

hope

www.hopetech.com

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

Technical enquiries : Sales enquiries :
tel: 00 44 (0) 1282 818 413 tel: 00 44 (0) 1282 851 200
e mail: service@hopetech.com e mail: info@hopetech.com

HopeFrance:
tel: 02.98.20.07.50.
e mail: info@hopefrance.com

Utilisation TECH3 X2

DH / FREERIDE	
ENDURO	
ALL MOUNTAIN	
CROSS COUNTRY	
XC RACING	
TRIALS	N/A
ROAD	N/A

Utilisation TECH3 E4

DH / FREERIDE	
ENDURO	
ALL MOUNTAIN	
CROSS COUNTRY	
XC RACING	
TRIALS	N/A
ROAD	N/A

Utilisation TECH3 V4

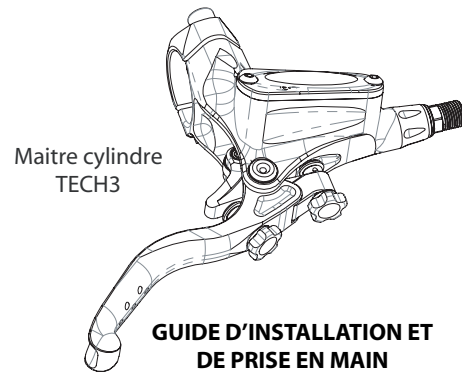
DH / FREERIDE	
ENDURO	
ALL MOUNTAIN	
CROSS COUNTRY	
XC RACING	
TRIALS	N/A
ROAD	N/A

hope

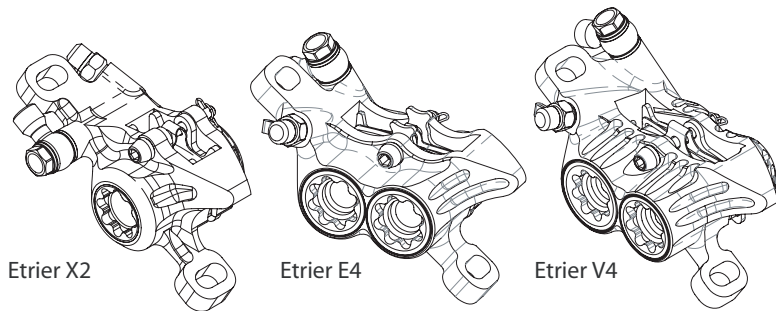
TECH3

X2 E4 V4

SYSTÈME DE FREIN A DISQUE A COMMANDE HYDRAULIQUE
ANNEE MODELE 2014



GUIDE D'INSTALLATION ET
DE PRISE EN MAIN



AVERTISSEMENTS

- 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 supplémentaire 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. 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 fein et toutes traces suspectes de liquide de frein.
- Vérifiez également que les systèmes d'attache rapide des roues soient correctement installés et serrés.
- 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 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 5mm - 4mm, Clef plate de 8mm
- Petit tournevis plat

INTRODUCTION

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

Le maître cylindre TECH3 associé à l'un des étriers (X2, E4 ou V4) sera s'adapter parfaitement à votre style de pilotage, du XC à la DH.

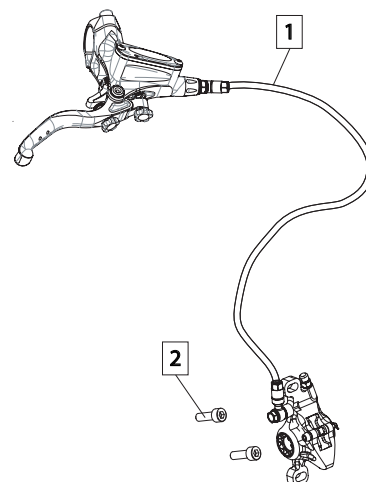
Vous apprécierez la fluidité de fonctionnement et la progressivité du maître cylindre. Pour un maximum de confort d'utilisation, la garde du levier de frein et le point d'attaque des plaquettes sont réglables à la main. Le montage des shifters peut se faire directement sur le maître cylindre ou via une patte de montage.

Pour une rigidité et une efficacité de freinage maximum, l'étrier de frein à est taillé dans la masse dans de l'aluminium de qualité aéronautique.

En fonction du type de fourche employé, de la géométrie des pattes de fixations sur le cadre et de la taille du disque employé, il sera peut être nécessaire d'utiliser une patte d'adaptation pour l'étrier de frein.


Nous vous recommandons vivement d'associer ce système de freinage à l'un de nos disques. Les disques de frein sont disponibles en Ø140mm (arrière seulement), Ø160mm, Ø180mm, Ø183mm et Ø203mm. Plusieurs options sont proposées, disque semi flottant avec frette en aluminium ou notre disque "classique".

CONTENU DE LA BOITE



1. Système de freinage (purgé)
2. Vis de fixation de l'étrier M6 x 18mm

ETAPES 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/>

1. MONTAGE DU DISQUE SUR LE MOYEU

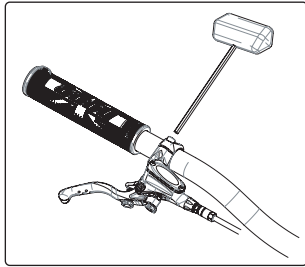
Pour un fonctionnement optimal avec les étriers et plaquettes, nous vous recommandons vivement d'utiliser des disques HOPE avec votre système de freinage.


- 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 25 ou une clef Allen de 5mm, serrez alternativement en étoile les vis de maintien du disque. Couple de serrage recommandé : 5-6 N.m pour les vis M5, 11-12Nm pour les vis M8.

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

2. MONTAGE DU MAITRE 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 de guidon en utilisant une clef Allen de 4mm. Couple recommandé : 4-5Nm
- Guidez la durite et l'étrier de frein jusqu'aux pattes de fixation de la fourche ou du cadre.



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

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 DE L'ETRIER DE FREIN SUR LA FOURCHE OU LE CADRE

Les étriers HOPE sont disponibles uniquement en version Postmount. Si vous souhaitez monter un étrier Postmount sur des fixations de type IS (Standard International) vous devez utiliser une patte d'adaptation.

Principalement pour les fixations de type IS, afin que l'étrier soit parfaitement en ligne et d'éviter tous bruits parasites ou une sensation spongieuse au 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.

Pour cela, nous conseillons l'utilisation de l'outil spécial "Hope Spot Facing Tool".

3.1 MONTAGE DE L'ETRIER SUR DES FIXATIONS DE TYPE "POSTMOUNT"

- Avant de mettre l'étrier en place, assurez vous que les plaquettes sont totalement rentrées dans l'étrier. Dans le cas contraire, poussez délicatement les pistons avec un démonte pneu en plastique ou un outil 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.

- Montez correctement la roue équipée du disque de frein.
- Mettre en place l'étrier et le serrer légèrement les 2 vis M6.
- 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).

- Montez correctement la roue équipée du disque de frein.
- Mettre en place l'étrier et le serrer légèrement les 2 vis M6 à l'aide d'une clef Allen de 5mm. Couple recommandé : 8-10Nm.

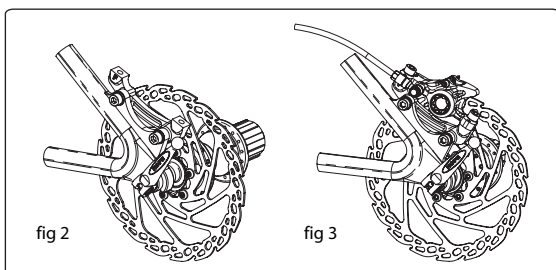
Important : Durant cette opération, nous vous conseillons de **ne pas** pomper sur le levier pour pousser les plaquettes afin d'aligner l'étrier. Voir chapitre 4 à ce sujet.

3.2 MONTAGE DE L'ETRIER SUR DES FIXATIONS AU STANDARD INTERNATIONAL

Sur des pattes de fixation au "Standard International" (IS), vous devez utiliser une patte d'adaptation afin de pouvoir monter l'étrier.

- En fonction du type de fixation et du diamètre de disque utilisé, mettez en place l'adaptateur qui convient et serrez les 2 vis M6 à l'aide d'une clef Allen de 5mm. Couple de serrage recommandé : 8-10Nm. Illustration fig. 2.

- Suivez à présent les instructions de la section 3.1 comme pour monter sur le frein sur des fixations de type "Postmount". Illustration fig.3.

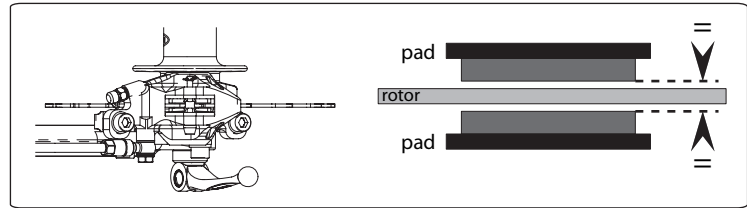


4. CENTRALISATION DES PLAQUETTES PAR RAPPORT AU DISQUE

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

Pomper 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.



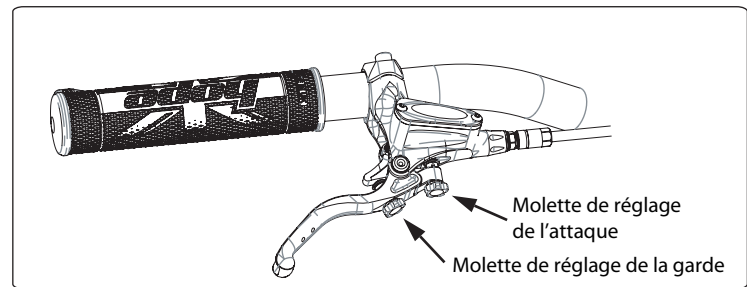
RÉGLAGES PERSONNELS

Deux types de réglages sont possibles avec le maître cylindre TECH3

a) Eloignement du levier (garde) : Ceci correspond à la course à vide du levier de frein avant que les plaquettes entrent en contact avec le disque. Tourner 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) Eloignement 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. Tourner la molette de réglage dans le sens horaire pour augmenter la garde et dans le sens contraire pour la réduire.

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



NOTE SUR LE MONTAGE DIRECT DES SHIFTERS

Pour les utilisateurs de manettes Shimano : si vous utilisez un shifter type I-spec ou I-spec-B, vous pourrez monter le shifter directement sur le maître cylindre en utilisant la vis et l'écrou de votre shifter. Pour les modèles I-spec 2, il sera nécessaire d'utiliser une patte d'adaptation.

Pour les utilisateurs de manettes SRAM : une patte de fixation est disponible en option "SRAM direct mount for TECH3"

PERIODE DE RODAGE ET ENTRETIEN

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

Le frein 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. Ne surtout 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 à l'aide de lubrifiant silicone uniquement.

Utiliser 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.