G2 Ultimate et RSC

MANUEL D'ENTRETIEN

GEN.0000000005961 Rev F © 2022 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'AFFECTE 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.
CETTE GARANTIE S'APPLIQUE AUX PRODUITS SRAM FABRIQUÉS SOUS LES NOMS DE MARQUE SRAM®, ROCKSHOX®, TRUVATIV®, ZIPP®, QUARQ®, AVID® ET TIME®.

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 inappropriée, 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
- Butées de talonnage
- Plaquettes de frein
- Bagues
- Cassettes
- Chaînes
- Cales
- Corrosion
- Disques de frein
- Joints anti-poussière
- Moyeux libres, corps de cassette, rochets
- Anneaux en mousse, anneaux 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 des leviers de dérailleur
- Rayons
- Pignons
- Filetages/vis endommagés (aluminium, titane, magnésium ou acier)
- Pneus
- Outils
- Mécanismes de transmission
- Plongeurs (tubes supérieurs)
- 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.

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 votre équipement de sécurité !

TABLE DES MATIÈRES

ENTRETIEN DES FREINS SRAM G2 5
PROCÉDURES D'ENTRETIEN 6

DÉPANNAGE 7

ENTRETIEN DE L'ÉTRIER 10
PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN 10
VUE ÉCLATÉE DE L'ÉTRIER 10
DÉMONTAGE DES PLAQUETTES DE FREINS DE L'ÉTRIER 11
DÉMONTAGE DES PISTONS DE L'ÉTRIER 12
INSTALLATION DES PISTONS DE L'ÉTRIER 16

ENTRETIEN DU LEVIER 19
PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN 19
VUE ÉCLATÉE DU LEVIER G2 ULTIMATE 20
VUE ÉCLATÉE DU LEVIER G2 RSC 20
PURGE DU LIQUIDE DU LEVIER 21
DÉMONTAGE DE LA POIGNÉE DU LEVIER 24
DÉMONTAGE DE L'UNITÉ DU PISTON 26
INSTALLATION DE L'UNITÉ DU PISTON 29
INSTALLATION DE LA POIGNÉE DU LEVIER 33
INSTALLATION DU CAPUCHON DU RÉSERVOIR 35
INSTALLATION DE LA DURITE DE FREIN 36

PROCÉDURE DE RODAGE DES PLAQUETTES ET DES DISQUES DE FREIN 38

ENTRETIEN DU ROULEMENT DU LEVIER G2 ULTIMATE 39

Entretien des freins SRAM G2

Nous vous recommandons de faire entretenir vos composants SRAM G2 par un mécanicien vélo qualifié. L'entretien des composants SRAM requiert des connaissances sur les mécanismes du vélo ainsi que sur les outils et lubrifiants/huiles spécialisés.

Les systèmes de freinage SRAM doivent être entretenus à intervalle régulier afin d'assurer un bon fonctionnement des freins. Si du liquide de frein fuit de n'importe quel composant du système de freinage, il se peut que les pièces internes mobiles soient endommagées 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, consultez 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 DOT 5.1 SRAM High-Performance . Si vous n'avez pas de liquide de frein SRAM, utilisez uniquement du liquide de frein DOT 5.1 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 de frein 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 un récipient au sol 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 de frein à disque SRAM pour VTT* sur www.sram.com/service.

⚠ATTENTION

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 s'ils ont été contaminés avec de l'huile minérale ou du liquide DOT 5.

AVIS

Vous devez procéder à l'entretien de l'étrier G2 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.

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.

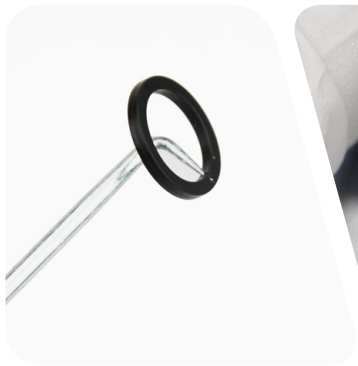
Remplacez le joint ou joint torique par un neuf fourni dans le kit d’entretien. Avec les doigts, un serre-câbles ou une pointe, retirez le joint ou joint torique usagé.

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

AVIS

Veillez à ne pas rayer les surfaces d’étanchéité lors de l’entretien du produit. Les rayures peuvent entraîner des fuites. Consultez le catalogue des pièces détachées pour remplacer la pièce endommagée.

N’appliquez pas de graisse sur les joints des pistons de l’étrier. La graisse présente sur les joints réduit l’espace libre entre les plaquettes et le disque de frein lorsqu’on relâche les freins (retour des plaquettes insuffisant).



Utilisez des mâchoires en métal tendre (aluminium) lorsque vous serrez une pièce dans un étau.

Serrez la pièce avec une clé dynamométrique au couple indiqué dans l’encadré rouge. Si vous utilisez une douille articulée sur une clé dynamométrique, installez la douille à 90 degrés par rapport à la clé.

Couple de serrage recommandé en N·m

AVIS

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.
   Retirez la roue du côté de l'étrier qui pose problème.
2. Retirez le clip situé sur le boulon de maintien des plaquettes.
   Retirez le boulon de maintien des plaquettes fixé sur l'étrier.

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

4. Insérez les deux disques de frein dans la fente de l'étrier.

5 Actionnez le levier de frein pour faire avancer les pistons jusqu'à ce qu'ils touchent les disques de frein.
Retirez les disques de frein.

6 À l'aide d'un démonte-pneu en plastique, repoussez délicatement les pistons à l'intérieur de l'étrier.

Réalisez les étapes 4 à 6 une nouvelle fois.

7 Une fois les pistons parfaitement repoussés à l'intérieur de l'étrier, mettez en place les plaquettes de frein, le ressort en H, le boulon de maintien des plaquettes et le clip.

8 Installez la roue.

9 Actionnez le levier de frein jusqu'à ce que le point de contact soit stable et que la course du levier soit acceptable.

Centrez l'étrier sur le disque si nécessaire.

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.

Entretien de l'étrier

Pièces et outils requis pour l'entretien

Pièces

- Kit de plaquettes de frein SRAM Guide
- Kit de pistons pour étrier de frein à disque - (Comprend des joints, des joints toriques et des pistons pour étrier de 2-16 mm et 2-14 mm) - Guide R, RS, RSC (A1-B1), G2 RSC/Ultimate

Accessoires de sécurité et de protection

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

Lubrifiants et liquides

- Alcool isopropylique
- Liquide de frein DOT 5.1 SRAM High-Performance. Si vous n'avez pas de liquide SRAM, veillez à n'utiliser que du liquide de frein 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

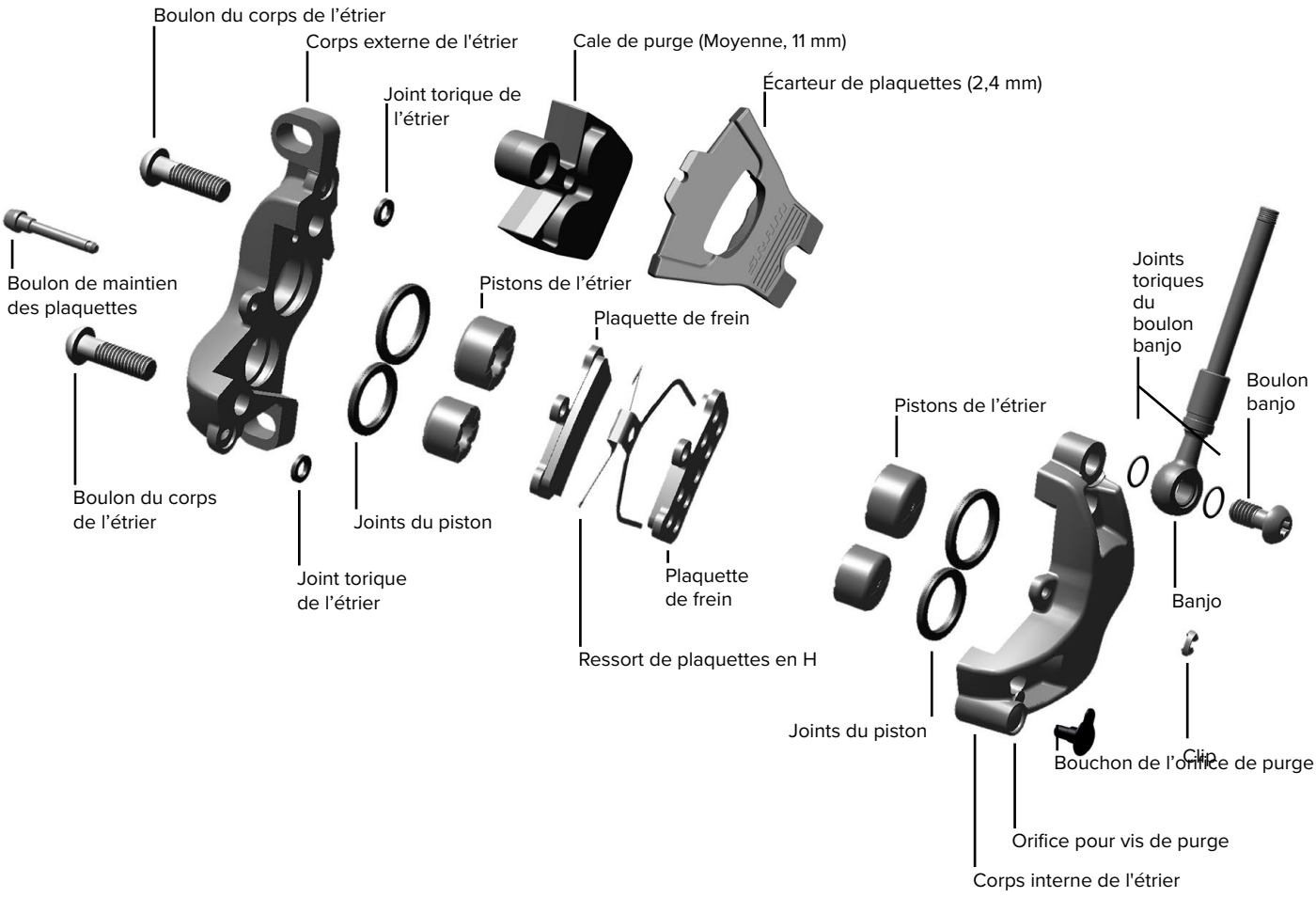
- Clé hexagonale de 2,5 mm
- Pince à bec fin
- Pointe avec bout à angle droit
- Clé TORX T25
- Douille TORX T25
- Clé dynamométrique
- Pied à coulisse numérique

Outils SRAM

- Kit de purge de frein SRAM (comprend une Moyenne, 11 mm cale de purge et un raccord Bleeding Edge)
- Outil écarteur de plaquettes (2,4 mm)

Pour retirer les pistons, vous aurez besoin de deux disques de frein usés d'une épaisseur cumulée totale de 3,7 mm maximum.

Vue éclatée de l'étrier



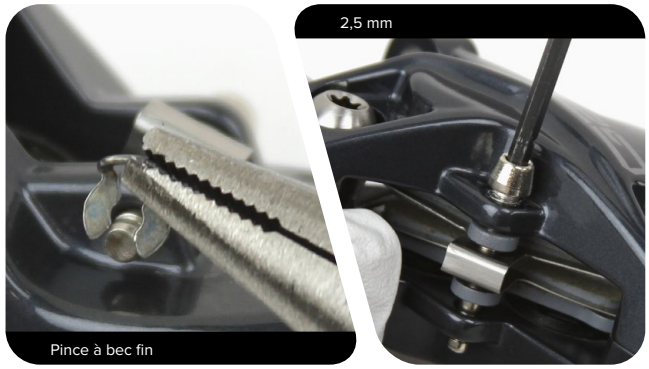
Démontage des plaquettes de freins de l'étrier

1 Retirez l'étrier de frein 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 À l'aide d'une pince à bec fin, retirez le 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

L'entretien de l'étrier est uniquement nécessaire si les pistons sont endommagés ou si le système a été contaminé avec de l'huile minérale ou du liquide DOT 5. Si les étriers fonctionnent normalement, il n'est pas nécessaire de les démonter ni de réaliser leur entretien. Nettoyez les étriers et mettez les plaquettes de frein en place.

Démontage des pistons de l'étrier

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 Insérez les deux disques de frein dans l'étrier et dans la fente prévue à cet effet.

2 Actionnez le levier de frein pour faire avancer les pistons jusqu'à ce qu'ils touchent les disques de frein.

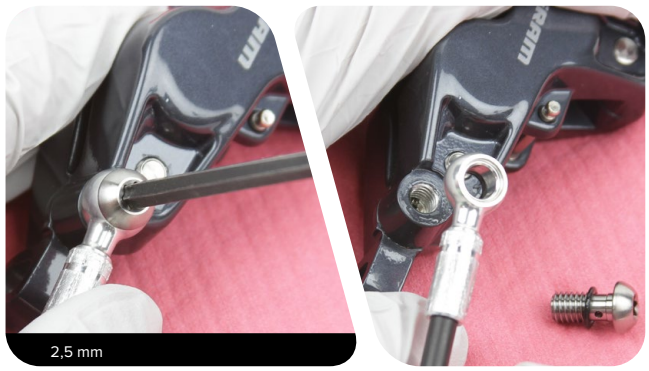
Retirez les disques de frein.

3 Installez le boulon de maintien de plaquettes.

Insérez l'écarteur de plaquettes et clipser-le sur le boulon de maintien des plaquettes.

4 Actionnez le levier de frein pour faire avancer les pistons jusqu'à ce qu'ils touchent l'écarteur de plaquettes.

5 À l'aide d'une clé TORX T25, retirez le boulon banjo.



6 Retirez l'écarteur de plaquettes.

Retirez le boulon de maintien des plaquettes.

7 Retirez chaque boulon du corps de l'étrier.

8 Séparez les deux moitiés du corps de l'étrier.

9 Retirez les deux joints toriques situés sur la partie interne de l'étrier.

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

AVIS

S'il n'est pas possible de retirer les pistons à la main, retirez-les délicatement à l'aide d'une pince en métal tendre.

11 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

N'appliquez pas de graisse sur les joints des pistons de l'étrier. La graisse présente sur les joints réduit l'espace libre entre les plaquettes et le disque de frein lorsqu'on relâche les freins (retour des plaquettes insuffisant).

Pointe

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

Appliquez une petite quantité de liquide de frein SRAM High-Performance DOT 5.1 sur le pourtour de chaque piston et de chaque joint. Installez les pistons dans chaque moitié du corps de l'étrier.

AVIS

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, utilisez uniquement du liquide de frein DOT 5.1 ou 4. **N'appliquez pas de graisse sur les joints des pistons de l'étrier. La graisse présente sur les joints réduit l'espace libre entre les plaquettes et le disque de frein lorsqu'on relâche les freins (retour des plaquettes insuffisant).**

Liquide de frein DOT 5.1

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

3 Appliquez une petite quantité de graisse DOT sur les joints toriques neufs puis installez-les sur la partie externe de l'étrier.

Graisse DOT

4 Alignez les deux moitiés du corps de l'étrier puis vissez chaque boulon dans le corps de l'étrier.
Serrez chaque boulon au couple de 11,5 N·m.

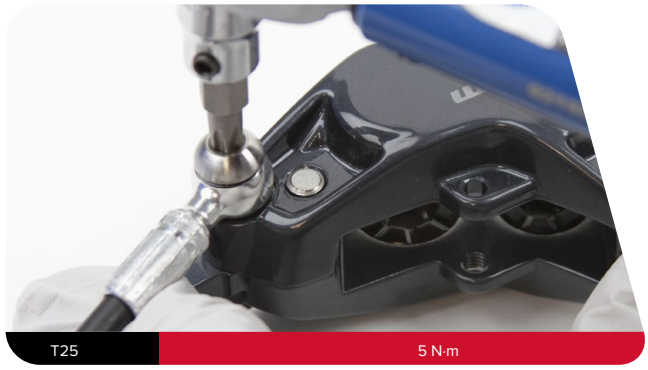
T25 | 11,5 N·m

5 Retirez les joints toriques situés sur le boulon banjo et l'olive banjo.

Appliquez une petite quantité de graisse DOT sur les joints toriques neufs puis mettez-les en place.

6 Maintenez le raccord banjo selon l'angle souhaité.

Serrez le boulon banjo au couple de 5 N·m.



7 Insérez la cale de purge dans l'étrier.

8 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.

Vérifiez visuellement 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.

⚠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 et de raccourcissement de la durite de frein, consultez le site www.sram.com/service.

Pièces et outils requis pour l'entretien

Pièces

- Kit d'entretien/de pièces internes pour levier de frein à disque - (Comprend une unité du piston, une vessie et un ressort) - G2 RSC/ Ultimate

Accessoires de sécurité et de protection

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

Lubrifiants et liquides

- Alcool isopropylique
- Frein-filet Loctite Blue 242
- Liquide de frein SRAM High-Performance DOT 5.1. Si vous n'avez pas de liquide SRAM, veillez à n'utiliser que du liquide de frein 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.

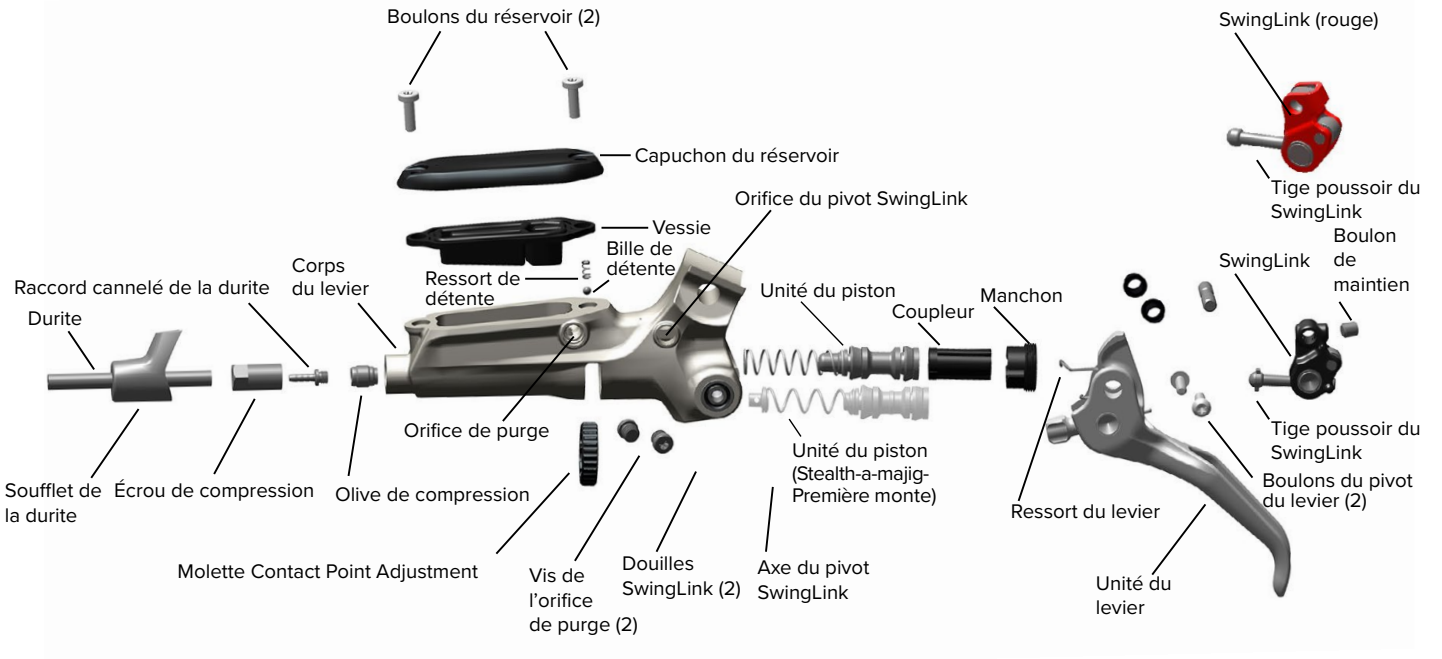
Outils de base

- Pince à bec fin
- Pointe avec bout à angle droit
- Clés TORX T8, T10 et T25
- Douilles TORX T8 et T10
- Clé à douille articulée de 8 mm pour écrous coniques
- Clés hexagonales de 2 mm et 4 mm
- Clé dynamométrique

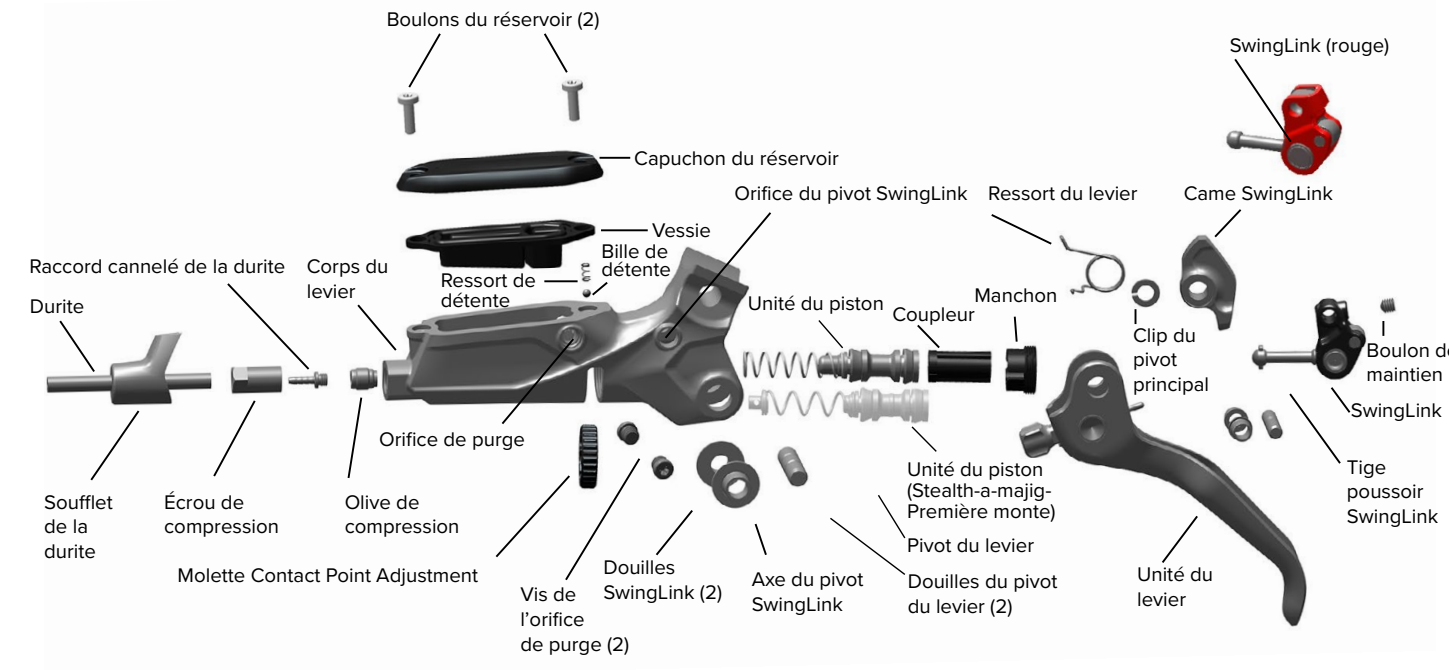
Outils SRAM

- Outil de montage des pièces interne du levier - G2 RSC/Ultimate *(inclus dans le kit d'entretien des pièces internes du levier)*
- Coupe-durite hydraulique SRAM®

Vue éclatée du levier G2 Ultimate



Vue éclatée du levier G2 RSC



Purge du liquide du levier

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.

AVIS

L'entretien du roulement du levier G2 Ultimate ne nécessite pas de purger le liquide de frein DOT présent dans le levier. Si vous ne réalisez que l'entretien du roulement du levier, veuillez commencer l'entretien par le chapitre Démontage de la poignée du levier.

1 À l'aide d'une clé TORX T25 ou d'une clé hexagonale de 4 mm, retirez le boulon du collier de frein fixé sur le collier Discrete, le MMX ou le XLoc (avec un XLoc, il faut enlever le levier de dérailleur) puis retirez le levier de frein fixé sur le cintre.

2 Retirez le soufflet de la durite hors de l'écrou de compression et faites-le glisser le long de la durite.

3 Retirez l'écrou de compression de la durite.

Tirez sur la durite de frein et sur l'olive de compression pour les retirer du corps du levier de frein.

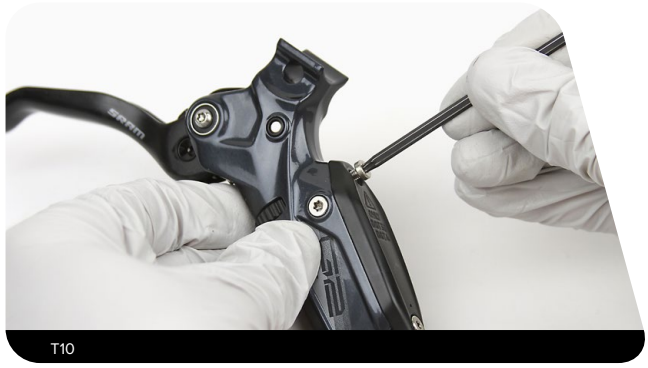
4 Déversez le liquide de frein dans un récipient prévu à cet effet. Actionnez la poignée du levier de frein pour vider le liquide de frein restant à l'intérieur du corps du levier.

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 des joints neufs ainsi qu'une nouvelle durite.

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

5 Retirez le boulon du capuchon du réservoir qui se trouve au plus près de la poignée du levier.



6 Retournez avec précaution le corps du levier de manière à ce que le ressort et la bille de détente tombent du corps du levier. S'ils ne tombent pas tout de suite, tapez délicatement le levier contre un chiffon propre.

7 Retirez le boulon du capuchon du réservoir restant.

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

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

10 Retirez les deux vis de purge.

Installez les joints toriques neufs puis installez les vis de purge dans le corps du levier.

11 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.

Démontage de la poignée du levier

1 **G2 Ultimate :** à l'aide d'une clé TORX T10, retirez les boulons du pivot du levier.

G2 Ultimate T10

G2 RSC : positionnez le pivot du levier sur une douille de 6 mm. Tapez sur une clé hexagonale de 4 mm avec un marteau afin de retirer l'axe du pivot.

G2 RSC Douille de 6 mm

G2 RSC 4 mm

2 Retirez la poignée du levier.

G2 Ultimate : pour remplacer le roulement, reportez-vous au chapitre Entretien du roulement du levier G2, à la page 37.

Si vous n'avez pas besoin de réaliser l'entretien du roulement, poursuivez avec le chapitre Démontage de l'unité du piston, à la page 24.

G2 RSC : une fois retirée du corps du levier, l'unité de réglage de la course du levier va se démonter en quatre parties distinctes : la came du SwingLink, le ressort du levier, le clip de l'articulation principale et l'unité du levier.

Remarque : Certaines versions des leviers de frein G2 Ultimate et G2 RSC sont dotées d'un SwingLink rouge. Les procédures d'entretien sont identiques aux SwingLink noirs, sauf indication contraire.

G2 Ultimate

G2 RSC

SwingLink (rouge)

3 **G2 RSC :** à l'aide d'un petit tournevis plat, retirez délicatement les douilles du pivot. Nettoyez les douilles puis mettez-les en place dans le corps du levier.

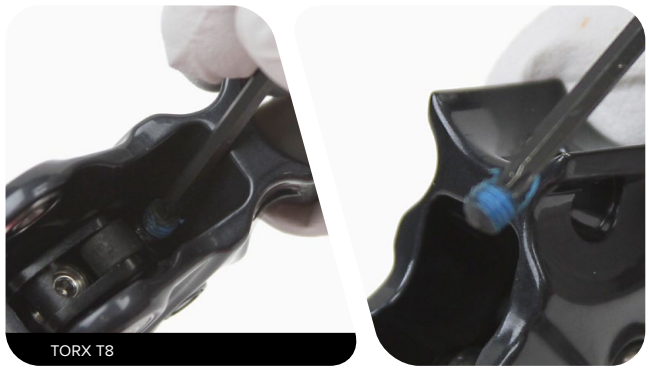
G2 RSC

G2 RSC

Démontage de l'unité du piston

1 À l'aide d'une clé TORX T8, retirez le boulon de maintien du SwingLink.

Remarque : Le SwingLink rouge ne possède pas de vis de maintien.

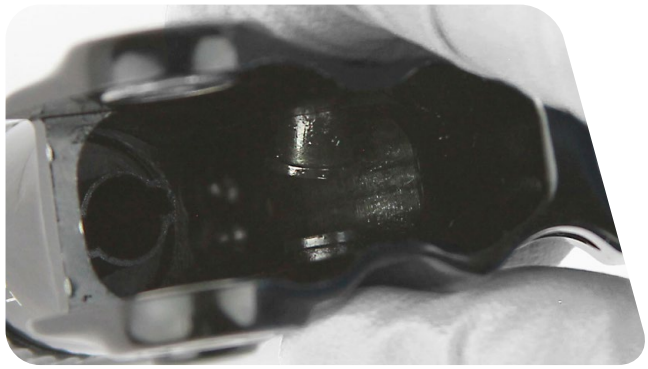


2 À l'aide d'une clé TORX T8, poussez la clavette du pivot SwingLink hors du corps du levier.

3 **SwingLink noir** : À l'aide d'une clé TORX T8, retirez le SwingLink.

SwingLink rouge : Retirez le SwingLink à la main.

4 Retirez les douilles SwingLink à la main.



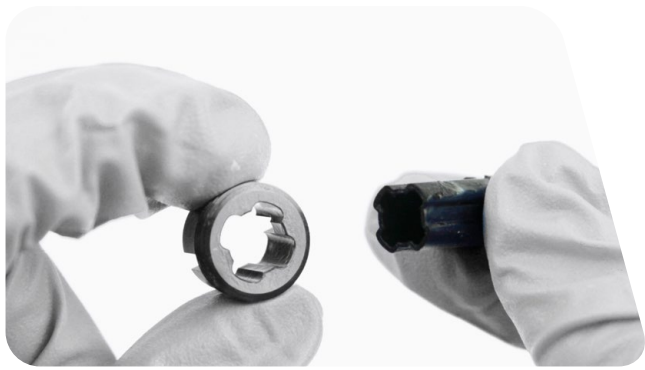
5 À l'aide d'un outil de montage des pièces internes pour levier SRAM, dévissez le manchon du piston ainsi que le coupleur. Insérez l'outil de montage des pièces internes pour levier SRAM dans le corps du levier puis alignez la fente de l'outil avec le manchon du piston. Utilisez l'outil pour dévisser le manchon puis retirer le manchon et le coupleur.

Si le manchon du piston et le coupleur sont coincés dans le corps du levier, utilisez une pince à bec fin pour les retirer délicatement.

Outil de montage des pièces internes pour levier SRAM

6 Retirez le manchon hors du coupleur, à la main.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le manchon et sur le coupleur, puis nettoyez-les avec un chiffon.



7 Posez un chiffon par-dessus le corps du levier pour éviter que le ressort de l'unité du piston ne soit violemment éjecté.

Avec les doigts, poussez la molette de réglage du point de contact pour la faire sortir.

⚠ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Portez vos lunettes de sécurité.

Le ressort de l'unité du piston est précontraint et va être violemment éjecté du corps du levier au moment où la molette de réglage du point de contact sera retirée.

8 Retirez l'unité du piston hors du corps du levier.

9 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le corps du levier et 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 Plongez l'unité du piston neuve dans du liquide de frein SRAM High-Performance DOT 5.1.

Comme lubrifiant, vous pouvez également utiliser de la graisse de montage SRAM DOT ou une graisse compatible DOT 5.1 ou 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 À l'aide de l'outil de montage des pièces internes pour levier SRAM, enfoncez le piston dans le corps du levier tout en insérant la molette de réglage du point de contact dans la fente prévue à cet effet.

Vous devriez entendre un déclic au moment où la molette de réglage du point de contact se met en place.

Outil de montage des pièces internes pour levier SRAM

Enfoncez la molette de réglage du point de contact puis retirez l'outil de montage des pièces internes pour levier.

Outil de montage des pièces internes pour levier SRAM

4 Appliquez une fine couche de graisse DOT sur le filetage du manchon.

Graisse DOT

5 Mettez en place le manchon sur le coupleur.
Le filetage du manchon doit être situé à l'opposé de la base du coupleur.

6 À l'aide de l'outil de montage des pièces internes pour levier SRAM, insérez puis vissez le manchon et le coupleur sur l'unité du piston.

Engagez les fentes situées sur le manchon avec la molette de réglage du point de contact puis continuez à tourner l'outil de montage des pièces internes pour levier SRAM dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il se bloque.

Outil de montage des pièces internes pour levier

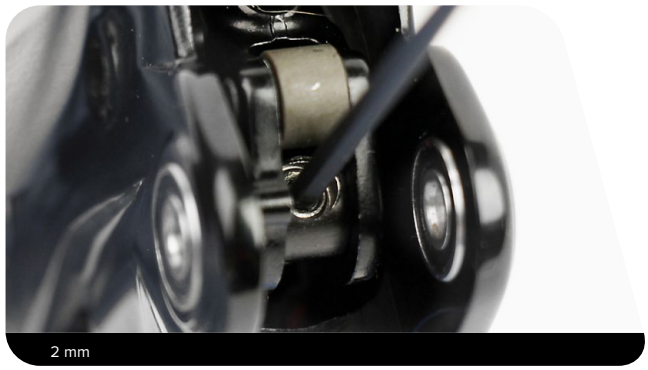
Outil de montage des pièces internes pour levier

7 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.

Pince à bec fin

8 **Black SwingLink:** Augmentez la longueur de la tige poussoir sur le SwingLink autant que possible. À l'aide d'une clé hexagonale de 2 mm, positionnez la tige poussoir dans le manchon du coupleur.



Red SwingLink: Place the SwingLink pushrod into the piston.

9 Alignez les trous du SwingLink avec les douilles du SwingLink, puis enfoncez la clavette du pivot dans le trou jusqu'à ce qu'elle affleure avec le corps du levier.

10 Appliquez une petite quantité de frein-filet Loctite Threadlocker Blue 242 sur le boulon de maintien.

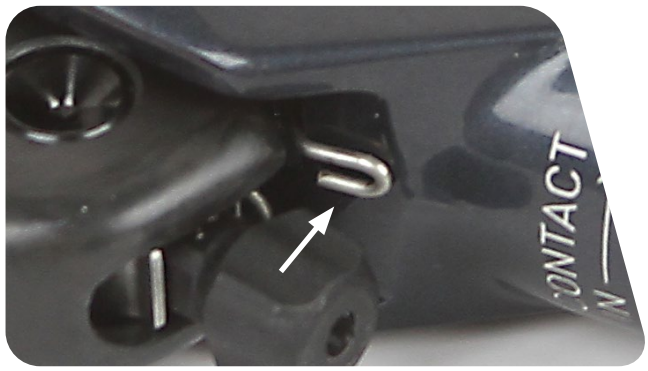
11 À l'aide d'une clé TORX T8, vissez le boulon de maintien SwingLink dans le corps du levier. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille TORX T8, serrez le boulon au couple de 1,2 N·m.

Installation de la poignée du levier

1 Insérez l'axe de la vis de réglage de la course dans l'orifice de la came SwingLink.

2 Alignez les trous du pivot de la poignée du levier avec les trous du pivot du corps du levier.

Vérifiez que le ressort du levier 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 n'est pas correctement installé, vous ne pourrez pas régler la course de la poignée du levier.



G2 RSC : maintenez le ressort et le clip du pivot principal en place tout en installant la poignée du levier.

3 **G2 Ultimate :** appliquez une petite quantité de frein-filet Loctite Threadlocker Blue 242 sur chaque boulon du pivot.

À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille TORX T10, serrez chaque boulon du pivot au couple de 1,2 N·m.

G2 RSC : à l'aide d'un marteau, tapez *délicatement* sur l'axe du pivot pour l'insérez dans l'orifice du pivot.

Installation du capuchon du réservoir

1 Enfoncez la vessie dans le capuchon du réservoir en veillant à ce que la vessie soit correctement installée à l'intérieur. La vessie doit être à fleur du capuchon.

2 Insérez l'unité vessie/capuchon du réservoir sur le corps du levier.

3 Installez d'abord la bille de détente, puis le ressort de détente, dans l'orifice du réservoir du corps du levier situé au plus près de la poignée du levier.

4 À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille TORX T10, serrez chaque boulon du capuchon du réservoir au couple de 1,2 N·m.

Installation de la durite de frein

1 Coupez la durite afin d'installer 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** et une olive de compression SJ **neuve** de couleur **rouge** 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

2 Appliquez de la graisse DOT sur le filetage du raccord cannelé de la durite. Vissez le raccord cannelé sur 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.

Graisse DOT

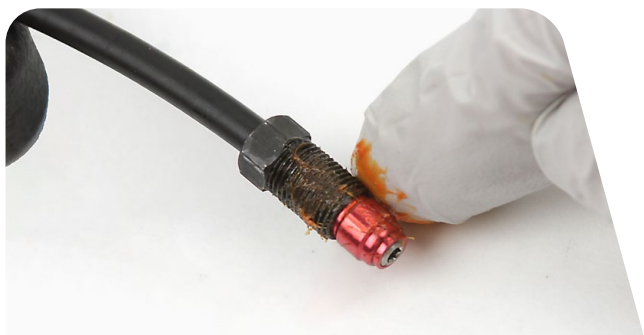
T8

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

4 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 de l'olive 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.


Graisse DOT

5 Mettez l’olive de compression et l’écrou en place dans le levier.

6 A l’aide d’une clé dynamométrique équipée d’une douille articulée pour écrou conique, serrez l’écrou de compression au couple de 8 N·m.

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

Douille articulée pour écrou conique de 8 mm	8 N·m

⚠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

Alle neuen Bremsbeläge und Bremsscheiben sollten sorgfältig eingefahren werden. Das Einfahren, das vor der ersten Fahrt stattfinden sollte, gewährleistet ein gleichmäßiges Bremsverhalten und hohe Bremskraft sowie geräuscharmes Bremsen unter den meisten Fahrbedingungen. Beim Einfahren werden die Bremsbeläge und Bremsscheiben erwärmt, sodass sich eine gleichmäßige Schicht Bremsbelagmaterial (Transferschicht) auf der Oberfläche der Bremsscheibe absetzt. Diese Transferschicht optimiert die Bremsleistung. Ein Video zum Einfahrverfahren finden Sie auf www.sram.com/service.

⚠WARNUNG – UNFALLGEFAHR

Der Einfahrprozess erfordert heftiges Bremsen. Sie müssen mit der Leistung und Bedienung von Scheibenbremsen vertraut sein. Durch heftiges Bremsen, ohne mit der Leistung und Bedienung von Scheibenbremsen vertraut zu sein, kann es zu Unfällen mit schweren oder tödlichen Verletzungen kommen. Wenn Sie mit der Leistung und Bedienung von Scheibenbremsen nicht vertraut sind, sollten Sie die Bremsen von einem qualifizierten Fahrradmechaniker einfahren lassen.

Um optimale Ergebnisse zu erzielen, bleiben Sie während des gesamten Verfahrens zum Einfahren der Beläge auf dem Fahrrad sitzen. Die Räder dürfen beim Einfahren nicht blockieren.

- Beschleunigen Sie das Fahrrad auf eine mittlere Geschwindigkeit und betätigen Sie kräftig die Bremsen, bis das Fahrrad auf Schrittgeschwindigkeit abgebremst wird. Wiederholen Sie den Vorgang ca. 20 Mal.
- Beschleunigen Sie das Fahrrad auf eine höhere Geschwindigkeit und betätigen Sie sehr kräftig die Bremsen, bis das Fahrrad auf Schrittgeschwindigkeit abgebremst wird. Wiederholen Sie den Vorgang ca. 10 Mal.
- Lassen Sie die Bremsen abkühlen, bevor Sie weiter mit dem Fahrrad fahren.
- Nachdem das Einfahrverfahren durch-geführt wurde, muss möglicherweise der Bremssattel neu zentriert werden.

Entretien du roulement du levier G2 Ultimate

Pour réaliser cet entretien, vous aurez besoin d'une presse pour le roulement de l'articulation du levier

1 Installez la presse à roulement filetée dans le corps du levier de sorte que son côté creux soit tourné vers le roulement à démonter.

2 Insérez le boulon dans la presse à roulement et vissez-le dans la presse à roulement filetée.

3 Serrez le boulon de la presse jusqu'à ce que le roulement sorte du corps du levier et tombe dans la partie creuse de la presse à roulement filetée. Dévissez le boulon de la presse à roulement pour retirer l'outil et le roulement usagé.

Répétez les étapes 1 à 3 pour l'autre roulement.

4 Nettoyez l'emplacement du roulement sur le corps du levier.

5 Pour installer un roulement neuf, insérez la presse à roulement filetée dans le corps du levier de sorte que sa partie plate soit tournée vers l'emplacement du roulement.

6 Positionnez un roulement neuf dans l'emplacement du roulement.

Insérez le boulon dans la presse à roulement et vissez-le dans la presse à roulement filetée.

Ne réutilisez jamais de roulement ayant déjà été démonté.

7 Serrez le boulon de la presse à roulement jusqu'à ce que le roulement soit inséré dans le corps du levier.

Dévissez le boulon de la presse à roulement pour retirer l'outil du corps du levier.

Répétez les étapes 4 à 6 pour installer l'autre roulement neuf.

Pour poursuivre l'entretien du levier, reportez-vous au chapitre Démontage de l'unité du piston, à la page 24.

Si vous n'avez pas besoin de procéder à l'entretien des pièces internes du levier, reportez-vous au chapitre Installation de la poignée du levier, à la page 31, pour assembler le levier de frein.

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®, Iclic®, 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®, Truvativ®, 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™, MicroAdjust™, 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.
© 2022 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.

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

WORLD HEADQUARTERS
SRAM LLC
1000 W. Fulton Market, 4th Floor
Chicago, Illinois 60607
U.S.A.

EUROPEAN HEADQUARTERS
SRAM Europe
Paasbosweg 14-16
3862ZS Nijkerk
The Netherlands