

MAITRISER LA PURGE DU BLEEDING EDGE SRAM

CONSEILS ET OUTILS POUR
VOUS AIDER À GARDER
VOS FREINS SRAM EQUIPE
DU BLEEDING EDGE AU
TOP. INSTRUCTIONS :

BLEEDING EDGE, PROCEDURE DE PURGE

À FAIRE OU À NE PAS FAIRE LORS DE LA
MAINTENANCE DES FREINS

LIQUIDE DOT OU HUILE MINÉRALE

SRAM

BLEEDING EDGE, PROCEDURE DE PURGE

GUIDE ULTIMATE, GUIDE RSC, GUIDE RS,
GUIDE R, LEVEL ULTIMATE, LEVEL TLM

Notre procédure de purge Bleeding Edge est si intuitive que vous serez surpris de la simplicité avec laquelle vos freins atteignent leur degré de perfection. Nous vous recommandons de purger vos freins au moins une fois par an pour obtenir des performances optimales.

OUTILS NÉCESSAIRES:



KIT DE PURGE SRAM AVEC
RACCORD BLEEDING EDGE



GANTS EN NITRILE



LUNETTES DE SÉCURITÉ



CLÉS TORX®
(TAILLE: T25, T10)



CLÉS HEXAGONALES
(TAILLE: 2,5 MM, 5 MM)



EAU OU ALCOOL ISOPROPYLIQUE

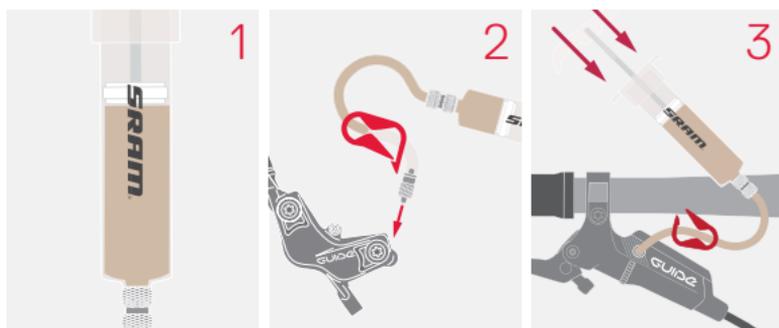


CHIFFON NON PELUCHEUX



ENTRETOISE DE PLAQUETTES
SRAM

POUR RÉALISER LA PURGE PARFAITE



1. PRÉPAREZ LES SERINGUES

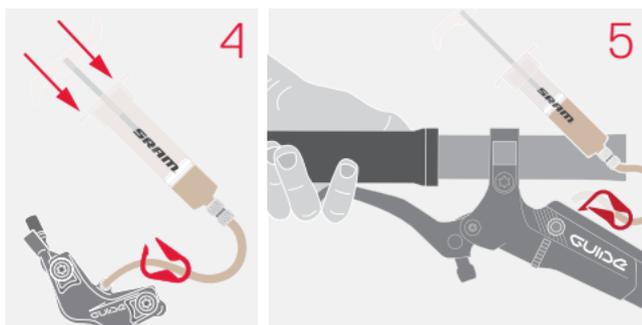
Remplissez aux 3/4 la seringue équipée du raccord de purge standard de liquide DOT 5.1* haute performance de SRAM et la seringue équipée du raccord Bleeding Edge d'un peu de liquide DOT 5.1. *N'utilisez pas de liquide DOT 5.

2. PRÉPAREZ LE FREIN

Réglez le point de contact pour réduire au maximum la course du levier. Retirez la roue du vélo. Retirez le cache de l'orifice de purge et poussez le raccord Bleeding Edge dans cet orifice jusqu'à entendre un clic. Faites pivoter la connexion de l'outil Bleeding Edge d'un tour complet dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour ouvrir le système. Retirez la vis de l'orifice de purge du levier (Du liquide peut s'écouler de l'orifice) et fixez la seringue remplie aux 3/4 à l'orifice du levier.

3. PURGEZ LE SYSTÈME

Ouvrez les clips sur les flexibles des seringues, puis appuyez doucement sur le piston de la seringue du levier remplie aux 3/4 pour pousser le liquide dans la seringue de l'étrier en vous arrêtant avant que de l'air ne pénètre dans le flexible de la seringue du levier. Maintenez ensuite la seringue de l'étrier à la verticale tout en tirant lentement sur le piston du levier afin d'aspirer le liquide de la seringue de l'étrier. Arrêtez avant que de l'air ne pénètre dans le flexible de la seringue de l'étrier. Faites pivoter la connexion de l'outil Bleeding Edge dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il s'arrête pour fermer le système. Appuyez sur le levier de frein et relâchez-le. Tenez la seringue du levier à la verticale. Tirez fermement sur le piston pour créer une dépression, puis comprimez-le pour mettre le système sous pression. Répétez cette procédure plusieurs fois jusqu'à ce qu'une petite quantité de bulles seulement ne subsiste dans le système.



4. ÉGALISEZ ET FERMEZ LE SYSTÈME

Comprimez et relâchez le piston de la seringue du levier pour remplir le système. Retirez la seringue du levier et remettez la vis de purge en place. Nettoyez l'excédent de liquide DOT s'écoulant de l'orifice de purge à l'aide d'un chiffon non pelucheux imbibé d'eau ou d'alcool isopropylique. Retirez la seringue équipée de la connexion Bleeding Edge en la tirant tout droit hors de l'étrier. Ne faites pas pivoter la connexion Bleeding Edge lors du retrait.

5. RÉGLEZ LES PLAQUETTES DE FREIN

Retirez l'entretoise, réinstallez les plaquettes de frein et les roues. Appuyez sur le levier et relâchez-la à trois reprises pour faire avancer les pistons de l'étrier. Au cours de la première pression, le levier va toucher le cintre tandis que les pistons avanceront ; c'est normal.

Pour des instructions plus détaillées sur la purge des freins, consultez www.sram.com/service et la chaîne YouTube [youtube.com/SRAMtech](https://www.youtube.com/SRAMtech)

ATTENTION, TOUS LES LUBRIFIANTS ET LIQUIDES NE SONT PAS COMPATIBLES AVEC VOS FREINS

N'utilisez pas de lubrifiant ne mentionnant pas clairement la compatibilité avec le liquide DOT. De nombreux lubrifiants en spray disponibles dans le commerce ne sont pas compatibles DOT.

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

N'utilisez pas d'outils, chiffons ou seringues ayant été contaminés par de l'huile minérale, du liquide DOT 5 ou du fluide hydraulique.

L'utilisation de lubrifiants non compatibles ou de supports contaminés endommagera de manière permanente les joints et réduira les performances de freinage.

INSTRUCTION DE MONTAGE DES NOUVEAUX EMBOUTS STEALTH-A-MAJIG ET OLIVE DE COMPRESSION – MISE À JOUR IMPORTANTE

Depuis mars 2016, tous les kits de pièces détachées pour freins hydrauliques SRAM sont équipés du nouvel Ardillon Stealth-a-Majig (SJ) et d'une nouvelle olive de compression.

L'ardillon et l'olive de compression SJ sont rétrocompatibles avec l'ensemble des systèmes de freinage hydraulique SRAM (et Avid) ; les olive sont anodisés et de couleur rouge pour une identification plus facile. Outre leur couleur, l'ardillon et l'olive de compression SJ se distinguent principalement par une empreinte TORX® T8 sur l'ardillon (les anciens ardillons utilisaient une empreinte TORX® T10), des filetages externes sur la tête l'ardillon et une extrémité fileté sur l'olive de compression.

Le système Stealth-a-majig a été conçu pour permettre le passage des durites hydrauliques à travers les cadres sans avoir à effectuer une nouvelle purge lors le montage initial. Les leviers de frein Guide, Level et DB spécifiques à SJ peuvent être identifiés à l'aide du logo « Stealth-a-majig Only » sur le levier au niveau de l'orifice d'entrée de la durite. Ces leviers de frein requièrent l'utilisation d'un raccord et d'une installation de compression SJ spécifiques ; l'utilisation d'un ancien ardillon et d'une ancienne olive de compression compliquera l'utilisation du levier ou le bloquera.

Utilisés sur un frein autre que Stealth-a-majig, l'ardillon et l'olive de compression SJ assurent un montage plus précis et empêchent tout mauvais alignement.

Lors de l'installation d'un raccord Stealth-a-majig, lubrifiez les filetages avec une graisse SRAM DOT compatible et utilisez une clé TORX® T8 pour introduire l'ardillon dans le flexible comme habituellement. Les olives de compression présentent un filetage inversé et sont installés jusqu'à ce que l'ardillon affleure ou dépasse légèrement l'olive de compression. L'ensemble doit être lubrifié à l'aide d'une graisse SRAM DOT compatible avant de serrer l'écrou de compression. Le couple de serrage de l'écrou de compression est de 8 nm ou 71 po/lbs ; cette valeur est plus élevée que sur les anciens écrous et installations de compression.

Les raccords et installations de compression Stealth-a-majig sont à usage unique ; ils doivent être remplacés si la durite est déconnecté du levier ou de l'étrier.

CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR LE LIQUIDE DOT ET L'HUILE MINÉRALE

UN VÉRITABLE CHOIX.

Certains freins utilisent de l'huile minérale plutôt que du liquide DOT. Pourquoi SRAM opte forcément pour le liquide DOT ? Car il est plus performant. C'est aussi simple que ça. Le liquide DOT est un liquide de frein hydraulique, inventé pour être le meilleur de sa catégorie, ce qui explique pourquoi vous ne trouverez jamais d'huile minérale dans une Ferrari. Voici les points à retenir :

1. DOT SIGNIFIE « DEPARTMENT OF TRANSPORTATION » (MINISTÈRE DES TRANSPORTS)

Cela signifie qu'il doit être conforme aux normes gouvernementales. On ne peut pas en dire autant de l'huile minérale. Presque toutes les entreprises de motos et de voitures au monde utilisent du liquide DOT — c'est la norme pour des freins performants.

2. LE LIQUIDE DOT GÈRE MIEUX LA CHALEUR QUE L'HUILE MINÉRALE

Le liquide DOT intègre l'eau au liquide, tandis que l'huile minérale la garde séparée. C'est pourquoi dans les systèmes à huile minérale, l'eau contenue dans le système entre en ébullition à 100°C, tandis que des liquides DOT « humide », même saturés d'eau, n'entrent en ébullition qu'à 180°C.

3. DOT ET HUILE MINÉRALE DOIVENT ÊTRE MANIPULÉS AVEC LE PLUS GRAND SOIN

Un équipement de protection et les procédures de recyclage sont identiques dans les deux cas. Tout contact avec la peau doit être strictement évité.

4. TOUS LES FREINS HYDRAULIQUES NÉCESSITENT UN ENTRETIEN RÉGULIER

Même si certains fabricants arguent que les freins à huile minérale sont « sans entretien », la vérité est que tout système de frein nécessite une maintenance périodique.

5. LE LIQUIDE DOT N'EST PAS BREVETÉ

Vous pouvez utiliser n'importe quelle marque de liquide DOT (3, 4 ou 5.1*) sur les freins SRAM et Avid. Les systèmes à huile minérale requièrent généralement une huile brevetée. *N'utilisez pas de liquide DOT 5.