

Nk Ce manuel a l' intention de fournir l'information nécessaire pour la manutention et l'opération du Prime Master Cylinder. Cependant les étapes et procédures sont relativement simples, elles ne doivent pas être essayées jusqu'à ce que vous soyez bien familiarisé avec l'ensemble de procédures. Des images ont été fournies afin de vous aider dans les étapes et procédures. Des instructions complètes de Service peuvent être téléchargées du site Web Frein à Disque Hayes sur www.hayesbicycle.com.

Dans ce manuel on trouve des commentaires étiquetés spécifiquement destinés à attirer l'attention particulière sur une procédure générale ou une phase détaillée. Soyez attentif, et comprenez la signification de ces étiquettes.

Advertance: Signifie qu'il y a la possibilité que des blessures personnelles se produisent sur vous ou sur d'autres personnes.

Mise en Garde: Signifie qu'il y a la possibilité d'endommager le frein ou le vélo.

Note: Fournit des informations Générales.

Conseil: Fournit des informations qui peuvent vous aider de façon adéquate à compléter une procédure spécifique.

Les pistons (s) Pompée

Si le levier du frein est actionné sans le disque entre les plaques (et cela est possible lorsque les plaquettes sont en train d'être changées ou que le vélo est en train d'être transporté sans les pneumatiques), la caractéristique automatique permettra que les plaquettes soient larguées.

Les pistons de l'étrier de frein sera largué de sa perforation. Cela entraînera le glissement excessif sur le disque lorsque le pneu et le disque sont réinstallés, ou même en rendant impossible l'installation du pneu et du disque.

A fin d'arranger ce problème...

- Désinstallez les plaquettes de frein de l'étrier si elles n'ont pas encore été désinstallées (**Consultez désinstallation/installation de plaquettes**) **Indice:** Si les plaquettes sont poussées ensemble de façon serrée, glissez le séparateur de direction entre les plaquettes et agrandissez l'espace jusqu'à ce qu'il soit suffisamment grand pour larguer les plaquettes.
- Une fois que les plaquettes ont été désinstallées, poussez-les pistons dans la perforation en utilisant la clé à douille de 8mm. Serrez le piston vers l'avant vers l'arrière jusqu'à ce que le piston se trouve centre dans toute la perforation faites la même chose de l'autre cote. **Advertance:** Ne poussez pas le bord des pistons puisque ils peuvent se fissurer ou s'ébrécher.
- Lorsque les pistons se trouvent à nouveau dans leurs perforations, installez les plaquettes.

Installation/désinstallation du tuyau de l'étrier

- En utilisant une clé à douille de 8mm/longue desserrez le banjo de l'étrier. (**Fig. 1**) **Note:** prenez note il y a un joint torique à banjo sur les cotes d'ajustement du banjo. (**Fig. 2**)
- Installez 1 joint torique à banjo sur le boulon du banjo. Ensuite glissez le boulon du banjo à travers des ajustements du banjo. Installez 1 joint torique à banjo sur le boulon du banjo. Serrez le boulon du banjo dans l'étrier. Torque a: acier 60in.-lbs +/- 5in.-lbs (6.8Nm +/- 0.5Nm) (Aluminium 45in.-lbs +/- 5in.-lbs (5.5Nm +/- 0.5Nm) **Note:** Si vous êtes en train de réduire la taille du tuyau vous souhaitez peut être suivre les instructions de désinstallation tuyau du Master Cylinder. L'ajustement sur le bout de l'étrier est un record permanent et ne peut pas être reconnecté une fois coupé.

Manutention de l'étrier

A fin de réparer l'étrier il doit être désinstallé du vélo et démonté.

Désinstallation du Piston

- Désinstallez l'étrier du vélo tout en désinstallant les deux M6x1.0 x 18.4mm boulons de montage.
- Désinstallez les plaquettes de l'étrier. Consultez les instructions d'installation /désinstallation des plaquettes de freins vous ne savez pas comment désinstaller les plaquettes.
- S'il n'y a pas de problème avec le tuyau et l'ajustement du tuyau, désinstallez complètement l'ensemble du tuyau de l'étrier. (Consultez désinstallation du tuyau)
- Désinstallez les deux boulons ponts – avec une clé Allen de 5mm. (**Fig. 3**) Lorsque vous désinstallez les deux boulons ponts, l'étrier se séparera en deux pièces. Il y aura la moitié de l'étrier interne et l'externe et un joint torique entre la (**Fig. 4**)
- Sortez le joint torique et vérifiez-le pour voir si vous trouvez n'importe quelle coupure ou des débris. Le Joint torique peut être réutilisé lorsque l'étrier est remis en place. **Advertance:** Ne rayez pas la rainure du joint torique lorsque vous enlevez le joint torique, puisque cela peut causer des fuites sur le joint torique.
- Enlevez les pistons de l'étrier avec de l'air pressurisé. (**Fig. 5**) Evitez l'effritage du piston. Soufflez le sur un tissu non pelucheux propre, ou autre surface fine. **Advertance:** Utilisez des lunettes de protection
- Avec la pointe de votre doigt imperméabilisez le saigneur ou le trou du banjo, alignez l'étrier pour que le piston soit place en faisant face vers le bas, ensuite visez l'air pressurisé à travers du trou qui branché les 2 moitiés ensemble. Cela forcera la sortie du piston en dehors de l'étrier. (**Fig. 5 & 6**)
- Soigneusement enlevez l'imperméabilisant carré de l'intérieur de la perforation du piston. Le kit de rechange sera constitué par un nouveau piston et par l'imperméabilisant carré. (**Fig. 7**) **Advertance:** Ne rayez pas la rainure sur la perforation du piston. Cela peut causer des fuites. Utilisez un bâton en bois ou plastique pointu.
- Désinstallez le piston et l'imperméabilisant carré de la moitié opposée de l'étrier de la même manière.
- Nettoyez toutes les pièces. Ensuite lavez chaque pièce avec de l'alcool éthylique. Assurez vous de nettoyer l'étrier à travers de tous les trous.
- Nettoyez chaque pièce à fin d'enlever tous les résidus. Ensuite utilisez de l'air comprimé pour sécher à sec et pour enlever toute la poussière restante, etc. En ce qui concerne les deux moitiés de l'étrier, assurez vous de souffler de l'air comprimé à travers du creux du banjo et du port de transfert, et tout autour de la rainure l'imperméabilisant carré. **Note:** Peronnez beaucoup de soin à fin d'enlever n'importe quelle peluches, poussières, rayure, etc. qui pourraient causer que l'étrier fuite.

Ensamblage du Piston

- Commencez en ressemblant l'étrier tout en lubrifiant légèrement les deux l'imperméabilisant carrés avec du liquide de frein DOT 4 ou DOT 5.1 et en installant les nouveaux l'imperméabilisant carrés sur les moitiés de l'étrier.
- Soigneusement poussez les l'imperméabilisant carré dans la rainure l'imperméabilisant – en vous assurant que l'imperméabilisant est enfoncé sur toute la rainure – et qu'il est poussé vers l'arrière de la rainure de l'imperméabilisant.
- Placez une coche de liquide à frein DOT 4 ou DOT 5.1 tout autour du piston comment lubrifiant, et soigneusement poussez le piston dans la perforation (**Fig. 8**) en dépassant l'imperméabilisant, jusqu'à ce qu'il se place au fond de la perforation (**Fig. 9**) **Note:** Le piston doit être poussé de manière simple, si cela ne se fait pas de cette façon, enlevez le piston et a nouveau poussez l'imperméabilisant carré tout vers l'arrière de la rainure et essayez à nouveau. **Note:** les pistons de l'étrier ont un cote "plaquette" et un cote "liquide" avec les étiquettes sur n'importe quel cote du piston à fin qu'il n'aye pas question sur comment le piston doit être installé dans l'étrier.

Assemblage de l'étrier

- Placez le port de transfert du joint torique sur le coussinet du joint torique sur la moitié 1 extérieure de l'étrier
- Placez les deux moitiés de l'étrier ensemble et installez les boulons ponts.
- Serrez les boulons ponts a (Acier) 190in.-lbs +/- 5in.-lbs (21.5 Nm +/- 0.5 Nm) (Titanium) 220 in.-lbs +/- 10 in.-lbs (24.9Nm +/- 1.1 Nm)
- Rattachez le tuyau à l'étrier. Serrez le banjo a (Acier) 60in.-lbs +/- 5in.-lbs (6.8Nm +/- 0.5Nm) (Aluminium) 45in.-lbs +/- 5in.-lbs (5.5Nm +/- 0.5Nm)
- Purgez le système (Consultez les instructions de purge).



Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4



Fig. 5

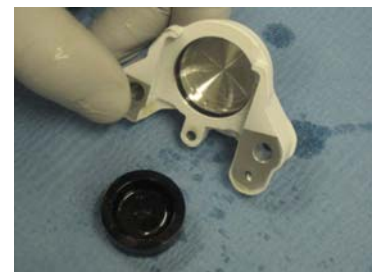


Fig. 6



Fig. 7



Fig. 8



Fig. 9

INFORMATION DE GARANTIE

N'importe quel composant de Hayes Bicycle Group trouvé par l'usine comment étant défectueux en matériel et/ou en main d'œuvre dans les deux ans de la date d'achat sera remplacé ou réparé au choix du fabriquant, sans frais, lors de sa réception à l'usine avec preuve d'achat, port payé à l'avance. N'importe quelle autre réclamation de garantie qui n'est pas incluse dans cette déclaration est invalide. Cela comprend les couts d'assemblage (pour l'instant assumés par le vendeur), lesquels ne seront pas couverts par Hayes Bicycle Group. Cette garantie ne comprend pas la rupture, le pliage, ou les dommages qui peuvent résulter des accidents ou chutes. Cette garantie ne couvre pas n'importe quel défaut ou dommage cause par des altérations ou modifications des pièces neuves de Hayes Bicycle Group ou par l'usure normal, des accidents, la mauvaise manutention, les dommages causés par l'usage de pièces de fabriquant différents l'usage inadéquat ou l'abus du produit, ou le défaut à suivre les instructions contenues sur le manuel d'instructions pour le composant spécifique. Toute modification effectuée par l'utilisateur rendra nulle et invalidera la garantie. Le cout normal de manutention ou de remplacement de items de service, lesquels ne sont pas défectueux devront être payés par l'acheteur original. Cette garantie remplace expressément toutes les autres garanties, et n'importe quelle des garanties implicites sont limitées à la durée pour la même durée tel qu'il est exprime dans la garantie ci-après. Hayes Bicycle Group ne devra être tenu responsable pour n'importe quel dommage accessoire ou indirect. Si pour n'importe quel motif le travail de garantie est nécessaire, envoyez le composant au lieu d'achat. Dans les Etats Unis, contactez Hayes Bicycle Group afin qu'ils vous envoient un numéro d'autorisation (RA#) au (888) 686-3472. A ce moment la, les instructions pour la réparation, l'envoi ou le remplacement devront être fournies. Les Clients qui se trouvent dans des pays différents aux Etats Unis devront contacter à leur vendeur ou au distributeur local de Hayes Bicycle Group.