans le corps du levier.

Vous pouvez également utiliser une longue clé à douille de 10 mm appuyée contre l'anneau élastique afin de pousser sur le système piston/rondelle/anneau élastique pour le remettre en place dans le corps du levier.



Pince pour anneaux élastiques internes

Installation de la poignée du levier RS

- 1** À l'aide d'une pince à bec fin, installez les douilles du SwingLink™.
Si les douilles SwingLink tombent trop facilement, appliquez une petite quantité de graisse DOT sur les douilles pour les maintenir en place.



- 2** Insérez les douilles de chaque côté de la poignée du levier.



- 3** Placez la biellette dans le piston.



- 4** Alignez le trou du SwingLink avec le trou des douilles puis poussez la goupille pivot dans le trou jusqu'à ce qu'elle se bloque.



5 Appliquez une petite quantité de Loctite® Threadlocker Blue 242® sur le filetage du boulon de maintien de la goupille du SwingLink™.

À l'aide d'une clé TORX® T8, vissez le boulon de maintien du SwingLink dans le SwingLink.



6 Insérez l'unité du levier dans le corps du levier, placez le ressort de retour de la poignée sur le corps du levier.



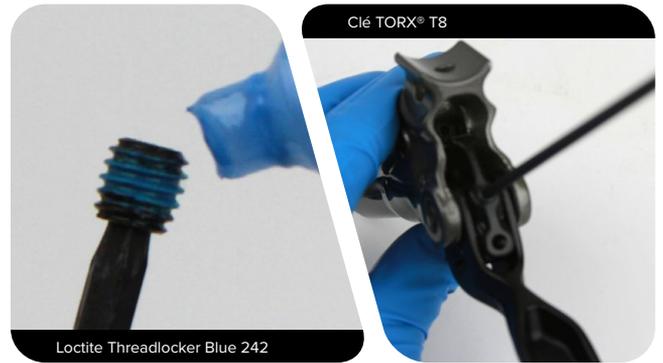
Assurez-vous que le ressort de retour de la poignée est correctement mis en place dans le levier. L'extrémité externe du ressort doit venir en appui contre la poignée du levier alors que l'extrémité interne du ressort doit venir en appui contre le corps du levier. Si le ressort de retour n'est pas correctement installé, vous ne pourrez pas régler la course de la poignée du levier. La molette de réglage de la course doit se situer dans le trou de la came ; si elle n'est pas correctement installée, vous ne pourrez pas régler la course du levier.



7 Alignez la came et la poignée du levier avec les trous du corps du levier puis enfoncez la clavette du pivot à travers les trous.



8 Appliquez une petite quantité de Loctite® Threadlocker Blue 242® sur le boulon de maintien.



9 À l'aide d'une clé TORX T8, vissez le boulon de maintien dans le corps du levier. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille TORX T8, serrez le boulon à un couple compris entre 1,1 et 1,3 N·m.



10 À l'aide d'une clé TORX T8, installez une cheville de fixation du boulon neuve.



11 Enfoncez la vessie dans le capuchon du réservoir. Veillez à ce que la vessie soit insérée, et bien à fleur du capuchon du réservoir.



12 Installez l'unité vessie/capuchon du réservoir sur le corps du levier.



13 À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille TORX® T10, serrez tous les boulons du capuchon du réservoir à un couple compris entre 1,1 et 1,3 N·m.



TORX T10

1,1-1,3 N·m

14 Coupez la durite afin de mettre en place un raccord cannelé neuf et une olive de compression neuve.

⚠ AVERTISSEMENT

Pour tous les freins SRAM équipés d'une olive de compression et d'un raccord cannelé, il faut utiliser un raccord cannelé SJ (Stealth-a-majig) **neuf** (A) et une olive de compression SJ **neuve** de couleur **rouge** (B) au moment du remontage.

Il se peut qu'une olive de compression SJ de couleur autre que rouge ait été installée en usine : elle fonctionnera convenablement avant le démontage du système. Pour remonter le système, vous devrez installer un raccord cannelé SJ neuf et une olive de compression SJ neuve de couleur rouge.

Les durites de frein assemblées avec des raccords cannelés et des olives de compression autres que Stealth-a-majig ne pourront **pas fonctionner**.



Coupe-durite hydraulique SRAM®

15 Appliquez de la graisse DOT sur le filetage du raccord cannelé de la durite. Vissez le raccord cannelé dans la durite jusqu'à ce qu'il affleure avec l'extrémité de la durite.

AVIS

Ne serrez pas trop le raccord cannelé. S'il est trop serré, la gaine interne de la durite pourrait être endommagée.



T8

Graisse DOT

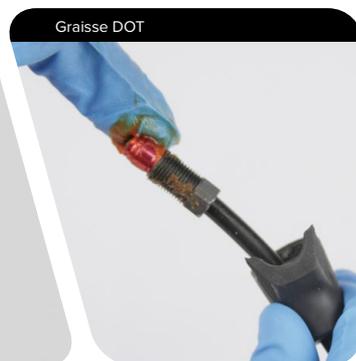
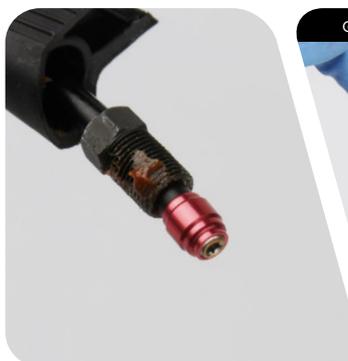
16 Mettez l'écrou de compression en place sur la durite.



17 Vissez l'olive de compression sur le raccord cannelé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle affleure avec le raccord cannelé ou qu'elle soit légèrement plus basse.

Le filetage du raccord de compression est inversé.

Appliquez de la graisse DOT sur l'extérieur de l'olive de compression ainsi que sur le filetage de l'écrou de compression.



18 Appliquez de la graisse SRAM® DOT sur l'écrou de compression et installez le raccord de compression avec son écrou sur le levier.



19 A l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée pour écrou conique, serrez l'écrou de compression à un couple de 8 N·m.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le corps du levier puis nettoyez-le avec un chiffon.



⚠ ATTENTION

La purge des freins élimine tout le liquide contenu dans le système. Vous devez purger les freins après chaque entretien de l'étrier de frein et/ou du levier.

Pour obtenir les instructions de purge des freins, de raccourcissement de la durite de frein et de remplacement des plaquettes de frein, consultez le site www.sram.com/service.

- 1 Insérez les douilles de chaque côté de la poignée du levier.



Étapes pour le remontage de l'unité de frein R:

Placez la rondelle sur l'unité came/biellette. Vous pouvez ajouter une faible quantité de graisse DOT SRAM® pour maintenir la rondelle en place.



Installez le ressort de retour du levier sur l'unité came/biellette.



Maintenez en place l'ensemble ressort de retour/rondelle/came/biellette/levier. Installez l'unité sur la poignée du levier et passez à l'étape 2.



- 2** Insérez l'unité du levier dans le corps du levier en plaçant la biellette dans le piston, et le ressort de retour du levier dans le corps du levier.



Assurez-vous que le ressort de retour de la poignée est correctement mis en place dans le levier. L'extrémité externe du ressort doit venir en appui contre la poignée du levier alors que l'extrémité interne du ressort doit venir en appui contre le corps du levier. Si le ressort de retour n'est pas correctement installé, vous ne pourrez pas régler la course de la poignée du levier.



- 3** Alignez la came et la poignée du levier avec les trous du corps du levier puis enfoncez la clavette du pivot à travers les trous.



- 4** Appliquez une petite quantité de Loctite® Threadlocker Blue 242® sur le boulon de maintien.

À l'aide d'une clé TORX® T8, vissez le boulon de maintien dans le corps du levier.



- 5** À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille TORX® T8, serrez le boulon à un couple compris entre 1,1 et 1,3 N·m.



- 6** À l'aide d'une clé TORX T8, installez une cheville de fixation du boulon neuve.



- 7** Enfoncez la vessie dans le capuchon du réservoir. Veillez à ce que la vessie soit bien enfoncée et bien à fleur du capuchon du réservoir.



- 8** Installez l'unité vessie/capuchon du réservoir sur le corps du levier.



- 9** À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille TORX® T10, serrez tous les boulons du capuchon du réservoir à un couple compris entre 1,1 et 1,3 N-m.



- 10** Coupez la durite afin de mettre en place un raccord cannelé neuf et une olive de compression neuve.

AVIS

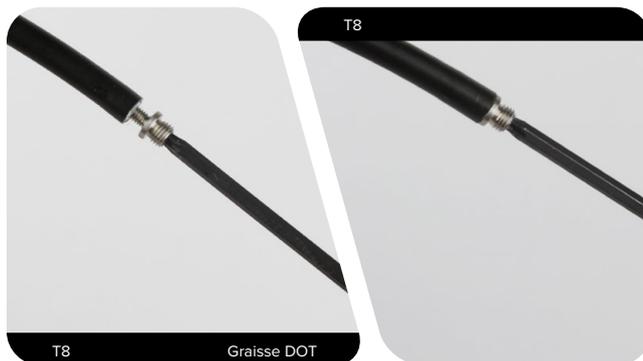
Vous devez installer un raccord cannelé et une olive de compression neufs avant de raccorder le levier de frein à la durite.



- 11** Appliquez de la graisse DOT sur le filetage du raccord cannelé de la durite. Vissez le raccord cannelé dans la durite jusqu'à ce qu'il affleure avec l'extrémité de la durite.

AVIS

Ne serrez pas trop le raccord cannelé. S'il est trop serré, la gaine interne de la durite pourrait être endommagée.



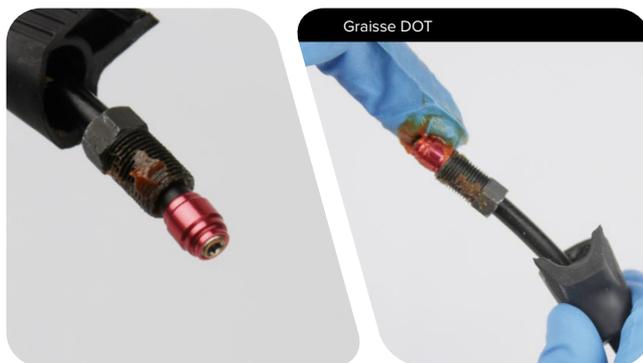
- 12** Mettez l'écrou de compression en place sur la durite.



13 Vissez l'olive de compression sur le raccord cannelé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle affleure avec le raccord cannelé ou qu'elle soit légèrement plus basse.

Le filetage du raccord de compression est inversé.

Appliquez de la graisse DOT sur l'extérieur de l'olive de compression ainsi que sur le filetage de l'écrou de compression.



14 Mettez l'olive de compression et l'écrou en place dans le levier.



15 A l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée pour écrou conique, serrez l'écrou de compression à un couple de 8 N·m.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le corps du levier puis nettoyez-le avec un chiffon.



⚠ ATTENTION

La purge des freins élimine tout le liquide contenu dans le système. Vous devez purger les freins après chaque entretien de l'étrier de frein et/ou du levier.

Pour obtenir les instructions de purge des freins, de raccourcissement de la durite de frein et de remplacement des plaquettes de frein, consultez le site www.sram.com/service.

Procédure de rodage des plaquettes et des disques de frein

Toutes les plaquettes de frein neuves et tous les disques de frein neufs doivent bénéficier d'une mise en fonctionnement progressive appelée « rodage ». Cette procédure de rodage, qu'il faut réaliser avant votre première sortie à vélo, a pour but de vous assurer des sensations de freinage les plus homogènes et les plus puissantes possibles ainsi qu'un freinage très silencieux dans la plupart des conditions. La procédure de rodage chauffe les plaquettes ainsi que les disques de frein ce qui a pour effet de déposer une fine couche régulière de garniture (couche de transfert) sur la surface de freinage du disque. Cette couche de transfert garantit des performances de freinage optimales. Une vidéo sur le processus de rodage est disponible sur le site www.sram.com/service.

⚠ AVERTISSEMENT – RISQUE DE CHUTE

La procédure de rodage exige que vous réalisiez des freinages appuyés. Vous devez vous familiariser avec la puissance et le mode de fonctionnement de vos freins à disque. Le fait de freiner de manière appuyée sans être habitué à la puissance et au mode de fonctionnement des freins à disque peut entraîner une chute et donc des blessures graves voire mortelles. Si vous ne connaissez pas bien la puissance et le mode de fonctionnement de vos freins à disque, il convient de confier la procédure de rodage à un mécanicien vélo qualifié.

Pour obtenir les meilleurs résultats en toute sécurité, veillez à rester assis sur la selle pendant toute la procédure de rodage. Veillez à ne pas bloquer les roues pendant le rodage des freins.

- Roulez à vitesse modérée, puis freinez fortement pour réduire la vitesse jusqu'à ce que vous rouliez au pas. Répétez cette opération une vingtaine de fois.
- Roulez à vitesse élevée, puis freinez très fortement pour réduire la vitesse jusqu'à ce que vous rouliez au pas. Répétez l'opération une dizaine de fois.
- Laissez refroidir les freins avant toute nouvelle sortie.
- Une fois le rodage effectué, il se peut que l'étrier ait besoin d'être recentrer.

Les noms suivants sont des marques déposées de SRAM, LLC :

1:1®, Accuwatt®, Avid®, ATAC®, AXS®, Bar®, Bioposition®, Blackbox®, BoXXer®, DoubleTap®, eTap®, Firecrest®, Firex®, Grip Shift®, GXP®, Holzfeller®, Hussefelt®, Icllic®, i-Motion®, Judy®, Know Your Powers®, NSW®, Omnium®, Osmos®, Pike®, PowerCal®, PowerLock®, PowerTap®, Qollector®, Quarq®, RacerMate®, Reba®, Rock Shox®, Ruktion®, Service Course®, ShockWiz®, SID®, Single Digit®, Speed Dial®, Speed Weaponry®, Spinscan®, SRAM®, SRAM APEX®, SRAM EAGLE®, SRAM FORCE®, SRAM RED®, SRAM RIVAL®, Stylo®, TIME®, Truativ®, TyreWiz®, UDH®, Varicrank®, Velotron®, X0®, X01®, X-SYNC®, XX1®, Zipp®

Les symboles suivants sont des logos déposés de SRAM, LLC :



Les noms suivants sont des marques commerciales de SRAM, LLC :

10K™, 1X™, 202™, 30™, 30 Course™, 35™, 302™, 303™, 353™, 404™, 454™, 808™, 858™, 3ZERO MOTO™, ABLC™, AeroGlide™, AeroBalance™, AeroLink™, Airea™, Air Guides™, AKA™, AL-7050-TV™, Atmos™, Automatic Drive™, AxCad™, Axial Clutch™, Base™, BB5™, BB7™, BB30™, Bleeding Edge™, Blipbox™, BlipClamp™, BlipGrip™, Blips™, Bluto™, Bottomless Tokens™, Cage Lock™, Carbon Bridge™, Centera™, Charger 2™, Charger™, Charger Race Day™, Cleansweep™, Clickbox Technology™, Clics™, Code™, Cognition™, CoLab™, Connectamajig™, Counter Measure™, CYCLO™, DD3™, DD3 Pulse™, DebonAir™, Deluxe™, Deluxe Re:Aktiv™, Descendant™, DFour™, DFour91™, DH™, Dig Valve™, DirectLink™, Direct Route™, Domain™, DOT 5.1™, Double Decker™, Double Time™, Dual Flow Adjust™, Dual Position Air™, DUB™, DUB-PWR™, DZero™, E300™, E400™, Eagle™, E-Connect4™, ErgoBlade™, ErgoDynamics™, ESP™, EX1™, Exact Actuation™, Exogram™, Flow Link™, FR-5™, Full Pin™, G2™, G40™, Giga Pipe™, Gnar Dog™, Guide™, GS™, GX™, Hard Chrome™, Hexfin™, HollowPin™, Howitzer™, HRD™, Hybrid Drive™, Hyperfoil™, i-3™, Impress™, Jaws™, Jet™, Kage™, Komfy™, LINK™, Lyrik™, MatchMaker™, Maxle™, Maxle 360™, Maxle DH™, Maxle Lite™, Maxle Lite DH™, Maxle Stealth™, Maxle Ultimate™, Micro Gear System™, Mini Block™, Mini Cluster™, Monarch™, Monarch Plus™, Motion Control™, Motion Control DNA™, MRX™, MX™, Noir™, NX™, OCT™, OmniCal™, OneLoc™, Paceline™, Paragon™, PC-1031™, PC-1110™, PC-1170™, PG-1130™, PG-1050™, PG-1170™, Piggyback™, Poploc™, Power Balance™, Power Bulge™, PowerChain™, PowerDomeX™, Powered by SRAM™, PowerGlide™, PowerLink™, Power Pack™, Power Spline™, Predictive Steering™, Pressfit™, Pressfit 30™, Prime™, Qalvin™, R2C™, Rapid Recovery™, Re:Aktiv ThruShaft™, Recon™, Reverb™, Revelation™, Riken™, Roller Bearing Clutch™, Rolling Thunder™, RS-1™, Rush™, RXS™, Sag Gradients™, Sawtooth™, SCT - Smart Coasterbrake Technology, Seeker™, Sektor™, SHIFT™, ShiftGuide™, Shorty™, Showstopper™, SIDLuxe™, Side Swap™, Signal Gear Technology™, SL™, SL-70™, SL-70 Aero™, SL-70 Ergo™, SL-80™, SL-88™, SLC2™, SL SPEED™, SL Sprint™, Smart Connect™, Solo Air™, Solo Spoke™, Speciale™, SpeedBall™, Speed Metal™, SRAM APEX 1™, SRAM Force 1™, SRAM RIVAL 1™, S-series™, Stealth-a-majig™, StealthRing™, Super-9™, Supercork™, Super Deluxe™, Super Deluxe Coil™, SwingLink™, SX™, Tangente™, TaperCore™, Timing Port Closure™, TSE Technology™, Tool-free Reach Adjust™, Top Loading Pads™, Torque Caps™, TRX™, Turnkey™, TwistLoc™, VCLC™, Vivid™, Vivid Air™, Vuka Aero™, Vuka Alumina™, Vuka Bull™, Vuka Clip™, Vuka Fit™, Wide Angle™, WiFLi™, X1™, X3™, X4™, X5™, X7™, X9™, X-Actuation™, XC™, X-Dome™, XD™, XDR™, XG-1150™, XG-1175™, XG-1180™, XG-1190™, X-Glide™, X-GlideR™, X-Horizon™, XLoc Sprint™, XPLR™, XPRESSO™, XPRO™, X-Range™, XX™, Yari™, ZEB™, Zero Loss™, ZM2™, ZR1™



Caractéristiques et coloris peuvent être modifiés sans avis préalable.
© 2021 SRAM, LLC

Cette publication contient des marques commerciales et des marques déposées des entreprises suivantes :

Loctite® est une marque déposée de Henkel Corporation. Blue 242™ est une marque de Henkel Corporation.
TORX® est une marque déposée de Acument Intellectual Properties, LLC.

SRAM®

www.sram.com



SIÈGE ASIE
SRAM Taiwan
No. 1598-8 Chung Shan Road
Shen Kang Hsiang, Taichung City
Taiwan R.O.C.

SIÈGE MONDIAL
SRAM LLC
1000 W. Fulton Market, 4th Floor
Chicago, Illinois 60607
USA

SIÈGE EUROPE
SRAM Europe
Paasbosweg 14-16
3862ZS Nijkerk
The Netherlands