

hope

www.hopetech.com

HOPE TECHNOLOGY (IPCO) LTD
Hope Mill
Barnoldswick, Lancashire
BB18 5PX, United Kingdom

Technical enquiries
tel: 00 44 (0) 1282 818 413
e-mail: service@hopetech.com

Sales/Marketing enquiries
tel: 00 44 (0) 1282 851 200
e-mail: info@hopetech.com

HOPE France
tel: 02.98.20.07.50.
e-mail: info@hopefrance.com

Utilisation TECH3 X2

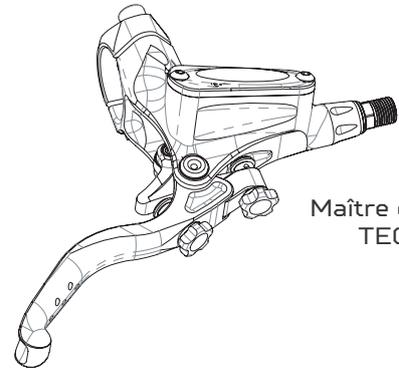
DH / FREERIDE	<input type="checkbox"/>
ENDURO	<input type="checkbox"/>
ALL MOUNTAIN	<input checked="" type="checkbox"/>
CROSS COUNTRY	<input checked="" type="checkbox"/>
XC RACING	<input checked="" type="checkbox"/>
TRIALS	<input type="checkbox"/> N/A
ROAD	<input type="checkbox"/> N/A

hope

TECH3

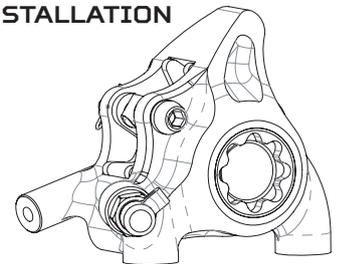
X2 FLAT MOUNT

SYSTÈME DE FREIN À DISQUE
À COMMANDE HYDRAULIQUE



Maître cylindre
TECH3

GUIDE D'INSTALLATION



Étrier X2 Flat Mount



AVERTISSEMENT

La pratique du cyclisme peut être dangereuse. Cette notice doit être entièrement lue avant l'installation du produit. Le fait d'ignorer la notice et conseils de montage peut entraîner des blessures graves ou même fatales.

- Ne surestimez pas vos compétences techniques. Ce frein doit être impérativement installé par un mécanicien cycle compétent en utilisant les outils appropriés. D'une mauvaise installation pourrait résulter une défaillance du frein pouvant entraîner de graves blessures, voir même fatales.
- Consultez notre site internet, la rubrique "how to videos" dans la section "tech support" pour avoir des informations supplémentaires sur le montage et l'entretien de votre frein. Le logo vidéo indique que vous pouvez trouver du contenu sur notre site.
- Ce frein est conçu pour être utilisé uniquement sur des vélos à propulsion humaine ou VAE. Toute autre utilisation est déconseillée et pourrait entraîner la défaillance du système de freinage.
- En fonctionnement, les freins génèrent beaucoup de chaleur. Pour éviter toutes brûlures, ne jamais toucher le disque ou l'étrier de frein après une longue période de freinage.
- Avant chaque sortie, vérifiez que vos freins fonctionnent correctement, l'usure des plaquettes de frein et toutes traces suspectes de liquide de frein.
- Vérifiez également que les systèmes de serrage des roues soient correctement installés et serrés.
- De manière générale, périodiquement, vérifiez le serrage des vis des composants de votre vélo.
- Les performances de freinages vont être améliorées dans toutes les conditions, prenez le temps de vous familiariser avec vos nouveaux freins. Soyez conscient de vos limites et respectez-les.
- Si les plaquettes ont été souillées par du liquide de frein, du lubrifiant pour chaîne ou un nettoyant non approprié, elles devront être remplacées.
- En cas de doutes ou questions, merci de bien vouloir contacter votre vélociste, agent ou importateur Hope.
- Agissez de façon responsable, pensez aux centres de recyclage pour les huiles et plaquettes usagées.
- Si vous décidez d'ignorer ces importants avertissements et cette notice, vous le faites à vos risques et périls. Hope Technology ne pourra pas être tenu responsable des conséquences résultant d'une mauvaise utilisation ou installation de ce système de freinage.

OUTILLAGE NECESSAIRE

De nouveau, ne surestimez pas vos compétences mécaniques et techniques. Si vous n'êtes pas familier avec ce type d'installation, il est fortement conseillé de laisser monter votre frein par un mécanicien vélo compétent.

- Tournevis ou douille Torx T25
- Clef Allen de 4mm - 5mm, Clef plate de 8mm
- Petit tournevis plat
- Kit de purge rapide [pas obligatoire mais utile]

INTRODUCTION

Félicitations pour avoir choisi ce système de freinage Hope Technology, fièrement conçu et fabriqué au Royaume-Uni.

Le maître-cylindre Tech 3 associé à l'étrier X2 Flat-Mount s'adaptera à n'importe quelle nouvelle conception de cadre.

Le nouveau maître-cylindre Tech 3 a été conçu pour rendre votre pilotage encore plus agréable. La cinématique éprouvée du piston et de la came donnera une sensation de douceur et de progressivité. Grâce aux réglages de la garde et du point d'attaque, vous pouvez être sûr que le levier est confortable et adapté à votre style de pilotage. Il est également équipé d'une bride de serrage fendue pour faciliter le montage, d'un réservoir intégré pour une purge facile et en option d'adaptateurs de montage pour les manettes de vitesses.

L'étrier d'une seule pièce est usiné à partir d'un bloc massif d'aluminium de type aéronautique. L'étrier est conçu pour maximiser la puissance et la rigidité. Comme l'étrier est de type Flat-Mount, en fonction de la taille des fourches, du cadre et du disque, un adaptateur de frein peut être nécessaire.

Pour ce frein particulier, nous recommandons l'utilisation de disque de Ø140 mm (à l'arrière uniquement) et de Ø160 mm.

CONTENU DE LA BOÎTE

- Système de freinage purgé
- Vis de fixation des étriers M5X12mm

ÉTAPES DE MONTAGE

Consultez notre site internet, rubrique « how to videos » dans la section « tech support » pour avoir des informations supplémentaires. [Http://www.hopetech.com/how-to-videos/](http://www.hopetech.com/how-to-videos/)



1. MONTAGE DU DISQUE SUR LE MOYEU

Pour un fonctionnement optimal avec les étriers et plaquettes, nous vous recommandons vivement d'utiliser des disques HOPE avec votre système de freinage.

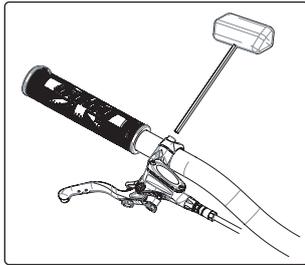
- Fixez le disque sur le moyeu de la roue en utilisant les vis fournies.
- Si présente, prendre garde à ce que la flèche de direction de rotation du disque pointe dans la direction de rotation avant de la roue.
- En fonction du type de fixation, utilisez un tournevis Torx T25 ou une clef Allen de 5mm, serrez alternativement en étoile les vis de maintien du disque. Couple de serrage recommandé : 5-6Nm pour les vis M5, 11-12Nm pour les vis M8.

Note : Du frein filet peut être utilisé sur les vis de disque, **ne pas** utiliser de frein filet fort.

2. MONTAGE DU MAÎTRE-CYLINDRE AU GUIDON

- Mettez en place le maître-cylindre au guidon, lorsque vous êtes satisfait de l'orientation du levier serrez alternativement les deux vis M5 de la bride du guidon en utilisant une clef Allen de 4mm. Couple de serrage recommandé : 4-5Nm
- S'ils ne sont pas déjà en place, guidez les durites et les étriers de frein jusqu'aux pattes de fixation de la fourche et du cadre.

 Veillez à éviter les configurations où la durite pourrait être endommagée ou frotter excessivement contre le cadre.



Note : Dans un premier temps, il est fortement conseillé d'installer votre frein tel qu'il est fourni sans tenter de déconnecter la durite pour la passer dans des guides de cadre (si présent) ou de la raccourcir. Plus tard vous pourrez raccourcir la durite si nécessaire, consultez la vidéo.

3. MONTAGE DES ÉTRIERES DE FREIN SUR LA FOURCHE ET LE CADRE

Cet étrier Hope X2 a un standard de fixation de type Flat-Mount. Il est donc très probable que vous deviez utiliser un support adaptateur pour le monter.

Afin que l'étrier soit parfaitement en ligne et d'éviter tous bruits parasites ou une sensation spongieuse du levier, avant de monter le frein il est primordial de rectifier les pattes de fixations et de les débarrasser de tous surplus de peinture ou bavures.

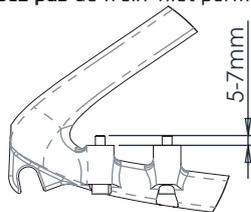
3.1 SANS UTILISER D'ADAPTATEUR DE FREIN

Important : L'engagement complet du filetage est nécessaire lors de l'installation de l'étrier. 5 ou 7 mm du filetage de la vis 2X M5 doit être engagé dans le corps de l'étrier. Attention à ce type de montage car l'épaisseur de la base du cadre peut varier d'une marque de cadre à une autre, voir la figure ci-dessous.

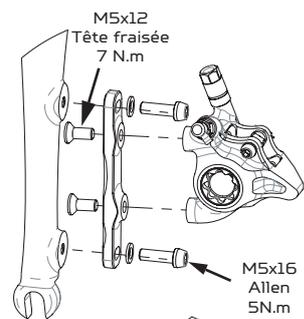
Faites également attention à ne pas faire sortir les vis par le bas au cas où elles seraient trop longues, vous devrez peut-être utiliser des rondelles sous la tête de la vis pour obtenir une longueur de filetage correcte.

Nous recommandons l'utilisation d'un frein-filet doux sur les boulons des étriers pour les empêcher de se dévisser, **n'utilisez pas** de frein-filet permanent!

 Longueur du filetage devant apparaître au-dessus des pattes de fixation Flat-Mount du cadre: 5 à 7mm de filetage.



3.2 EN UTILISANT UN ADAPTATEUR DE FREIN



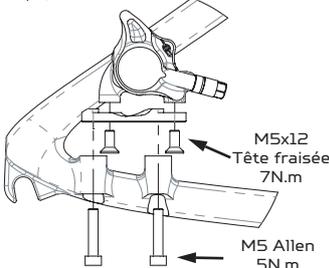
Important : Nous recommandons l'utilisation d'un frein-filet doux sur les boulons des étriers pour les empêcher de se dévisser, **n'utilisez pas** de frein-filet permanent !

Montage avant :

- Si elle n'est pas déjà montée, utilisez les vis à têtes fraisées M5X12mm fournies pour fixer l'étrier à l'adaptateur de frein. Couple de serrage : **7Nm**.
- Fixez l'adaptateur de frein sur la fourche à l'aide des vis M5X16mm. Couple de serrage : **5Nm**.

Montage arrière :

- Si elle n'est pas déjà montée, utilisez les vis à têtes fraisées M5X12mm fournies pour fixer l'étrier à l'adaptateur de frein. Couple de serrage : **7Nm**.
- Fixez l'adaptateur de frein au cadre à l'aide de vis appropriées pour assurer un engagement de **5 à 7mm** du filetage dans le support de l'étrier.

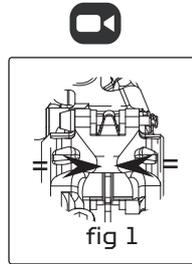


4. CENTRALISATION DES PLAQUETTES PAR-RAPPORT AU DISQUE

a) Avant de fixer l'étrier, assurez-vous que les plaquettes de frein sont complètement rentrées dans l'étrier. Si ce n'est pas le cas, repoussez doucement les pistons à l'aide d'un démonte pneu en plastique ou d'un dispositif similaire.

Attention de ne pas endommager les plaquettes, retirez-les si nécessaire. Ne pas pousser sur la garniture des plaquettes mais plutôt au dos de celles-ci pour repousser le piston opposé.

b) Aux deux extrémités de l'étrier, ajustez sa position afin qu'il soit parfaitement placé, symétriquement par-rapport à la tranche du disque (voir flèches fig. 1).

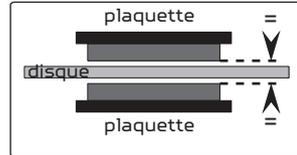


Important : Durant cette opération, nous vous conseillons de ne pas pomper sur le levier pour pousser les plaquettes afin d'aligner l'étrier.

Cette étape est très importante et ne doit pas être ignorée.

Pompez lentement sur le levier de frein afin de rapprocher les plaquettes du disque. Si une plaquette entre en contact avec le disque avant l'autre, la maintenir en place à l'aide d'un petit tournevis. En pompant à nouveau sur le levier, l'autre plaquette devrait alors se positionner contre le disque.

Pour une sensation ad hoc au levier, il est important que les plaquettes entrent en contact simultanément avec la piste du disque. A vide, le jeu observé de part et d'autre de la tranche du disque doit être égal (voir flèches). Le disque ne doit en aucun cas être soumis à de la flexion.



RÉGLAGES PERSONNELS

Deux types de réglages sont possibles avec le maître-cylindre Tech 3

a) **Point de contact (attaque) :** Ceci correspond à la course à vide du levier de frein avant que les plaquettes entrent en contact avec le disque. Tournez la molette de réglage d'attaque dans le sens horaire pour réduire la course à vide (attaque directe) et dans le sens anti-horaire pour l'augmenter.

b) **Éloignement du levier (garde) :** Ceci correspond à la position initiale du levier de frein par-rapport au guidon. Après avoir réglé l'attaque, il est nécessaire de réajuster la garde car elle se modifie lors du réglage de l'attaque. Tournez la molette de réglage dans le sens horaire pour augmenter la garde et dans le sens contraire pour la réduire.

Répétez les étapes a) et b) jusqu'à obtenir le réglage souhaité.

MONTAGE DIRECT DES SHIFTERS

Pour les shifters Shimano de type I-spec A ou I-spec B, vous pourrez monter le shifter directement sur le maître-cylindre Tech 3 en utilisant la vis et l'écrou de votre shifter.

Pour les shifters Shimano de type I-spec 2 ou I-spec EV, il sera nécessaire d'utiliser une patte d'adaptation, référence HBSP385.

Pour les shifters Sram, il sera nécessaire d'utiliser une patte d'adaptation, référence HBSP325.

PÉRIODE DE RODAGE ET ENTRETIEN

Avant de rouler, toujours contrôler que les plaquettes mordent bien le disque lorsqu'on actionne le levier de frein.

Le disque et les plaquettes doivent être rodés avant d'atteindre leurs performances optimales. Notez que les plaquettes de type métal fritté prennent plus de temps à roder que les plaquettes organiques. Pour roder les plaquettes, roulez à faible allure en freinant alternativement sans tenter de vous arrêter. Surtout, ne pas faire surchauffer le disque pendant le rodage. Après quelques sorties le frein devrait atteindre son potentiel maximum.

Pour un fonctionnement optimal, de préférence à chaque changement de plaquettes, les pistons de l'étrier doivent être lubrifiés uniquement à l'aide de lubrifiant silicone, référence HTTLUBE.

Pour la purge, utilisez **uniquement** du liquide de frein DOT4 ou 5.1

GARANTIE

Tous les produits Hope Technology sont garantis 2 ans à partir de la date d'achat contre les vices de fabrication. Une facture d'achat sera demandée. Tout produit défectueux peut être retourné à son lieu d'achat ou à Hope. Un bon de retour devra être joint, il est téléchargeable dans la rubrique « tech support » de notre site internet.

La garantie ne couvre pas les conséquences d'une usure normale du produit, du non-respect de la notice d'utilisation ou des instructions de montage, d'une utilisation non-conforme du produit, d'une chute, d'une modification quelconque du produit.

Cette garantie n'affecte pas vos droits légaux.