

# Manuel d'utilisation du BB7™ et BB5™ pour VTT et vélos de route 2012

---



## GARANTIE DE SRAM LLC

SRAM garantit que ses produits sont exempts de défauts de matériau ou de fabrication pour une durée de deux ans à compter de la date originale d'achat. 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 la pièce SRAM a été acheté(e). Une preuve d'achat originale sera exigée.

La présente garantie confère à l'acheteur des droits juridiques spécifiques. Il se peut également que l'acheteur bénéficie d'autres droits selon l'état (aux États-Unis), la province (au Canada) ou le pays où il réside.

En cas de contradiction de cette garantie avec la législation locale, cette garantie s'en trouverait modifiée afin d'être en accord avec ladite législation ; conformément à la législation locale, certaines clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie peuvent s'appliquer au client. Par exemple, certains états des États-Unis d'Amérique ainsi que certains gouvernements à l'extérieur des États-Unis (y compris certaines provinces du Canada) peuvent :

- a. empêcher les clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie de limiter les droits juridiques du consommateur (par exemple au Royaume-Uni) ;
- b. ou limiter la capacité d'un fabricant à faire valoir de telles clauses de non-responsabilité ou restrictions.

Dans la mesure où la législation locale l'autorise, à l'exception des obligations spécifiquement exposées dans la présente garantie, en aucun cas SRAM ou ses fournisseurs tiers ne seront tenus responsables des dommages directs, indirects, spéciaux, accessoires ou imprévus.

- Cette garantie ne couvre pas les produits qui n'ont pas été installés et/ou réglés de façon appropriée, selon les instructions du manuel technique SRAM correspondant. Les manuels d'instructions de SRAM peuvent être consultés en ligne aux adresses [www.sram.com](http://www.sram.com), [www.rockshox.com](http://www.rockshox.com), [www.avidbike.com](http://www.avidbike.com), [www.truativ.com](http://www.truativ.com) ou [www.zipp.com](http://www.zipp.com).
- La présente garantie ne couvre pas les produits auxquels des modifications ont été apportées.
- 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.
- La présente garantie ne s'applique pas aux produits qui ont été endommagés suite à un accident, un choc, une utilisation abusive, en cas de non-respect des instructions 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.
- 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 sont les suivantes :

Joint anti-poussière/Douilles/Joint toriques étanches à l'air/Bagues de coulissage/Pièces mobiles en caoutchouc/Bagues en mousse/Éléments de fixation et joints principaux de l'amortisseur arrière/Tiges et boulons filetés (aluminium, titane, magnésium ou acier)/Tubes supérieurs (barres)/Manchons de frein/Patins de frein/Chaînes/Pignons/Cassettes/Câbles de dérailleur et de frein (internes et externes)/Poignées de guidon/Poignées des manettes/Roues jockey/Disques de frein/Surfaces de contact des composants de freinage/Butées de talonnage/Roulements/Anneaux de roulement/Cliquets/Pignons de transmission/Rayons/Moyeux de roue libre/Coussinets d'extension aérodynamique/Corrosion/Outils

- La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces provenant de fabricants différents.
- La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces incompatibles, inappropriées et/ou interdites par SRAM pour fonctionner avec des pièces SRAM.
- Cette garantie ne couvre pas les dommages résultant d'une utilisation commerciale (location).

## ENTRETIEN DES FREINS AVID

Nous vous recommandons de faire entretenir vos freins Avid par un mécanicien vélo qualifié. L'entretien des freins Avid requiert les compétences et connaissances nécessaires sur les systèmes de freinage ainsi que les outils et fluides spécifiques utilisés lors de l'entretien.

Ce manuel contient des marques commerciales et des marques déposées de SRAM LLC désignées par les symboles ™ et ®, respectivement.  
Copyright © SRAM LLC 2013

Pour des vues éclatées et des informations sur les codes d'article des pièces détachées, veuillez vous référer au Catalogue des pièces détachées qui est disponible sur notre site Internet à [www.sram.com](http://www.sram.com).

Pour plus d'informations sur votre commande, veuillez contacter votre distributeur ou revendeur SRAM local.

Les informations contenues dans cette publication peuvent être modifiées à tout moment et sans préavis. Vous trouverez les dernières informations techniques en visitant notre site Internet à l'adresse : [www.sram.com](http://www.sram.com).

L'apparence de votre produit peut être différente de celle des produits représentés sur les illustrations/photos de ce manuel.

Les noms de produit utilisés dans ce manuel peuvent être des marques commerciales ou des marques déposées par d'autres fabricants.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>ENTRETIEN DES ÉTRIERS DE FREIN À DISQUE BB7 ET BB5 POUR VTT ET VÉLOS DE ROUTE.....</b>	<b>5</b>
INSTRUCTIONS POUR LE DÉMONTAGE DE L'ÉTRIER LORS DE SON ENTRETIEN.....	5
INSTRUCTIONS POUR LE NETTOYAGE ET L'INSPECTION DE L'ÉTRIER LORS DE SON ENTRETIEN .....	7
INSTRUCTIONS POUR LE REMONTAGE DE L'ÉTRIER LORS DE SON ENTRETIEN.....	7
<b>INSTRUCTIONS D'INSTALLATION DES PLAQUETTES DE FREIN À DISQUE BB7 ET BB5 POUR VTT ET VÉLOS DE ROUTE.....</b>	<b>10</b>
<b>PROCÉDURE DE RODAGE DES PLAQUETTES ET DES DISQUES DE FREIN .....</b>	<b>12</b>



# **LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !**

Chez SRAM, nous sommes soucieux de VOTRE sécurité. Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants de protection lorsque vous travaillez sur vos freins Avid.

Pensez à vous protéger ! Portez toujours vos équipements de sécurité.

# BB7 ET BB5 POUR VTT ET VÉLOS DE ROUTE

## INTRODUCTION

Les étriers de frein Avid doivent être entretenus pour en assurer le fonctionnement optimal. Si vous sentez que le piston de l'étrier de frein « accroche » ou ne revient pas en place rapidement et sans à-coups, il se peut que le joint torique du piston dans l'étrier ait bougé ou soit endommagé. Dans ce cas, l'inspection et/ou le remplacement de ces composants est nécessaire pour restaurer l'intégrité du freinage.

## INSTRUCTIONS POUR LE DÉMONTAGE DES ÉTRIERS LORS DE LEUR ENTRETIEN

### DÉPANNAGE (ÉTAPE NON ILLUSTRÉE)

Le problème le plus couramment rencontré sur le système BB7 est que le sabot de pression extérieur sort de son emplacement lorsque la molette de réglage extérieure est tournée trop loin dans le sens des aiguilles d'une montre quand le disque n'est pas glissé dans l'étrier (roue enlevée ou étrier démonté). Le frein n'est pas cassé. Il n'est pas nécessaire de tout démonter pour remettre le sabot de pression en place. Pour remettre le sabot de pression en place, faites tourner la molette de réglage externe dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle se bloque. Si la molette n'arrive pas en butée, cela veut dire que la vis du sabot (vous pouvez en voir l'extrémité au centre de la molette) s'est détachée de la molette et peut-être même du filetage de la came. Si c'est le cas, déposez la molette puis, avec une petite pince à bec effilé ou un outil pour valve Schrader, tournez la vis du sabot en arrière jusqu'à ce qu'elle arrive en butée. Le sabot de pression peut alors être remis en place. Remplacez le sabot de pression dans son guide et poussez fermement au centre. Il va se remettre en place avec un déclic. Si vous avez déposé la molette, remontez-la et vous avez fini !

### MISE EN ROUTE

1. Enlevez le boulon d'ancrage du câble et le plateau puis tirez la gaine de câble et le câble intérieur hors de l'étrier. Enlevez les soufflets caoutchouc du câble.

### RETIREZ LES PLAQUETTES DE FREIN

2. Dévissez entièrement les deux molettes de réglage (en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre), puis serrez les deux languettes de fixation des plaquettes et sortez les deux plaquettes ainsi que leur clip de fixation hors de l'étrier en tirant bien droit.



## INSTRUCTIONS POUR LE DÉMONTAGE DE L'ÉTRIER LORS DE SON ENTRETIEN (SUITE)

### DÉPOSE DE LA MOLETTE EXTÉRIEURE

3. Enlevez la molette extérieure de réglage des plaquettes à l'aide d'un petit tournevis à tête plate. Veillez à ne pas érafler la surface du bras de torsion.
4. Tournez la vis du sabot, maintenant visible, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle arrive en butée.

3



4



5



### DÉPOSE DU BRAS DE TORSION

5. Maintenez le bras de torsion en place en faisant attention : il est mis sous pression par un ressort.
6. Enlevez l'écrou qui attache le bras de torsion avec une clé de 11 mm. Enlevez la rondelle de blocage.
7. Enlevez le bras de torsion, le joint extérieur du corps et le ressort. Enfin, retirez la rondelle hexagonale.

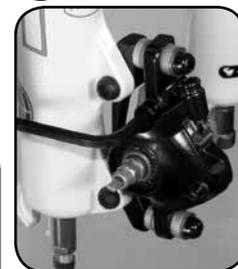
6



7



8



### DÉPOSE DE L'UNITÉ CAME/SABOT DE PRESSION EXTÉRIEUR

8. Enlevez les deux boulons du corps de l'étrier avec une clé Allen de 5 mm.
- REMARQUE : LA LONGUEUR DE CHAQUE BOULON EST DIFFÉRENTE.**
9. Déposez la moitié intérieure du corps de l'étrier avec précaution et mettez-la de côté.
  10. Enlevez le clip de fixation de la plaquette et mettez-le de côté.
  11. Tirez sur l'unité came/sabot de pression extérieur pour l'extraire. Faites attention à ne pas perdre un des trois roulements.
  12. Déposez la moitié extérieure du corps de l'étrier avec une clé Allen de 5 mm et mettez-la de côté.

9



10



11



12



13



### DÉMONTAGE DE LA CAME

13. Dévissez dans le sens des aiguilles d'une montre la vis du sabot avec une pince à bec effilé ou un outil pour valve Schrader jusqu'à ce qu'elle soit complètement sortie de la came. Cela permet de séparer le sabot de pression extérieur de la came. Enlevez la vis du sabot de la came.

### DÉPOSE DU SABOT DE PRESSION

14. Dévissez dans le sens des aiguilles d'une montre le sabot de pression intérieur avec un tournevis en étoile TORX® T-25 jusqu'à ce qu'il se désengage de la moitié intérieure du corps de l'étrier.

14



## INSTRUCTIONS POUR LE NETTOYAGE ET L'INSPECTION DE L'ÉTRIER LORS DE SON ENTRETIEN

### NETTOYAGE

15. Nettoyez à l'alcool tous les composants métalliques, y compris le boulon d'ancrage du câble et le plateau. Nettoyez le soufflet du câble et le joint externe du corps de l'étrier avec de l'eau légèrement savonneuse. Rincez et laissez bien sécher (étape non illustrée).

### INSPECTION DU CORPS DE L'ÉTRIER

16. Inspectez les deux moitiés du corps de l'étrier pour repérer tout dommage éventuel. Faites particulièrement attention à toutes les parties filetées.

### INSPECTION DES PETITES PIÈCES

17. Examinez les roulements à billes et le profil des cames pour repérer toute usure excessive.

**REMARQUE : IL EST NORMAL DE REMARQUER DES TRACES LAISSÉES PAR LES ROULEMENTS SUR LE PROFIL DE LA CAME.**

18. Vérifiez le filetage de la came, de la vis du sabot, du sabot de pression intérieur, du boulon d'ancrage de câble et de l'écrou de fixation du bras de torsion et repérez tout dommage éventuel.

19. Vérifiez le ressort et repérez tout dommage éventuel.

20. Vérifiez les soufflets des câbles et repérez toute entaille, déchirure ou tout craquellement éventuels.

16



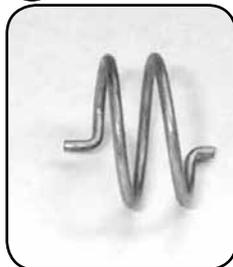
17



18



19



20



## INSTRUCTIONS POUR LE REMONTAGE DE L'ÉTRIER LORS DE SON ENTRETIEN

### ENSEMBLE DE L'ÉTRIER

21. Graissez très légèrement le filetage intérieur du sabot de pression.
22. Vissez le sabot de pression intérieur dans la moitié extérieure du corps de l'étrier à l'aide d'un tournevis en étoile TORX® T-25 jusqu'à ce que le sabot de pression affleure de la face interne du corps de l'étrier.
23. Graissez très légèrement le filetage de la vis du sabot, le bout de l'extrémité près de la tige du sabot extérieur et le profil de la came.
24. Vissez complètement la vis du sabot dans la came à l'aide d'une petite pince à bec effilé ou d'un outil pour valve Schrader, mais ne la serrez pas à fond.

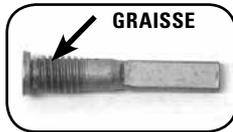
21



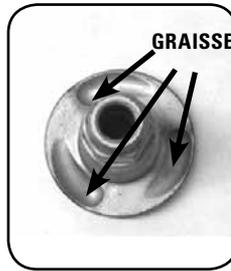
22



23



24

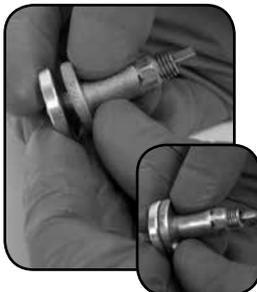


## INSTRUCTIONS POUR LE REMONTAGE DE L'ÉTRIER LORS DE SON ENTRETIEN

### ASSEMBLAGE DE L'ÉTRIER (SUITE)

25. Insérez l'extrémité près de la tige du sabot de pression extérieur dans le trou situé au bout de la came et mettez-la en place en appuyant dessus bien droit.
26. Graissez légèrement le profil de la came fixe dans le corps de l'étrier extérieur.
27. Placez les roulements dans le profil de la came fixe.
28. Insérez l'unité came/sabot de pression extérieur par l'orifice du corps de l'étrier extérieur. Tournez les cames pour les mettre en contact afin de vérifier que les roulements sont bien en place dans les deux profils.
29. Appliquez un frein-filet de haute résistance, comme par exemple du Loctite 272, sur le filetage de la came. **IMPORTANT : VEILLES À ÉVITER QUE DU FREIN-FILET NE CONTAMINE LA ZONE SITUÉE AUTOUR DE LA VIS DU SABOT.**
30. Maintenez la came en place et réinstallez le ressort de rappel, le joint externe et la rondelle avec le trou hexagonal. **REMARQUE : LA PATTE DU RESSORT QUI DÉPASSE NE DOIT PAS ÊTRE DIRIGÉE VERS LE CORPS DE L'ÉTRIER. L'ENCOCHE DANS LE JOINT EXTÉRIEUR NE DOIT PAS REGARDER VERS LE CORPS DE L'ÉTRIER MAIS DOIT SE SITUER SOUS LA PATTE DU RESSORT.**
31. Installez le bras de torsion en alignant la patte du ressort sur l'encoche de tension du ressort située au dos du bras de torsion. S'il est engagé correctement, alors la vis de réglage sera contre la patte du ressort située au dos du bras de torsion. Appuyez le bras de torsion sur la partie plate de la tige de la came. Vérifiez que le bras est bien en place et maintenez-le fermement avec le pouce.
32. Placez la rondelle de blocage sur la came en orientant la partie arrondie vers le corps de l'étrier. Vissez l'écrou du bras de torsion à la main puis serrez-le à un couple compris entre 6,3 et 6,7 N•m. **IMPORTANT : VEILLES À NE PAS TROP SERRER L'ÉCROU DE FIXATION DU BRAS DE TORSION.**
33. Installez la molette de réglage extérieure en alignant la patte rectangulaire de la vis du sabot sur l'orifice rectangulaire de la molette, puis en appuyant fermement.
34. Réinstallez le système de maintien de la plaquette dans le corps de l'étrier extérieur.
35. Appliquez un frein-filet de haute résistance, comme par exemple du Loctite 272, sur les deux boulons de l'étrier.
36. Alignez les deux moitiés de l'étrier l'une par rapport à l'autre et insérez les boulons du corps de l'étrier. Le boulon court va dans le trou près du boulon d'ancrage du câble et le boulon long va dans le trou près de la butée d'arrêt de la gaine. Serrez les boulons à un couple compris entre 8,5 et 10,1 N•m. **REMARQUE : VEILLES À CE QUE LE SYSTÈME DE MAINTIEN DE LA PLAQUETTE RESTE BIEN EN PLACE QUAND VOUS RÉUNISSEZ LES DEUX MOITIÉS.**

25



26



27



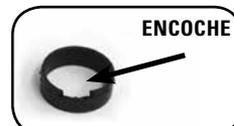
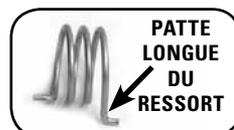
28



29



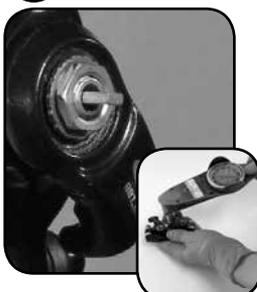
30



31



32



33



34



35



36



## INSTRUCTIONS POUR LE REMONTAGE DE L'ÉTRIER LORS DE SON ENTRETIEN

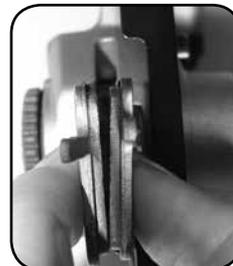
### INSTALLATION DES NOUVELLES PLAQUETTES ET DU RESSORT

37. Positionnez le ressort entre les nouvelles plaquettes gauche et droite. Alignez le ressort sur les plaquettes en vous référant à l'illustration. Pressez ensemble l'unité plaquette de freins/clip de fixation, puis engagez-la fermement dans l'étrier jusqu'au déclic. La plaquette marquée d'un « R » doit être placée du côté du frein se trouvant près des rayons.
38. Enfilez les soufflets supérieur et inférieur sur l'arrêt de gaine intégré.
39. Placez le plateau d'ancrage du câble sur le boulon d'ancrage, graissez légèrement le boulon et installez-le dans le bras de torsion (pas d'illustration).
40. Réinstallez l'étrier sur le vélo.
41. Réglez le frein en suivant les procédures décrites dans le guide d'installation du frein à disque Avid à roulement à billes. Veillez surtout à bien serrer au couple approprié.

37



38



40



## DERNIÈRE ÉTAPE DE L'ENTRETIEN DE L'ÉTRIER DE FREIN À DISQUE À ROULEMENT À BILLES

Vous êtes presque prêt à rouler, mais il est prudent de tester au préalable vos freins en actionnant le levier très fort plusieurs fois (tirez aussi fort que vous pouvez imaginer être amené à le faire en roulant). Vérifiez que l'étrier se ferme et revient en place correctement. Vérifiez une dernière fois tous les boulons et raccords.

Si tout est en place, **VOUS POUVEZ ROULER !**

# BB7 ET BB5 POUR VTT ET VÉLOS DE ROUTE

## INTRODUCTION

Une plaquette Avid doit être remplacée lorsque son épaisseur totale (plaque d'appui + garniture) est inférieure à 3 mm. Le freinage sera amélioré quand vous remplacerez les plaquettes usées. Il faut « roder » les nouvelles plaquettes. Il faut compter entre 20 et 40 arrêts complets pour roder les plaquettes Avid. Vous remarquerez peut-être une augmentation de la force de freinage dès votre première sortie. Les freins peuvent faire du bruit occasionnellement non seulement au cours de la période de rodage, mais également au-delà, pendant toute la durée de vie des plaquettes. Ceci est normal et n'a aucune incidence sur la performance de freinage. Le bruit dépend de facteurs tels que le réglage des freins, le poids du cycliste, sa manière de rouler et de freiner et les conditions dans lesquelles s'effectue la sortie (par ex. : poussière, boue et contamination des surfaces de frottement).

## INSTRUCTIONS D'INSTALLATION DES PLAQUETTES DE FREIN

### RETIREZ LES PLAQUETTES USÉES

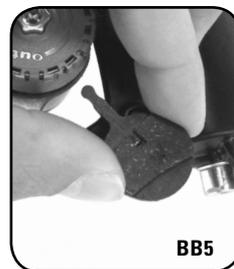
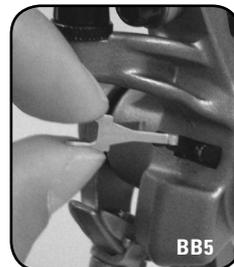
1. **BB7 uniquement** : Dévissez entièrement les deux molettes de réglage (en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre), puis serrez les languettes de fixation des plaquettes et sortez les deux plaquettes et clips de fixation de l'étrier en tirant bien droit.

**BB5 uniquement** : Tournez la molette intérieure d'ajustement à fond (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre). Tirez l'attache de l'entretoise située entre les plaquettes, puis tirez-les une à une hors de l'étrier.

2. Inspectez chaque plaquette et mesurez l'épaisseur totale avec une règle. Si l'épaisseur totale est inférieure à 3 mm, il faut remplacer les deux plaquettes (étape non illustrée).

**REMARQUE : SI LA PLAQUE DE SUPPORT ET LA GARNITURE SONT PLUS DE 3 MM, VOUS POUVEZ SIMPLEMENT RÉINSTALLER LES PLAQUETTES COMME NOTÉ DANS L'ÉTAPE 3 ET VOUS CONFORMER À LA PROCÉDURE DE COMPENSATION DE L'USURE DES PLAQUETTES.**

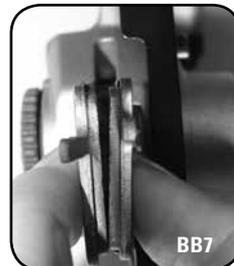
1



## REPLACEMENT DES PLAQUETTES (SUITE)

3. **BB7 uniquement** : Positionnez le ressort entre les nouvelles plaquettes gauche et droite. Alignez le ressort sur les plaquettes en vous référant à l'illustration. Pressez ensemble l'unité plaquette de freins/clip de fixation, puis engagez-la fermement dans l'étrier jusqu'au déclic. La plaquette marquée d'un « R » doit être placée du côté du frein se trouvant près des rayons.

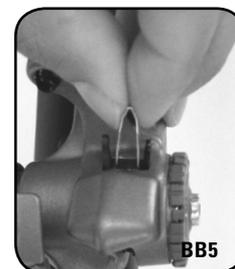
3



**BB5 uniquement** : Installez les nouvelles plaquettes une par une dans l'étrier. Faites glisser le clip d'entretoise dans son logement, entre les plaquettes.

### COMPENSATION DE L'USURE DES PLAQUETTES (NON ILLUSTRÉ)

**BB7 UNIQUEMENT** : Le modèle BB7 dispose d'une fonctionnalité de réglage manuel en fonction de l'usure des plaquettes. Vous pouvez faire appel à cette fonctionnalité pour compenser l'usure des plaquettes avant de devoir les remplacer. Vous disposez de deux réglages très simples : tournez les deux molettes rouges (intérieure et extérieure) de réglage des plaquettes dans le sens des aiguilles d'une montre d'un clic ou deux, selon ce qui est nécessaire pour rétablir la performance optimale de votre frein. NE vous servez PAS du barillet de réglage pour compenser l'usure des plaquettes. Au centre de chaque molette de réglage se trouve un indicateur de l'usure des plaquettes. À chaque fois que vous serrez la molette, l'indicateur rentre un peu plus dans la fenêtre. Vous disposez ainsi d'un point de référence approximatif de l'usure des plaquettes.



**BB5 uniquement** : Le modèle BB5 dispose d'une fonctionnalité de réglage manuel en fonction de l'usure des plaquettes. Vous pouvez faire appel à cette fonctionnalité pour compenser l'usure des plaquettes avant de devoir les remplacer. Vous disposez de deux réglages très simples : dévissez (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) le barillet de réglage sur l'étrier. Tournez la molette de réglage de la plaquette intérieure dans le sens des aiguilles d'une montre. Ces deux réglages permettent de rapprocher les plaquettes de frein du disque. Il est nécessaire d'ajuster les deux patins suivant leur usure. Essayez différents réglages jusqu'à ce que vous obteniez le réglage de frein désiré.

**IMPORTANT : ASSUREZ-VOUS DE RESSERRER L'ÉCROU SUR LA MOLETTE DE RÉGLAGE UNE FOIS LE RÉGLAGE TERMINÉ. REMARQUE : BIEN QU'IL SOIT POSSIBLE DE RÉALISER UNE COMPENSATION ÉQUIVALENTE GRÂCE À LA MOLETTE DE RÉGLAGE DE VOTRE LEVIER DE FREIN, NOUS VOUS RECOMMANDONS DE COMPENSER L'USURE DES PLAQUETTES SUR L'ÉTRIER. AINSI VOUS RÉSERVEZ LE LEVIER DE FREIN POUR DES RÉGLAGES PONCTUELS.**

**CECI MARQUE LA FIN DES CONSIGNES CONCERNANT LE REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN À DISQUE. BEAU TRAVAIL ! VOUS ÊTES MAINTENANT PRÊT À ROULER. PROFITEZ-EN BIEN !**

## PROCÉDURE DE RODAGE DES PLAQUETTES ET DES DISQUES DE FREIN

Toutes les nouvelles plaquettes et tous les nouveaux disques doivent bénéficier d'une mise en fonctionnement progressive appelée « rodage ». Cette procédure de rodage qu'il faut réaliser avant votre première sortie, a pour but de vous assurer des sensations de freinage les plus homogènes et les plus puissantes possibles ainsi qu'un freinage très silencieux dans la plupart des conditions. La procédure de rodage chauffe les plaquettes ainsi que les disques de frein sur lesquels vient se déposer une fine couche de garniture (couche de transfert). C'est cette couche de transfert qui améliore la performance de freinage.

### AVERTISSEMENT :

**La procédure de rodage exige que vous réalisiez des freinages appuyés. Vous devez vous familiariser avec la puissance et le mode de fonctionnement de vos freins à disque. Si vous freinez de manière appuyée sans connaître la puissance et le mode de fonctionnement de vos freins à disque, cela peut entraîner une perte de contrôle qui pourrait provoquer une chute avec blessures graves, voire mortelles. Si vous ne connaissez pas bien la puissance et le mode de fonctionnement de vos freins à disque, il convient de confier la procédure de rodage à un mécanicien vélo qualifié.**

### IMPORTANT :

Pour obtenir les meilleurs résultats en toute sécurité, veuillez à rester assis pendant toute la procédure de rodage.

**1** Roulez à vitesse modérée, puis freinez fermement pour réduire la vitesse jusqu'à ce que vous rouliez au pas. Recommencez une vingtaine de fois.

**2** Ensuite, roulez à une vitesse plus rapide. Freinez très fermement pour réduire la vitesse jusqu'à ce que vous rouliez au pas. Recommencez une dizaine de fois.

### IMPORTANT :

Veillez à ne pas bloquer les roues pendant le rodage des plaquettes.

**3** Laissez refroidir les freins avant de faire une sortie.

[www.sram.com](http://www.sram.com)