



# ÉTABLI POUR SRAM BLEED- ING EDGE

CONSEILS ET OUTILS  
POUR VOUS AIDER À  
GARDER VOS FREINS  
SRAM BLEEDING AU TOP.  
CONTENU :

PROCÉDURE DE PURGE BLEEDING EDGE

CHOSSES À FAIRE ET À NE PAS FAIRE EN  
TERMES DE MAINTENANCE DES FREINS

LIQUIDE DOT OU HUILE MINÉRALE



**SRAM**

# PROCÉDURE DE PURGE BLEEDING EDGE

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 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 ISOPROPANOL

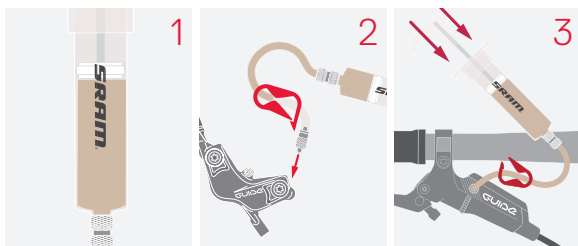


CHIFFON NON PELUCHEUX



ENTRETOISE DE PLAQUETTES  
SRAM

# POUR RÉALISER LA PURGE PARFAITE



## 1. PRÉPAREZ LES SERINGUES

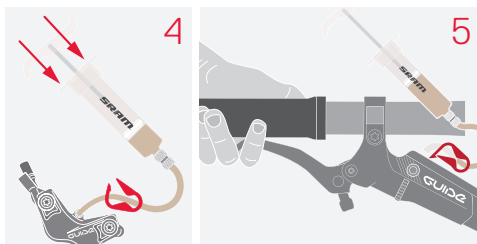
Remplissez aux 3/4 la seringue équipée du raccord de purge standard de liquide DOT 5.1\* haute performance de SRAM et la seringue équipée du raccord Bleeding Edge d'un peu de liquide DOT. \*N'utilisez pas de liquide DOT 5.

## 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 l'orifice de la seringue 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 (le liquide va s'écouler depuis l'orifice de purge) du levier et fixez la seringue remplie aux 3/4 à l'orifice du levier.

## 3. PURGEZ LE SYSTÈME

Ouvrez les colliers sur les flexibles de la seringue, puis appuyez doucement sur la seringue du levier remplie aux 3/4 pour déplacer le liquide dans la seringue de l'étrier en vous arrêtant avant que de l'air ne pénètre dans le flexible de la seringue. Maintenez ensuite la seringue de l'étrier à la verticale tout en tirant lentement sur le piston doseur du levier afin d'amener le liquide de la seringue dans 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 la lame du levier et relâchez-la. Tenez la seringue du levier à la verticale. Tirez fermement sur le piston doseur pour créer du vide, puis compressez-le pour mettre le système sous pression. Répétez cette procédure plusieurs fois ou jusqu'à ce qu'une petite quantité de bulles seulement subsiste dans le système.



#### 4. ÉGALISEZ ET FERMEZ LE SYSTÈME

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

#### 5. RÉGLEZ LES PLAQUETTES DE FREIN

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

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

# NOUVEAU RACCORD ET INSTALLATION DE COMPRESSION STEALTH-A-MAJIG – MISE À JOUR IMPORTANTE

Depuis mars 2016, tous les kits de pièces détachées pour freins hydrauliques SRAM sont remplacés par le raccord et l'installation de compression Stealth-a-majig (SJ).

Le raccord et l'installation de compression SJ sont rétrocompatibles avec l'ensemble des systèmes de freinage hydraulique SRAM (et Avid) ; les installations sont anodisées et de couleur rouge pour une identification plus facile. Outre leur couleur, le raccord et l'installation de compression SJ se distinguent principalement par un raccord TORX® T8 sur le raccord (les anciens raccords utilisaient un TORX® T10), des filetages externes sur la tête du raccord et une extrémité fileté sur l'installation de compression.

Le système Stealth-a-majig a été conçu pour permettre le passage des câbles hydrauliques à travers les cadres sans effectuer de nouvelle purge pendant 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 du câble. Ces leviers de frein requièrent l'utilisation d'un raccord et d'une installation de compression SJ spécifiques ; l'utilisation d'un ancien raccord et d'une ancienne installation de compression compliquera l'utilisation du levier de vitesses ou le bloquera.

Utilisés sur un frein autre que Stealth-a-majig, le raccord et l'installation 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 le raccord dans le flexible comme d'habitude. Les raccords de compression présentent un filetage inversé et sont installés jusqu'à ce que le raccord en pointe soit à la même longueur ou dépasse légèrement du raccord 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 raccords et installations de compression.

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



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

## FAITES VOTRE 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 » (SERVICE 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 « mouillés », 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**

L'équipement de protection et les procédures de collecte sont identiques pour les deux. Toute exposition à la peau nue doit être strictement évitée.

### **4. TOUS LES FREINS HYDRAULIQUES NÉCESSITENT UN ENTRETIEN DE ROUTINE**

Même si certains fabricants arguent que les freins à huile minérale sont « sans maintenance », 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.