FR

2022

TECH TALK

MAGURA

MAGURA BOSCH PARTS & SERVICES

VOTRE RÉFÉRENCE CLIENT : _____

www.magura-b2b.com

VOS DONNÉES DE CONNEXION À LA BOUTIQUE B2B :

Identifiant / E-mail _____

Mot de passe _____

VENTES

Téléphone 00800 0022 4488
(appel gratuit)
Fax 0049 7125 96946-17
E-mail info@magura.de

MAGURA Bosch Parts & Services
GmbH & Co. KG
Eckisstraße 6
72574 Bad Urach
Allemagne

Horaires :
Lun – Ven 08h00 – 17h00

COMPTABILITÉ

Téléphone 00800 0022 4488
(appel gratuit)
Fax 0049 7125 96946-17
E-mail finance-mbp@magura.de

SAV MAGURA

Freins, tige de selle télescopique

Téléphone 00800 0022 4488
(appel gratuit)
E-mail service.fr@magura.com

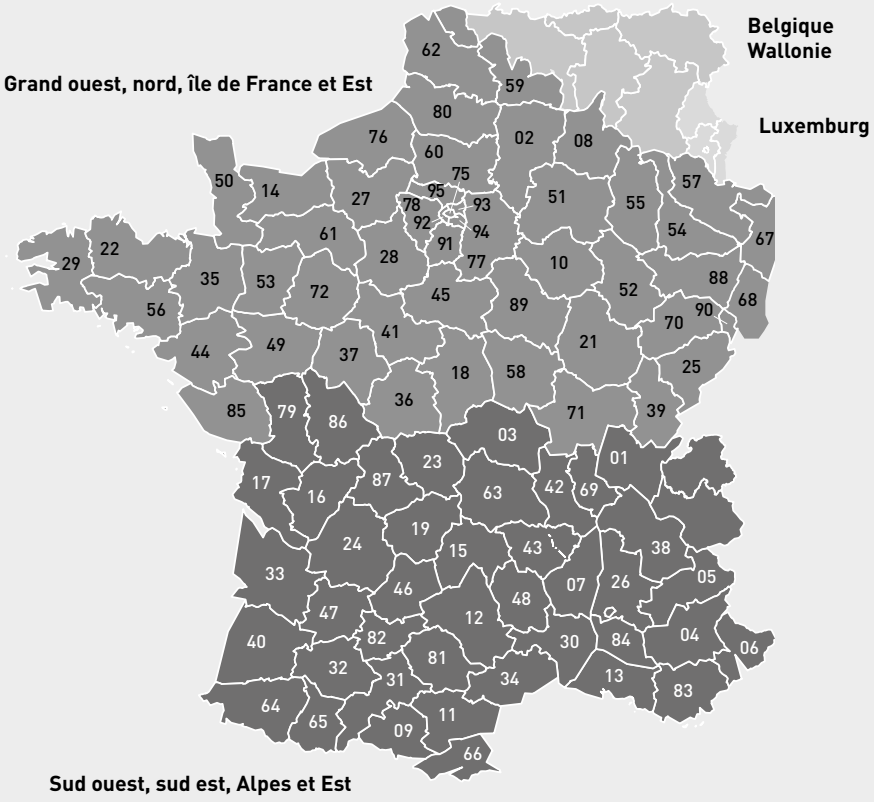
Fourches et amortisseurs

Téléphone 00800 0022 4488
(appel gratuit)
E-mail service.fr@magura.com

RESPONSABLE DES VENTES
FRANCE

Bretagne, Normandie, Pays de la Loire, Hautes-de-France, Ile-de-France, Centre-Val de Loire, Bourgogne-Franche-Comté et Grand-Est. Belgique Wallonie et Luxembourg
Gilles Broeker
Mobil 0033 787 07 11 16
E-mail gilles.broeker@magura.de

PACA, Occitanie, Auvergne/Rhône-Alpes et Nouvelle-Aquitaine
Jérémy Hanry
Mobil 0033 686 16 42 30
E-mail jeremy.hanry@magura.de



CONTENU

INNOVATION & PASSION 4

MAGURA TECHNOLOGIE 6

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE ET ACCESSOIRES 8

GARANTIE MAGURA 9
ADAPTATEUR 10
DISQUES DE FREIN 12
PLAQUETTES/PATINS DE FREIN 13
PIÈCES DE TUNING 14
OUTILS ET ENTRETIEN 16
BOUTIQUE B2B 17

ENTRETIEN ET SERVICE 18

FREIN À DISQUE MT 20
1.1 MONTAGE DU DISQUE DE FREIN 20
1.2 MONTAGE IS 20
1.3 MONTAGE PM 21
1.4 MONTAGE FM 21
1.5 MONTAGE DE LA POIGNÉE DE FREIN 21
1.6 POSE DE DURITE 22
1.7 POSE ET RACCOURCISSEMENT DE LA DURITE SANS NOUVEAU REMPLISSAGE 22
1.8 PURGE RAPIDE MT 24
1.9 PURGE DES FREINS MT 26
1.10 CALE DE TRANSPORT 28
1.11 REMPLACER DU CACHE 29
1.12 REMPLACEMENT DU LEVIER 30

FREIN À DISQUE CT 32
2.1 MONTAGE DE LA POIGNÉE DE FREIN 32
2.2 REMPLACEMENT DU COUVERCLE DU RESERVOIR COMPENSATEUR 32
2.3 REMPLACEMENT DU LEVIER 33
2.4 PURGE RAPIDE CT 34
2.5 PURGE DES FREINS CT 35

PARTICULARITÉS DU SYSTÈME ABS 38
3.1 MONTAGE DU DISQUE CAPTEUR 38
3.2 MONTAGE DE L'ADAPTATEUR 38
3.3 PURGE DES FREINS SYSTÈME ABS 39

MAGURA COCKPIT INTEGRATION (MCi) 42
4.1 PURGE DU MCi 42
4.2 PURGE RAPIDE DU MCi 44
4.3 DÉBRANCHER LA DURITE EN OUVRANT LE RACCORD EASY LINK TUBE 46
4.4 REMPLACER L'UNITÉ DU LEVIER 47
4.5 REMPLACER L'UNITÉ HYDRAULIQUE 48

FREINS SUR JANTE HS 49
5.1 MONTAGE DE LA POIGNÉE DE FREIN 49
5.2 MONTAGE EVO2 49
5.3 MONTAGE EASY MOUNT/HSI 50
5.4 RACCOURCISSEMENT DE LA DURITE 51
5.5 HS33 R REMPLISSAGE 52
5.6 HS22/HS11 PURGE 53

TIGE DE SELLE VYRON eLECT 54
6.1 TECHNOLOGIE eLECT 54
6.2 CONNEXION À LA TÉLÉCOMMANDE 54
6.3 RÉSOLUTION DES PROBLÈMES 55
6.4 APERÇU DES COMPOSANTS 55
6.5 REMPLACEMENT DE L'UNITÉ eLECT 56
6.6 GONFLAGE 56
6.7 REMPLISSAGE ET PURGE 57

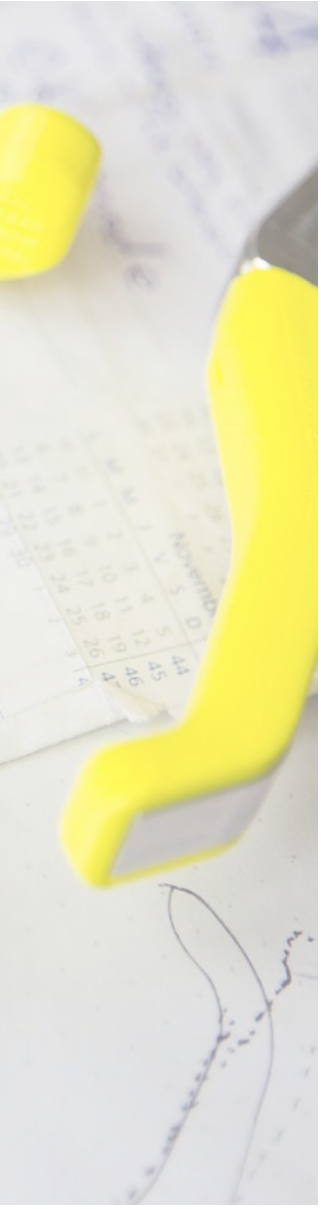
MOYENS PUBLICITAIRES 60

CUSTOMIZE YOUR BRAKE BUYERS GUIDE 62
MAXIMIZE YOUR BRAKE PERFORMANCE GUIDE 63
MAGAZINE "MAGURA STORIES" 64
MAGURA TECHACADEMY 65

NOUVEAU

Nos **nouveautés 2022** figurent au chapitre Pièces détachées, elles sont marquées d'un point jaune !

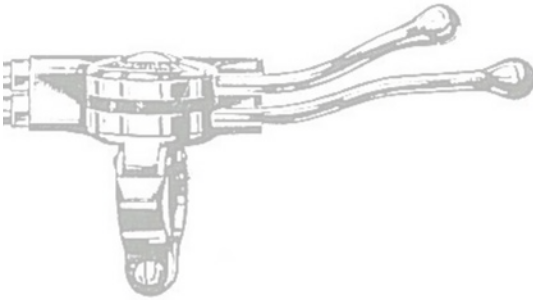
PASSION SINCE 1893



INNOVATION & PASSION

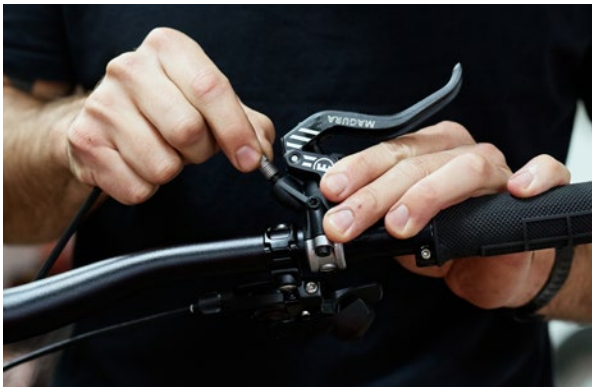
MAGURA, une entreprise souabe de longue tradition, réalisa une véritable révolution lors de l'introduction sur le marché de premier frein hydraulique pour vélo. Les légendaires freins sur jante Hydro Stop (HS) participèrent à de nombreuses victoires lors des coupes du monde de VTT. Ils ne contribuèrent pas seulement à faire évoluer les sports de VTT et de course mais changèrent aussi l'orientation stratégique de MAGURA, jusqu'alors spécialisée principalement dans les produits pour motos.
Depuis toujours, MAGURA s'est donné pour mission d'améliorer encore tout ce qui fonctionne déjà bien. C'est de cette idée que naquit la philosophie actuelle #customizeyourbrake visant à adapter les freins à disque de MAGURA à chaque utilisation, de manière encore plus individuelle. Ici aussi, MAGURA exploite de manière systématique le retour d'informations des athlètes. Sa philosophie repose sur une configuration personnalisée des freins pour obtenir des performances maximales – aussi bien pour les professionnels que pour les amateurs. Mettre l'expérience accumulée par les sports de course à la portée de tous – voilà le leitmotiv de l'histoire de l'entreprise.

Mais les nouvelles inventions de MAGURA ne se limitent pas au domaine sportif. Si la voiture fut pendant des décennies le moyen de locomotion numéro un, les vélos et VAE jouent aujourd'hui un rôle de plus en plus prépondérant. Les VAE et les speed pedelecs 45 sont devenus ces dernières-années des concurrents sérieux pour l'automobile. Afin de mener à bon port les usagers dans des conditions confortables, MAGURA conçoit de nouveaux systèmes de sécurité et des solutions d'intégration pour les concepts de mobilité alternatifs.En fait partie le dispositif BOSCH e-bike ABS, développé en collaboration avec Bosch, ou encore le système précurseur MAGURA Cockpit Integration (MCi) qui constitue le premier système de série intégrant le frein au guidon.



MAGURA TECH TALK 2021

Pour ses inventions, MAGURA met l'accent sur la convivialité. Avec différents étriers, poignées et leviers de frein, le MAGURA MT propose de larges possibilités d'adaptation pour des domaines d'activité variés et une grande simplicité d'entretien. La brochure Parlons technique te livre tous les secrets du montage, de la maintenance et du service après-vente des produits MAGURA.



MAGURA TECHNOLOGIE

MAGURA est synonyme de fiabilité et de qualité maximales aussi bien dans le secteur des motos que dans celui des vélos. Un grand nombre des composants MAGURA continuent à être « Made in Germany ». Ils sont fabriqués dans deux usines dans le Jura souabe, à proximité du siège social situé à Bad Urach.
En font partie entre autres les poignées de frein composées des matériaux Carbotecture ® et Carbotecture SL® conçus par notre entreprise. Le Carbotecture SL® est un polymère haute technologie renforcé de fibres de carbone.

Extrêmement résistant aux chocs et à la rupture, il présente une grande élasticité tout en étant incroyablement robuste. Le Carbotecture® possède des propriétés similaires – mais les fibres de carbone y sont remplacées par des fibres de verre.

Grâce à nos plastiques haute technologie Carbotecture SL® et Carbotecture® développés par nos soins et au procédé de fabrication Carbolay, il est possible de fabriquer des composants à la fois très légers et ultrarésistants. Leur utilisation pour des armatures de frein et de raccord pour motos prouve combien ces matériaux sont faits pour remplir les exigences les plus sévères.

MATÉRIAUX DE POINTE

CARBOTECTURE®

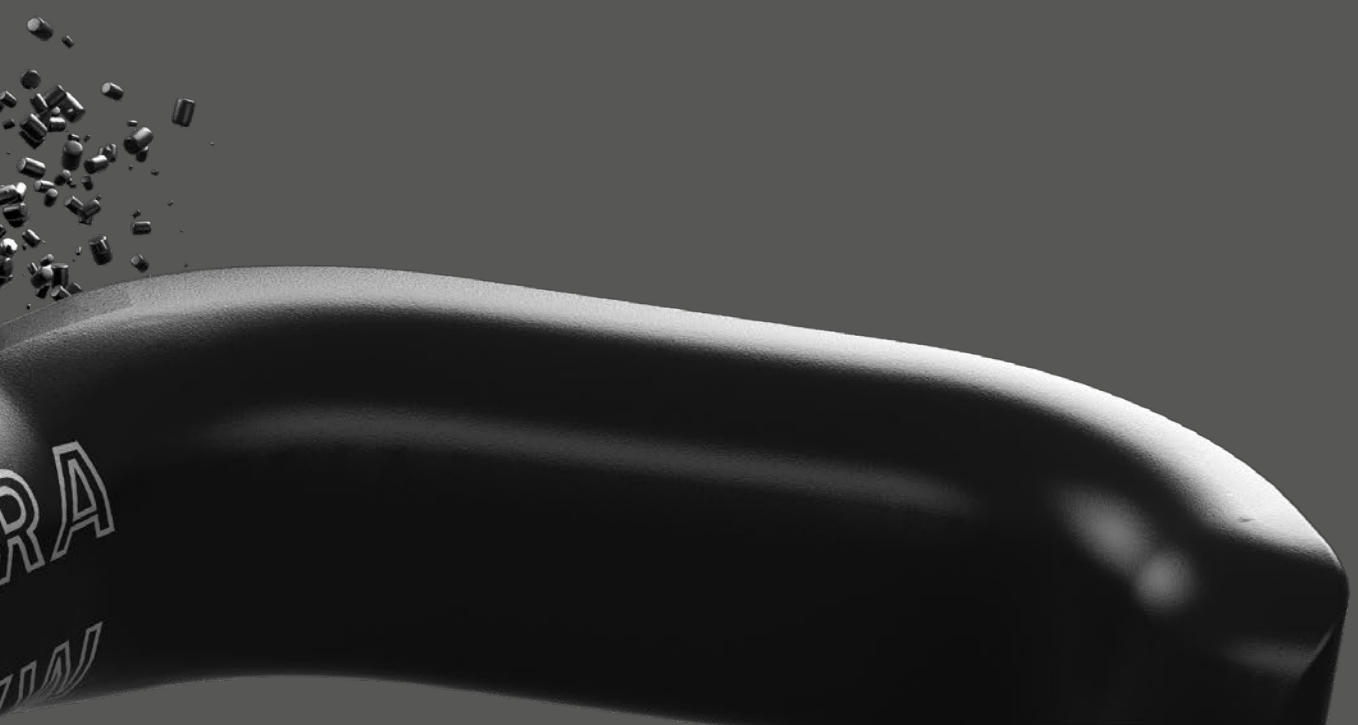
- Granulés synthétiques en polymères hightech et courtes fibres de carbone et de verre
- Toutes les formes souhaitées sont possibles grâce au procédé Carboflow
- Formes complexes à surface lisse réalisables
- 50 % plus léger que l'aluminium grâce à la résistance à la traction et à la rupturet

CARBOTECTURE SL®

- Perfectionnement du Carbotecture®
- Intégration de fibres de carbone de longueur moyenne
- Réduction supplémentaire du poids pour une résistance accrue

PROCESSUS CARBOLAY

- Positionnement des fibres de carbone en fonction de la charge, grâce à un procédé textile
- Fabrication entièrement automatique sans le travail manuel d'usage pour le carbone
- Grande rigidité des composants pour un poids faible



LE CHOIX PARFAIT POUR LA MEILLEURE PERFORMANCE

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE ET ACCESSOIRES
GARANTIE MAGURA

Toutes les pièces de rechange et d'usure provenant du même fournisseur garantissent des performances et une sécurité maximales.

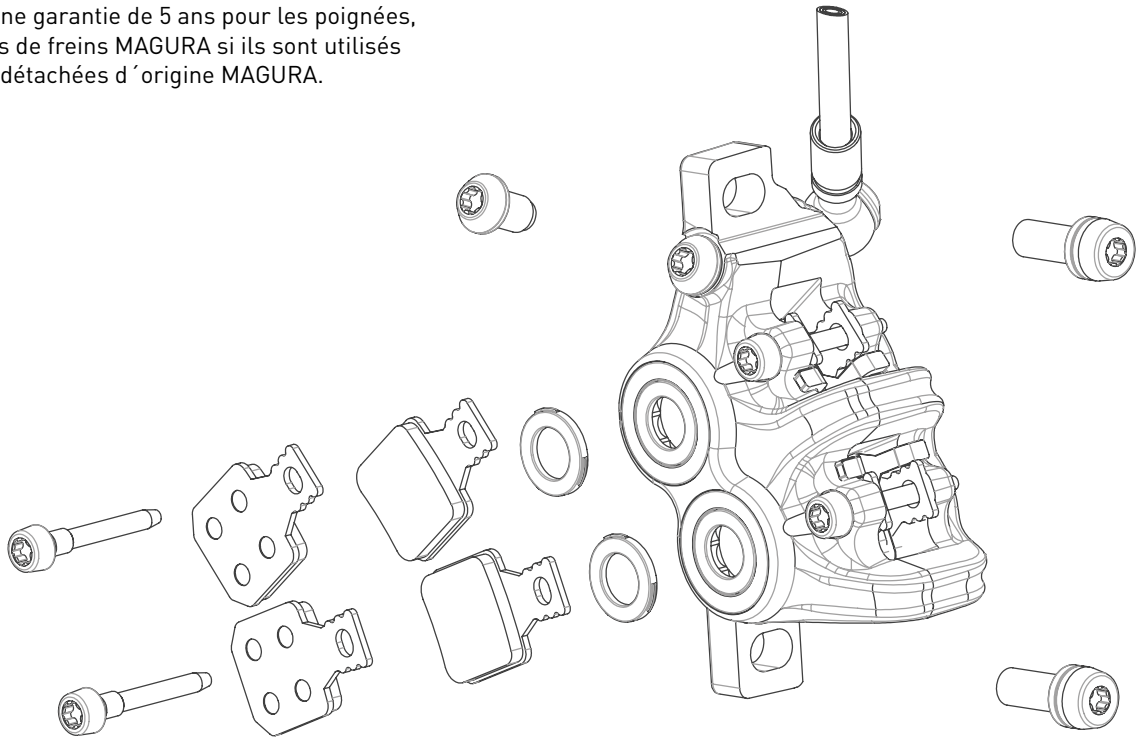
PUISSANCE DE FREINAGE MAXIMALE
Les disques et plaquettes de frein d'origine MAGURA vous permettent d'atteindre une puissance de freinage maximale. Du point de vue des matériaux et de la technologie, nos composants sont en effet parfaitement adaptés les uns aux autres.

UNE QUALITÉ CONSTANTE
Toutes les pièces détachées d'origine MAGURA subissent des contrôles qualité continus et offrent en permanence un niveau de qualité élevé.

5 ANS DE GARANTIE
MAGURA offre une garantie de 5 ans pour les poignées, étriers et pistons de freins MAGURA si ils sont utilisés avec des pièces détachées d´origine MAGURA.

CONSEIL

Plus d'infos dans le catalogue MAGURA 2022, page 42-57.



ADAPTATEUR

QM 5 (37 g)
IS-203-F

QM 9 (50 g)
IS-203-R

QM 12 (30 g)
IS-160-R
IS-180-F

QM 44 (37 g)
PM 180-203

QM 45 (34 g)
PM 140-180
PM 180-220

QM 46 (37 g)
PM 203 – 220

QM 40 (39 g)
PM 140-160
PM 160-180
PM 200-220

QM 41 (37 g)
IS-180-R

QM 42 (34 g)
PM 160-203

QM 43 (30 g)
IS-160-F

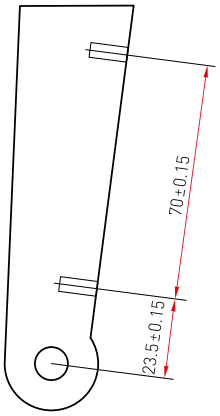
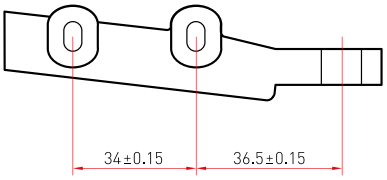
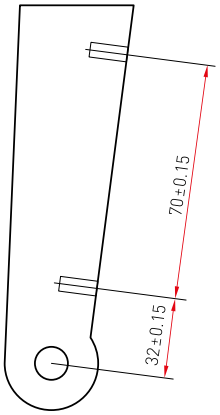
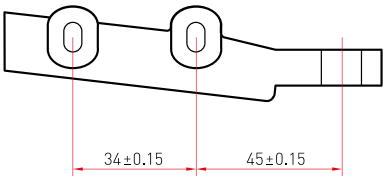
QM 50 (11 g)
FM140/160 - 160F
FM160/180 - 180F

QM 51 (10 g)
FM140/160 - 160R
FM160/180 - 180R

QM 52 (10 g)
FM160/180 - 160F

Diamètre du disque en mm	Ø 160 mm	Référence	Ø 180 mm	Référence	Ø 203 mm	Référence	Ø 220 mm	Référence
Fourches								
PM 160 (PM 6")	direct		QM 40	2 700 515	QM 42	2 700 517		
PM 180 (PM 7")			direct		QM 44	2 701 967	QM 45	2 701 940
PM 200 (PM 8")					Spacer 1,5 mm		QM 40	2 700 515
PM 203 (PM 8")					direct		QM 46	2 702 193
PM 220							direct	
IS	QM 43	2 700 518	QM 12	0 722 426	QM 5	0 722 321		
FM-F140/160	QM 50	2 701 598						
FM-F160/180	QM 52	2 702 055	QM 50	2 701 598				
Cadre								
PM 140 (PM 5")	QM 40	2 700 515	QM 45	2 701 940				
PM 160 (PM 6")	direct		QM 40	2 700 515	QM 42	2 700 517		
PM 180 (PM 7")			direct		QM 44	2 701 967	QM 45	2 701 940
PM 200 (PM 8")					Spacer 1,5 mm		QM 40	2 700 515
PM 203 (PM 8")					direct		QM 46	2 702 193
PM 220							direct	
IS	QM 12	0 722 426	QM 41	2 700 516	QM 9	0 722 325		
FM-R140/160	QM 51	2 701 600						
FM-R160/180	direct		QM 51	2 701 600				

COMPATIBILITÉ DE L'ADAPTATEUR MAGURA FLATMOUNT

	Fourches	Disques	Adapteur MAGURA		Cadre	Disques	Adapteur MAGURA
F140/160		140 mm	**QM 52**	R140/160		140 mm	**direct**
		160 mm	**QM 50**			160 mm	**QM 51**
F160/180		160 mm	**QM 52**	R160/180		160 mm	**direct**
		180 mm	**QM 50**			180 mm	**QM 51**

DISQUES DE FREIN

Une stabilité qui ne souffre aucun compromis (épaisseur : 2 mm).
Des disques adaptés à chaque activité :

Plus d'infos dans le catalogue MAGURA 2021, page 51

MDR-P

MDR-P CL

MDR-C

MDR-C CL

STORM HC

STORM SL.2

MDR-P
- 180 mm, 203 mm et maintenant aussi en 220 mm
- pour E-VTT et Gravity

MDR-P CL
- 180 mm et 203 mm
- Lockring pour axes à serrage rapide ou traversants
- pour E-VTT et Gravity

MDR-C
- 160 mm, 180 mm et maintenant aussi en 203 mm
- pour les vélos urbains, les trails ou les VAE

MDR-C CL
- 160 mm, 180 mm et 203 mm
- Lockring pour axes à serrage rapide ou traversants
- Recommandé pour vélos urbains, les trails ou les VAE

STORM HC
- 160 mm, 180 mm et 203 mm
- Recommandé pour MT SPORT, MT4, MT5, MT TRAIL SPORT, MT7, MT TRAIL SL

STORM SL.2
- 160 mm et 180 mm
- Recommandé pour MT8

Disques de frein	Ø 160 mm	Référence	Ø 180 mm	Référence	Ø 203 mm	Référence	Ø 220 mm	Référence
MDR-C	140 g	2 701 917	162 g	2 701 918	222 g	2 701 919		
MDR-P			190 g	2 701 937	216 g	2 701 938	241 g	2 701 939
MDR-P CL (axe fixe)*			211 g	2702 228	226 g	2702 230		
STORM SL.2	100 g	2 701 348	118 g	2 701 349				
STORM HC	121 g	2 702 451	140 g	2 702 452	173 g	2 702 453		
MDR-C CL (axe à blocage rapide)	175 g	2 702 234	195 g	2 702 236	225 g	2 702 238		
MDR-C CL (axe fixe)	175 g	2 702 235	195 g	2 702 237	225 g	2 702 239		
STORM, ROHLOFF-SPEEDHUB	125 g	0 724 805	152 g	0 724 806				

Poids du disque uniquement, sans les vis de fixation.
* MDR-P-CL n'existe que comme axe enfichable. La rondelle élastique avec position d'engagement extérieure peut, cependant, être également utilisée pour l'axe à serrage rapide.

Aimant pour capteur (Référence 2 701 966) disponible en option pour les VAE, à utiliser sur le disque de frein. Compatible avec les disques de frein MAGURA STORM HC 180 mm, MDR-C & MDR-P de toutes tailles.

RECOMMANDATION D'UTILISATION DES DISQUES DE FREINS

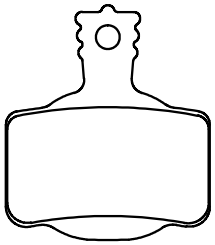
À force manuelle égale, un disque de frein d'un diamètre de 203 mm génère une puissance de freinage supérieure de 10 % à celle d'un modèle de 180 mm. Un disque de frein de 220 mm développe même une puissance de freinage supérieure de 20 %. Le choix du bon diamètre soulage les muscles de ton bras, prévient le fading et renforce la sécurité. Surtout les conducteurs relavtivement lourds profitent des grands diamètres. Note que les grands disques de frein requièrent un temps de rodage plus long.

Disque	STORM SL.2*		STORM HC, MDR-C CL, MDR-C, MDR-P, MDR-P CL			
Combinaison roue avant/arrière	160 mm	180 mm	160 mm	180 mm	203 mm	220 mm
Poids total max.**	105 kg	130 kg	150 kg	180 kg	205 kg	210 kg
Pas approprié pour* :	Vélos utilitaires, Pedelecs, S-Pedelecs, Tandem					

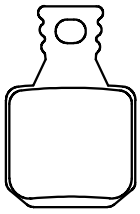
*Poids total = Velo + cycliste + bagages + remorque

PLAQUETTES/PATINS DE FREIN

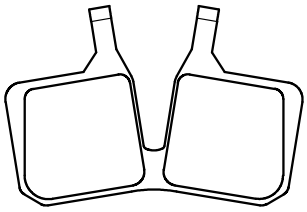
APERÇU



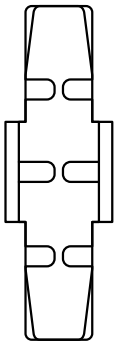
7.P / 7.C / 7.R / 7.S
pour étrier 2 pistons depuis le millésime 2012



8.P / 8.R / 8.S
pour étrier 4 pistons depuis le millésime 2015



9.P / 9.C
pour étrier 4 pistons depuis le millésime 2015



BLACK / RED / GREY / GREEN
pour tous les modèles HS

MÉLANGES POUR PLAQUETTES/PATINS

R-RACE

Pour tous ceux qui poussent leur matériel à ses limites en cross-country ou en descente et requièrent d'excellentes performances de freinage.

P-PERFORMANCE incl. marquage de CEE

Une sécurité toujours au top sur les longs parcours, et ce, tout en assurant des performances élevées quelles que soient les conditions.

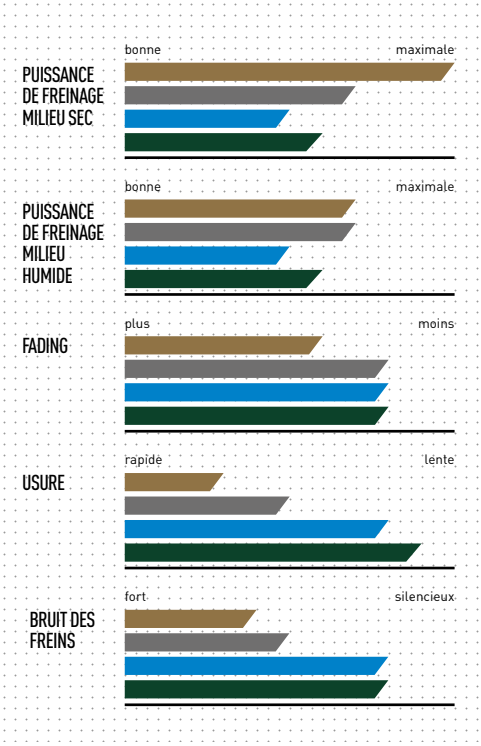
C-COMFORT incl. marquage de CEE

Pour les débutants qui souhaitent doser la puissance de freinage de manière optimale et qui recherchent un produit durable.

S-SPORT incl. marquage de CEE

Optimisé pour une utilisation sur les VAE grâce à une puissance de freinage supérieure, une durée de vie prolongée et une durée de rodage raccourcie.

Marquage CEE et homologation
Les plaquettes avec marquage CEE et les disques de frein homologués peuvent être rééquipées sans problème sur les speed pedelec 45 et sans contrôle technique, si le modèle de vélo figure sur la liste des modèles homologués.



Important : Roder les plaquettes de frein !
Les nouvelles plaquettes de frein ne développent leur pleine puissance de freinage qu'après pendant la phase de rodage. À cet effet, accélérer sur terrain plat jusqu'à une vitesse de 30 km/h. Freiner ensuite jusqu'à l'arrêt au moyen d'un seul frein. Répéter cette procédure au moins 30 fois par frein. Les plaquettes et disques de frein sont alors rodés et offrent une puissance de freinage optimale.

PATINS

Vérifiz quel type de jante vous avez !

BLACK **RED**

Pour jantes polis non recouvertes d'aluminium.

GREY **GREEN**

Pour jantes anodisées couche dure et pour jantes céramiques.

BLACK **GREY**

Longévité élevée pour une sortie d'un jour ou un périple autour du monde. Inutile de penser tout de suite à l'entretiende vos freins!

RED **GREEN**

Puissance de freinage – tu utilises ton vélo tous les jours et par tous les temps. Des freins performants sont indispensables à l'arrêt au stop et aux feux de circulation.

PIÈCES DE TUNING

Plus d'infos dans le catalogue MAGURA 2021, page 42

Nos pièces de tuning font de ton vélo un modèle unique. Outre le tuning optique, les performances du frein peuvent également être individualisées.

LEVIER DE FREIN

HC3

HC CARBON

HC

2-DOIGT

HC-W

Levier en Carbotecture, aluminium ou carbone avec plusieurs longueurs disponibles et différentes possibilités de réglage. Choisis ton point de contact avec le frein et trouve l'ergonomie optimale.

KIT D'ANNEAUX

Caches pour étrier disponibles dans différentes couleurs, pour 2 et 4 pistons.

COLLIERS ET COLLIERS SHIFTMIX

Colliers disponibles dans différents coloris et colliers Shiftmix pour SRAM et Shimano.

→ **Important : Shiftmix 1 et 2 compatible uniquement avec les leviers de changement de vitesses à collier séparé.**

→ **Colliers de guidon non compatibles avec les affichages des vitesses**

→ **Selon le fabricant, collier Shiftmix compatible avec Remote Dropper Seatpost**

SHIFTMIX 1		SHIFTMIX 2		SHIFTMIX 3		SHIFTMIX 4	
SHIMANO_I-SPEC B		SHIMANO_I-SPEC II		SRAM_MATCHMAKER		SHIMANO_I-SPEC EV	
Séries	**Modèle**	**Séries**	**Modèle**	**Séries**		**Séries**	**Modèle**
XTR	SL-M980-B-IR	XTR	SL-M9000-IR	XX1 Eagle AXS		XTR	SL-M9100-IR
XTR	SL-M980-B-IL	XTR	SL-M9000-IL	XX1 Eagle		XTR	SL-M9100-IL
SAINT	SL-M820-B-I	DEORE XT	SL-M8000-IR	XX1		DEORE XT	SL-M8100-IR
DEORE XT	SL-M8000-B-IR	DEORE XT	SL-M8000-IL	XX		DEORE XT	SL-M8100-IL
DEORE XT	SL-M8000-B-IL			XO1 Eagle AXS		SLX	SL-M7100-IR
DEORE XT	SL-M780-B-IR			XO1 Eagle		SLX	SL-M7100-IL
DEORE XT	SL-M780-B-IL			XO1		DEORE	SL-M6100-IR
SLX	SL-M7000-11-B-IR			XO		DEORE	SL-M5100-IR
SLX	SL-M7000-B-IL			EX1		DEORE	SL-M5100-IL
SLX	SL-M7000-10-B-IR			X1		DEORE	SL-M4100-IR
SLX	SL-M670-B-IR			GX Eagle		SHIMANO	SL-MT800-IL
SLX	SL-M670-B-IL			GX		SHIMANO	SL-MT500-IL
DEORE	SL-M610-IR			NX Eagle			
DEORE	SL-M610-IL			X9			
				X7			

Version du tableau : 09/2021

Informations sous toute réserve. Nous recommandons de vérifier la compatibilité étant donné qu'il est possible que le fabricant fasse des modifications.

CACHES INDIVIDUELS

Caches individualisés pour poignées Carbotecture SL.

Crée ici ton cache individuel !

WWW.MAGURA.COM/DESIGN

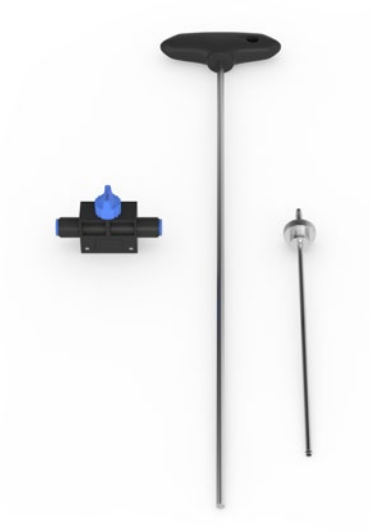
OUTILS ET ENTRETIEN

Kit d'entretien

Pour un entretien optimal
- kit d'entretien MAGURA (identique pour freins à disque et freins sur jante)
- boîtes de rangement pour revendeurs orientés service

Des outils pour les professionnels
- kit de purge professionnel
- kit de remplissage VYRON
- outil pour raccord à emmancher
- coupe-durite
- clé dynamométrique
- outil de remplacement des leviers MAGURA MT comprenant un chasse-goupille

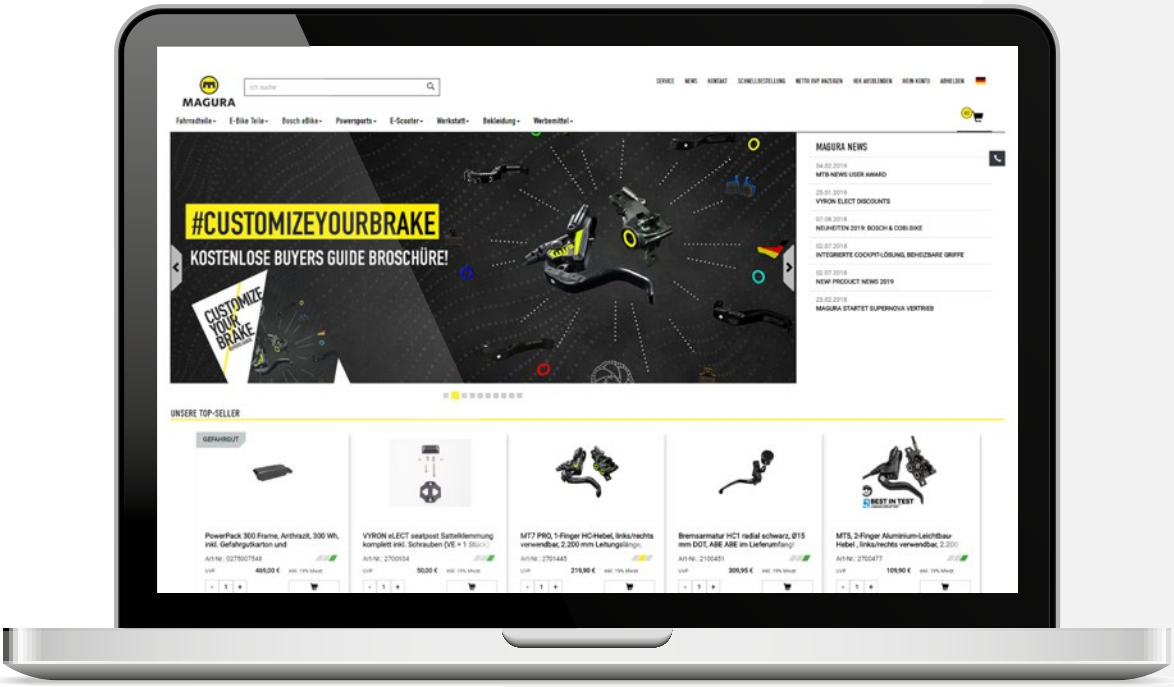
Kit de purge professionnel



Kit de remplissage VYRON

MAGURA BOSCH PARTS & SERVICES
B2B-SHOP

- CONFIRMATION DE LA DISPONIBILITÉ DE PLUS DE 3000 ARTICLES EN DIRECT
- PRIX ACTUALISÉS AVEC VOTRE REMISE INDIVIDUELLE
- FRAIS D'ENVOI RÉDUITS ET TRAITEMENT IMMÉDIAT
- DISPONIBLE EN 6 LANGUES
- PLUSIEURS OPTIONS DE PAIEMENT
- FACTURE DISPONIBLE EN LIGNE
- INFORMATIONS PRODUIT DÉTAILLÉES



WWW.MAGURA-B2B.COM

ENTRETIEN & SERVICE

ENTRETIEN & SERVICE
FREIN À DISQUE MT

1.1 MONTAGE DU DISQUE DE FREIN

Tenir compte des indications d'orientation figurant sur le disque de frein et serrer les vis en croix, au couple prescrit.

Couple de serrage : **4 Nm** pour les vis en acier.

Fixation avec prise interne :
Tenir compte des indications d'orientation figurant sur le disque de frein Centerlock et serrer la bague de verrouillage au couple prescrit.

Couple de serrage : **40 Nm** pour la bague de verrouillage

Fixation avec prise externe :
Tenir compte des indications d'orientation figurant sur le disque de frein Centerlock et serrer la bague de verrouillage au couple prescrit.

Couple de serrage : **40 Nm** pour la bague de verrouillage

1.2 MONTAGE IS

AFixer l'adaptateur sur le logement IS.

Couple de serrage : **6 Nm**

Orienter correctement l'étrier et le fixer sur l'adaptateur.

Couple de serrage : **6 Nm**

1.3 MONTAGE PM

Visser l'étrier supérieur sur la fourche.

Orienter ensuite correctement l'étrier et le fixer sur la fourche.

Couple de serrage : **6 Nm**

En cas d'utilisation d'adaptateurs, respecter la notice de montage.

1.4 MONTAGE FM

Orienter l'étrier et le visser sur le cadre.

Couple de serrage : **6 Nm**

En cas d'utilisation d'adaptateurs, respecter la notice de montage.

1.5 MONTAGE DE LA POIGNÉE DE FREIN

La poignée de frein peut être montée à gauche et à droite. Veiller par conséquent à monter correctement le collier de guidon.

Collier Carbone : côté épais vers le haut.

Collier aluminium et carbotecture : la flèche doit être orientée vers le haut.

Également disponible :
collier Shiftmix pour SRAM et Shimano (voir tableau page 15)

Serrage au couple prescrit :
Tout d'abord, vis supérieure au couple de **4 Nm**.
Ensuite, vis inférieure au couple de **4 Nm**.

1.6 POSE DE DURITE

MAGURA offre la possibilité d'une pose de durite optimale pour tous les freins dotés d'un connecteur Banjo.

Ouvrez le raccord de durite au moyen d'une clé Torx T25 à max. 30° en procédant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Une ouverture supérieure à 30° entraîne des défauts d'étanchéité.

Vous pouvez maintenant tourner la durite et la placer correctement.

ATTENTION

Pendant que tu tournes le câble, maintiens toujours la vis dans la même position à l'aide de l'outil afin d'éviter d'augmenter l'ouverture. Si les consignes sont bien respectées, aucune purge ultérieure n'est nécessaire.

Après la pose de durite, le fonctionnement et l'étanchéité du frein doivent être contrôlés. Pour ce faire, actionner le levier de frein.

Si le fonctionnement n'est pas satisfaisant, suivre les instructions relatives à la purge.

1.7 POSE ET RACCOURCISSEMENT DE LA DURITE SANS NOUVEAU REMPLISSAGE

Avant le raccourcissement de la durite, repousser les pistons avec précaution, de préférence à l'aide de la cale de transport, ou au besoin l'aide d'un tournevis.

Tourner la poignée de frein vers le haut, à la verticale.

Si possible, couper tout d'abord le câble à env. 150 mm de la poignée de frein.

Placer ensuite la durite dans le cadre.

ATTENTION

Si la durite traverse le cadre, ne raccourcir la durite à la longueur requise qu'après l'avoir fait passer dans le cadre.

Si possible, utiliser un bouchon lors de la pose de la durite à travers le cadre.

Gauche : Insert

Droite : Olive

Faire passer la durite à travers le cadre et la raccourcir à la bonne longueur.

Utiliser un nouvel insert et une nouvelle olive.
Toujours insérer le raccord à fleur.
Attention, ne pas oublier le cache-écrou.

Retirer l'ancienne durite à l'aide d'une clé à fourche 8 mm.

Tenir fermement la durite pour éviter de répandre de l'huile.

Puis, visser tout d'abord à la main la vis-raccord de la nouvelle durite. Veiller à enficher la durite dans le boîtier du maître-cylindre, jusqu'en butée.

Serrer ensuite la vis avec un couple de **4 Nm**.

Contrôler ensuite le bon fonctionnement et l'étanchéité.

IMPORTANT

L'insert d'appui ne peut pas être utilisé dans la durite de frein MAGURA montée en série avec le kit MT2. Tenez compte de l'inscription figurant sur la durite de frein.
- Pour tous les freins = « disc-tube 2.2 » insert nécessaire
- MT2 = « MAGURA » pas d'insert

1.8 PURGE RAPIDE MT

IMPORTANT

La purge rapide ne peut être effectuée que si :

- le vélo est neuf ou
- les plaquettes de frein et les disques de frein ont été remplacés ou
- la partie épaisse de la transport est placée entre les pistons.

Avant de commencer, tourner la poignée de frein jusqu'en position horizontale afin que l'orifice EBT soit le plus haut point.

Retirer la vis EBT à l'aide d'une clé T25.

Utiliser la seringue avec orifice et la remplir avec 20 ml d'huile et d'air de 5 ml sous l'orifice.

Presser la seringue avec le cône dans l'orifice EBT.

Tirer la seringue jusqu'à atteindre 30 ml sur l'échelle, rester en dessous de l'orifice. Pousser maintenant lentement l'huile dans la poignée de frein.

Répéter 3-4 fois le processus tout en relâchant 3-4 fois le levier de frein.

Au cours de la dernière étape, retirer la seringue jusqu'à ce qu'elle se trouve juste au-dessus de l'orifice. Appuyer maintenant encore une fois sur la seringue puis la relever de nouveau jusqu'à ce qu'elle se trouve au-dessus de l'orifice. Attendre brièvement que le niveau d'huile ait baissé. Boucher maintenant l'orifice avec le doigt et retirer la seringue avec précaution. Avant de la retirer, actionner la seringue de manière à fermer l'orifice.

S'assurer que l'huile arrive jusqu'au bord supérieur de l'orifice EBT.

Serrer maintenant la vis EBT jusqu'à ce qu'elle soit à fleur, puis serrer à fond au couple de **0,5 Nm**.

Si le fonctionnement n'est pas satisfaisant, suivre les instructions relatives au remplissage (cf. 1.11).

1.9 PURGE DES FREINS MT

Attention : Utiliser un raccord court !

Dévisser l'étrier de frein.

Repousser les pistons avec précaution, de préférence à l'aide de la cale de transport, ou au besoin à l'aide d'un tournevis.

Dévisser tout d'abord la vis de maintien de plaquette et la retirer.

Retirer ensuite les plaquettes de frein de l'étrier :

- plaquettes de frein simples par le haut
- plaquettes de frein doubles par le bas (étrier 4 pistons)

Réinsérer la vis de maintien de plaquette en la vissant à la main.

Clipser maintenant la cale de transport sur la vis de maintien de plaquette (côté épais entre les pistons).

Ouvrir la vis de remplissage et monter la seringue avec la tubulure de remplissage sur l'orifice.

Tourner la poignée de frein vers le haut jusqu'en position horizontale afin que l'orifice EBT soit le plus haut point.

Retirer la vis ETB au moyen d'une clé T25.

Appliquer maintenant la seringue vide (faire glisser auparavant le piston sur l'orifice) ou utiliser le kit de purge professionnel.

L'étrier doit être à la verticale. Puis, presser l'huile de bas en haut, c.-à-d. de l'étrier de frein vers la poignée et aspirer de nouveau. Répéter le processus 3-4 fois.

Actionner le levier de frein 3-4 fois pendant la purge.

Boucher maintenant l'orifice avec le doigt et retirer la seringue avec précaution. Après le retrait de la seringue ou du kit de purge professionnel, presser de nouveau l'huile jusqu'à ce qu'elle arrive au niveau de l'orifice.

Serrer maintenant la vis EBT jusqu'à ce qu'elle soit à fleur, puis la serrer à fond au couple de **0,5 Nm**.

Tenir maintenant l'étrier à la même hauteur que la poignée de frein. Retirer ensuite la tubulure de remplissage au niveau de l'étrier puis refermer.

Nettoyer le frein et retirer ensuite la cale de transport.

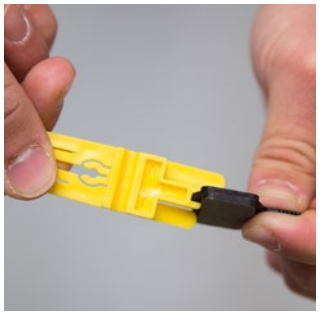
Pose des plaquettes :

- plaquettes de frein simples par le haut
- plaquettes de frein doubles par le bas (étrier 4 pistons)

Mettre en place le dispositif de verrouillage pour le transport ou monter le frein.

Pour finir, examiner l'étanchéité et le fonctionnement du frein.

1.10 CALE DE TRANSPORT

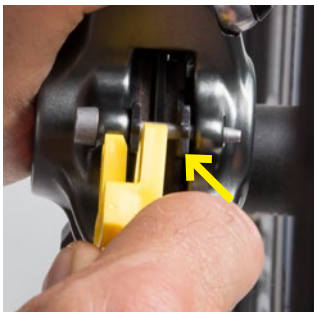
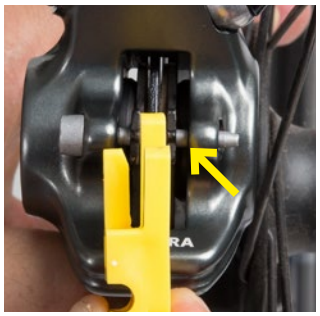


Repousser les plaquettes

Les plaquettes et les pistons peuvent être repoussés facilement dans leur position d'origine.

Contrôle de l'usure des plaquettes

Contrôler régulièrement et rapidement l'épaisseur des plaquettes.

Contrôle de l'usure des plaquettes montées (actionner pour cela le levier)

À gauche : la cale de transport passe entre les plaques de support, l'épaisseur de la plaquette est encore suffisante.

À droite : la cale de transport ne passe pas entre, la plaquette est usée et doit être remplacée.

Remplacement des caches

Combiner en un tournemain les freins avec des caches de couleur différente.

Cale de transport

Lorsque les roues sont retirées, les plaquettes de frein restent en position.

Purge des freins

Passer le petit clip rond par-dessus la vis de maintien de plaquette – pour une fixation sûre et un positionnement parfait des pistons.

Emmanchement de l'insert

Une aide parfaite pour l'insertion d'un nouvel insert après un raccourcissement de la durite.

1.11 REMPLACER DU CACHE

Tout d'abord retirer la vis BAT ou l'obturateur. Pour cela, pousser vers le bas la fermeture et la tourner de 90°.

Retirer avec précaution la fermeture et le ressort.

Actionner alors le levier de frein et extraire la vis BAT ou l'obturateur.

Retirer l'ancien cache.

Installer le nouveau cache et remettre las vis BAT. Pour cela, actionner légèrement le levier.

1.12 REMPLACEMENT DU LEVIER

Pour les poignées SL en Carbotecture

Tout d'abord retirer la vis BAT ou l'obturateur. Pour cela, pousser vers le bas la fermeture et la tourner de 90°.

Retirer avec précaution la fermeture et le ressor.

Actionner alors le levier de frein et extraire la vis BAT ou l'obturateur.

Retirer maintenant le cache des deux côtés et poser la poignée de frein sur l'outil de remplacement des leviers MAGURA MT ou un objet pourvu d'un trou (un rouleau de ruban adhésif par ex.).

Important : veiller à ce que la poignée de frein soit placée de manière à toujours représenter la poignée de frein gauche.

Avec un poinçon d'un diamètre de 3,5 mm max., faire sortir avec précaution la tige de support de levier (la tige de support de levier ne doit pas être complètement retirée, env. 2 mm peuvent rester dans la poignée) et enlever le levier.

Mettre en place le nouveau levier et le positionner de manière à ce que les orifices coïncident.

Puis, retourner la poignée de frein vers la droite et réenfoncer avec précaution la tige de support de levier. Pour finir, enfoncer avec un poinçon jusqu'à ce que la tige affleure.

Enfin, remettre le cache et la vis BAT / l'obturateur et vérifier le fonctionnement de la poignée de frein.

Pour les poignées en Carbotecture

Repousser le cache du raccord de durite.

Poser la poignée de frein sur un objet pourvu d'un trou (un rouleau de ruban adhésif par ex.) ou utilisez l'outil de remplacement des leviers MAGURA MT.

Important : veiller à ce que la poignée de frein soit placée de manière à toujours représenter la poignée de frein gauche.

Avec un poinçon d'un diamètre de 3,5 mm max., faire sortir avec précaution la tige de support de levier (la tige de support de levie ne doit pas être complètement retirée, env. 2 mm peuvent rester dans la poignée) et enlever le levier.

Tourner ensuite la poignée de frein à l'horizontale et la mettre sur le nouveau levier.

→ **Veiller ici au bon positionnement du ressort.**

Mettre en place le nouveau levier et le positionner de manière à ce que les orifices coïncident.

Puis, retourner la poignée de frein vers la droite et ré-enfoncer avec précaution la tige de support de levier. Pour finir, enfoncer avec un poinçon jusqu'à ce que la tige affleure.

→ **Enfin, vérifier le fonctionnement de la poignée de frein.**

FREIN À DISQUE CT

2.1 MONTAGE DE LA POIGNÉE DE FREIN

Serrage au couple prescrit :

– tout d'abord, vis supérieure au couple de 4 Nm.

– ensuite, vis inférieure au couple de 4 Nm.

Attention : il existe une poignée gauche et une poignée droite.

2.2 REMPLACEMENT DU COUVERCLE DU RESERVOIR COMPENSATEUR

Retirer tout d'abord les deux vis de fixation du couvercle sur le réservoir compensateur, à l'aide d'un Torx T10. Retirer le couvercle avec précaution.

I**mportant : veille à ne pas endommager la membrane du réservoir compensateur, se situant sous le couvercle.**

Attention : une fuite d'huile indique que la membrane est endommagée.

Si de l'huile s'échappe, la membrane doit alors être remplacée. Poser une nouvelle membrane, puis presser à l'aide du couvercle du réservoir compensateur afin que la membrane repose bien dans la rainure. Retirer de nouveau le couvercle et vérifier que la membrane est bien en place.

Attention : il existe deux modèles de couvercle, l'un pour un montage à droite et l'autre pour un montage à gauche.

Choisir le couvercle qui convient, mettre en place les deux vis et visser de manière uniforme avec un Torx T10.

Couple de serrage : **1 Nm**

2.3 REMPLACEMENT DU LEVIER

Poser la poignée de frein sur un objet pourvu d'un trou (un rouleau de ruban adhésif par p. ex.).

Important : poser la poignée de frein de manière à frapper la broche du palier de levier du bas vers le haut pour la sortir.

Maintenant, faire sortir avec précaution la broche du palier de levier en utilisant un poinçon d'un diamètre max. de 3,5 mm et retirer le levier.

Le piston est fixé dans le boîtier et ainsi sécurisé.

Mettre ensuite en place le nouveau levier. Veiller à ce que la position soit correcte et à ce que le ressort soit bien en place et l'alésage aligné.

Mettre maintenant la broche du palier de levier en place en l'introduisant par le haut. L'enfoncer avec précaution au moyen d'un poinçon ayant un diamètre max. de 3,5 mm jusqu'à ce que la broche affleure la face inférieure du boîtier.

→ **Enfin, vérifier le fonctionnement de la poignée de frein.**

2.4 PURGE RAPIDE CT

IMPORTANT

La purge rapide ne peut être effectuée que si :

- le vélo est neuf ou
- les plaquettes de frein et les disques de frein ont été remplacés ou
- la partie épaisse de la transport est placée entre les pistons.

Avant de commencer, tourne la poignée de frein dans une position à 20°.

Retirer la vis EBT à l'aide d'une clé T25.

Utiliser la seringue avec orifice et la remplir avec 20 ml d'huile et d'air de 5 ml sous l'orifice.

Presser la seringue avec le cône dans l'orifice EBT.

Tirer la seringue jusqu'à atteindre 30 ml sur l'échelle, rester en dessous de l'orifice. Pousser maintenant lentement l'huile dans la poignée de frein.

Répéter 3-4 fois le processus tout en relâchant 3-4 fois le levier de frein.

Au cours de la dernière étape, retirer la seringue jusqu'à ce qu'elle se trouve juste au-dessus de l'orifice. Appuyer maintenant encore une fois sur la seringue puis la relever de nouveau jusqu'à ce qu'elle se trouve au-dessus de l'orifice. Attendre brièvement que le niveau d'huile ait baissé. Boucher maintenant l'orifice avec le doigt et retirer la seringue avec précaution. Avant de la retirer, actionner la seringue de manière à fermer l'orifice.

S'assurer que l'huile arrive jusqu'au bord supérieur de l'orifice EBT.

Serrer maintenant la vis EBT jusqu'à ce qu'elle soit à fleur, puis serrer à fond au couple de **0,5 Nm**.

Tourner ensuite la poignée de frein dans la position souhaitée. Visser tout d'abord la vis supérieure au couple de 4 **Nm**, puis la vis inférieure au couple de **4 Nm**.

Si le fonctionnement n'est pas satisfaisant, suivre les instructions relatives au remplissage (cf. 2.4).

2.5 PURGE DES FREINS CT

Attention : Utiliser un raccord court !

Dévisser l'étrier de frein.

Repousser les pistons avec précaution, de préférence à l'aide de la cale de transport, ou au besoin à l'aide d'un tournevis.

Dévisser tout d'abord la vis de maintien de plaquette et la retirer.

Retirer ensuite les plaquettes de frein de l'étrier :

- plaquettes de frein simples par le haut
- plaquettes de frein doubles par le bas (étrier 4 pistons)

Réinsérer la vis de maintien de plaquette en la vissant.

Clipser maintenant la cale de transport sur la vis de maintien de plaquette (côté épais entre les pistons).

Ouvrir la vis de remplissage et monter la seringue avec la tubulure de remplissage sur l'orifice.

Tourner la poignée de frein vers le haut et l'orienter dans une position à 20°.

Retirer la vis EBT au moyen d'une clé T25.

Appliquer maintenant la seringue vide (faire glisser auparavant le piston sur l'orifice) ou utiliser le kit de purge professionnel.

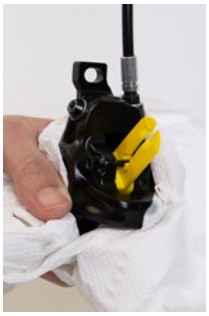
L'étrier doit être à la verticale. Puis, presser l'huile de bas en haut et relâcher de nouveau. Répéter le processus 3-4 fois.

Actionner le levier de frein 3-4 fois pendant la purge.

Boucher maintenant l'orifice avec le doigt et retirer la seringue avec précaution. Après le retrait de la seringue ou du kit de purge professionnel, presser de nouveau l'huile jusqu'à ce qu'elle arrive au niveau de l'orifice.

Serrer maintenant la vis EBT jusqu'à ce qu'elle soit à fleur, puis la serrer à fond au couple de **0,5 Nm**.

Tenir maintenant l'étrier à la même hauteur que la poignée de frein. Retirer ensuite la tubulure de remplissage au niveau de l'étrier puis refermer.



Nettoyer le frein et retirer ensuite la cale de transport.

Pose des plaquettes :

- plaquettes de frein simples par le haut
- plaquettes de frein doubles par le bas (étrier 4 pistons)

Tourner ensuite la poignée de frein dans la position souhaitée. Visser tout d'abord la vis supérieure au couple de **4 Nm**, puis la vis inférieure au couple de **4 Nm**.

Mettre en place le dispositif de verrouillage pour le transport ou monter le frein.

Pour finir, examiner l'étanchéité et le fonctionnement du frein.

PARTICULARITÉS DU SYSTÈME ABS

3.1 MONTAGE DU DISQUE CAPTEUR

Utiliser le Storm HC ou MDR-C en 180 mm pour le système ABS Bosch.

Poser le disque capteur sur le disque de frein et la tourner jusqu'à ce que les ergots coïncident. Cette étape est inutile pour le MDR-C.

Avant de serrer, tourner le disque de frein avec le disque capteur dans le sens horaire sur le moyeu. Le disque de frein est ainsi centré sur le moyeu.

Serrer maintenant les vis en croix, au couple prescrit.

Couple de serrage : **4 Nm** pour les vis en acier

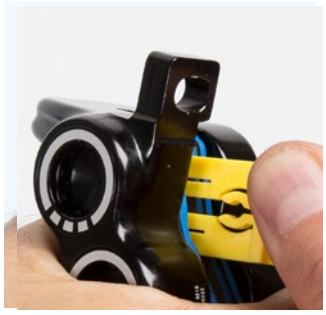
3.2 MONTAGE DE L'ADAPTATEUR

Monter l'adaptateur (cf. 1.3).

Utiliser l'adaptateur spécifique pour le système ABS Bosch, il est le seul à avoir un logement pour le capteur ABS.

Suivre les prescriptions de Bosch pour l'orientation du capteur.

3.3 PURGE DES FREINS SYSTÈME ABS



Attention : Utiliser un raccord court !

Dévisser l'étrier de frein.

Repousser les pistons avec précaution, de préférence à l'aide de la cale de transport, ou au besoin à l'aide d'un tournevis.

Retirer par le bas les plaquettes de frein de l'étrier.

Placer la cale de transport avec le côté épais entre les pistons.

Ouvrir la vis de remplissage et monter la seringue avec la tubulure de remplissage sur l'orifice.

Desserrer maintenant les vis des deux côtés sur le boîtier ABS.

Important : tourner le boîtier ABS vers l'avant jusqu'à atteindre env. 45° par rapport à la verticale.

Tourner la poignée de frein vers le haut jusqu'en position horizontale afin que l'orifice EBT soit le plus haut point et que le réservoir compensateur soit à l'horizontale.

Retirer la vis ETB au moyen d'une clé T25.be.

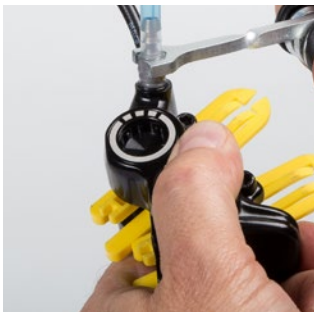
Appliquer maintenant la seringue vide (faire glisser auparavant le piston sur l'orifice) ou utiliser le kit de purge professionnel.

L'étrier doit être à la verticale. Presser l'huile de bas en haut au niveau de l'étrier et relâcher de nouveau. Répéter le processus 3-4 fois.

Actionner le levier de frein 3-4 fois pendant le remplissage.

Boucher maintenant l'orifice avec le doigt et retirer la seringue avec précaution. Après le retrait de la seringue ou du kit de purge professionnel, presser de nouveau l'huile jusqu'à ce qu'elle arrive au niveau de l'orifice.

Visser maintenant la vis EBT à fleur et fermer au couple de **0,5 Nm**.



Puis, tenir l'étrier à la même hauteur que la poignée de frein. Retirer ensuite la tubulure de remplissage au niveau de l'étrier puis refermer.

Nettoyer le frein et retirer ensuite la cale de transport.

Insérez les plaquettes par le bas.

Tourner le boîtier ABS vers l'arrière en position de départ à 0-10 degrés. Serrer les vis des deux côtés du boîtier ABS de **0,5 Nm**.

Pour finir, examiner l'étanchéité et le fonctionnement du frein.

4.1 PURGE DU MCi

Attention : Utiliser un raccord court !

Dévisser l'étrier de frein.

Repousser les pistons avec précaution, de préférence à l'aide de la cale de transport, ou au besoin à l'aide d'un tournevis.

Dévisser tout d'abord la vis de maintien de plaquette et la retirer.

Retirer ensuite les plaquettes de frein de l'étrier:

- plaquettes de frein simples par le haut
- plaquettes de frein doubles par le bas (étrier 4 pistons)

Réinsérer la vis de maintien de plaquette en la vissant à la main.

Clipser maintenant la cale de transport sur la vis de maintien de plaquette (côté épais entre les pistons).

Ouvrir la vis de remplissage et monter la seringue avec la tubulure de remplissage sur l'orifice.

Fixer le vélo dans le pied de réparation de manière que le guidon soit le point le plus haut du vélo.

Tourner le guidon de manière que la vis EBT à l'extremité du guidon soit le point le plus haut du vélo.

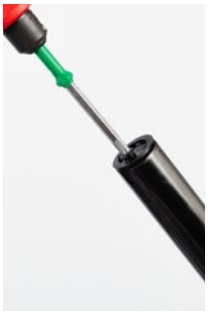
Desserrer la vis qui tient la poignée et démonter la poignée.

Retirer la vis ETB au moyen d'une clé T25.

Appliquer maintenant la seringue vide (faire glisser auparavant le piston sur l'orifice) ou utiliser le kit de purge professionnel.

L'étrier doit être à la verticale. Puis, presser l'huile de bas en haut et relâcher de nouveau. Répéter le processus 3-4 fois.

Actionner le levier de frein 3-4 fois pendant la purge.



Boucher maintenant l'orifice avec le doigt et retirer la seringue avec précaution.Après le retrait de la seringue ou du kit de purge professionnel, presser de nouveau l'huile jusqu'à ce qu'elle arrive au niveau de l'orifice.

Serrer maintenant la vis EBT jusqu'à ce qu'elle soit à fleur, puis la serrer à fond au couple de **0,5 Nm**.

Tourner le guidon dans la position d'origine.

Tenir maintenant l'étrier à la même hauteur que la poignée de frein. Retirer ensuite la tubulure de remplissage au niveau de l'étrier puis refermer.

Nettoyer le frein et retirer ensuite la cale de transport.

Pose des plaquettes :

- plaquettes de frein simples par le haut
- plaquettes de frein doubles par le bas

Mettre en place le dispositif de verrouillage pour le transport ou monter le frein.

Pour finir, examiner l'étanchéité et le fonctionnement du frein.

4.2 PURGE RAPIDE DU MCi

IMPORTANT

La purge rapide ne peut être effectuée que si :

- le vélo est neuf ou
- les plaquettes de frein et les disques de frein ont été remplacés ou
- la partie épaisse de la câle de transport est placée entre les pistons.

Fixer le vélo dans un pied de réparation de façon à ce que le guidon soit le point le plus haut du vélo.

Tourner le guidon pour que la vis EBT à l'extremité du guidon soit le point le plus haut du vélo.

Desserrer la vis qui tient la poignée et démonter la poignée.

Retirer la vis ETB au moyen d'une clé T25.

Utiliser la seringue avec orifice et la remplir avec 20 ml d'huile et d'air de 5 ml sous l'orifice.

Presser la seringue avec le cône dans l'orifice EBT.

Tirer la seringue jusqu'à atteindre 30 ml sur l'échelle, rester en dessous de l'orifice. Pousser maintenant lentement l'huile dans la poignée de frein.

Répéter 3-4 fois le processus tout en relâchant 3-4 fois le levier de frein.

Au cours de la dernière étape, retirer la seringue jusqu'à ce qu'elle se trouve juste au-dessus de l'orifice. Appuyer maintenant encore une fois sur la seringue puis la relever de nouveau jusqu'à ce qu'elle se trouve au-dessus de l'orifice. Attendre brièvement que le niveau d'huile ait baissé. Boucher maintenant l'orifice avec le doigt et retirer la seringue avec précaution. Avant de la retirer, actionner la seringue de manière à fermer l'orifice.

S'assurer que l'huile arrive jusqu'au bord supérieur de l'orifice EBT. Serrer maintenant la vis EBT jusqu'à ce qu'elle soit à fleur, puis serrer à fond au couple de **0,5 Nm**.

Si le fonctionnement n'est pas satisfaisant, suivre les instructions relatives au remplissage (cf. 4.1).

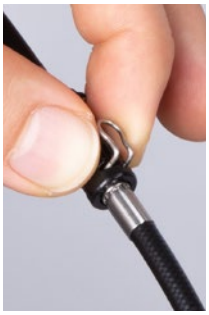
4.3 DÉBRANCHER LA DURITE EN OUVRANT LE RACCORD EASY LINK TUBE

ATTENTION

Le raccord EasyLink doit être débranché pour effectuer les réparations suivantes :
- Démontage du guidon
- Remplacement de l'unité hydraulique sur le guidon
- Remplacement de l'étrier de frein

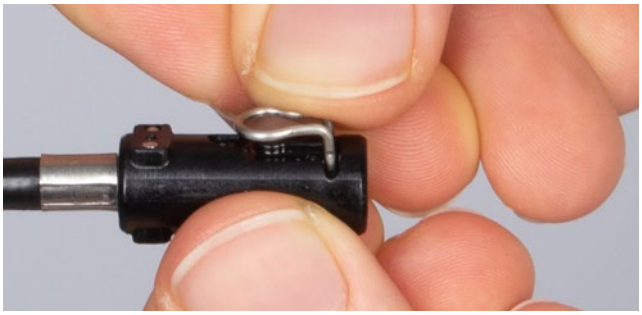
Repousser les pistons avec précaution, de préférence à l'aide de la cale de transport, ou au besoin à l'aide d'un tournevis. Démonter la potence et la retirer du pivot de fourche prudemment jusqu'à ce que le raccord Easy Link tube soit visible.

Il peut être éventuellement nécessaire de dévisser l'étrier de frein afin d'avoir une longueur de durite suffisante pour extraire la durite.

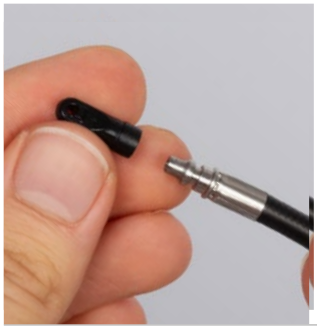


Enlever le clip du raccord Easy Link tube et retirer la durite du côté étrier.

Important :
La durite du côté étrier n'est pas fermée ! Si possible, fermer avec un embout ou fixer la durite.



Remettre le clip sur le raccord Easy Link. La durite est fermée au niveau du raccord Easy Link tube, le système est étanche.



Pour reconnecter les deux bouts de durite enlever le bouchon sur la durite côté étrier.

Presser la durite dans le raccord Easy Link tube jusqu'à ce qu'elle s'enclenche.

Pour finir, examiner l'étanchéité et le fonctionnement du frein.

4.4 REMPLACER L'UNITÉ DU LEVIER

Desserrer les deux vis avec une clé Torx T25 et enlever le collier.

Le levier peut être retiré vers l'avant.

En montant l'unité de levier faites attention à conduire les deux ergots sur la tige de piston et à les insérer correctement dans la pièce en plastique.

Remonter le collier sur le guidon. La flèche doit être orientée vers le haut.

Serrer d'abord la vis en haut avec **2 Nm** et ensuite la vis en bas avec **2 Nm**.

Pour finir, examiner l'étanchéité et le fonctionnement du frein.

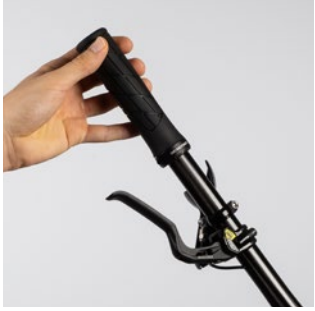
4.5 REMPLACER L'UNITÉ HYDRAULIQUE

Démonter la potence et la retirer avec précaution du cadre, jusqu'à voir le raccord Easy Link tube (cf. 4.3).

Détacher la durite du raccord Easy Link tube (cf. 4.3)

Puis, retirer l'unité du levier (cf. 4.4).

Fermer, si possible, avec un embout la durite menant à l'étrier de frein ou fixer la durite.



Desserrer la vis sur la poignée et retirer la poignée.

Extraire l'unité avec la durite et le raccord Easy Link tube à l'extrémité du guidon.

Pousser l'unité hydraulique dans le guidon pour la remonter.

Reconnecter ensuite les durites (cf. 4.3).

Dernière étape : Remplir le système avec de l'huile.

Vérifier si le frein n'a pas de fuite et s'il fonctionne correctement.

FREINS SUR JANTE HS

5.1 MONTAGE DE LA POIGNÉE DE FREIN

La poignée de frein peut être montée à gauche et à droite. Veiller par conséquent à monter correctement le collier (la flèche doit être orientée vers le haut).

Serrage au couple prescrit :

- tout d'abord, vis supérieure au couple de **4 Nm**
- ensuite, vis inférieure au couple de **4 Nm**

5.2 MONTAGE EVO2

Monter tout d'abord la rondelle plate (côté plat vers le haut).

Pousser ensuite l'arceau de montage sur les tasseaux.

Raccorder maintenant l'adaptateur EVO2.

Ajuster le patin sur la jante sans frottement (aussi près que possible, écart max. de 0,5 mm). Puis, fixer un côté et actionner avec précaution le levier de frein.

Fixer ensuite l'adaptateur EVO2.

Serrer la vis de fixation au couple de **6 Nm**.

Serrer la vis à serrage rapide au couple de **4,5 Nm**.

5.3 MONTAGE EASY MOUNT/HSi

ATTENTION

Veiller à utiliser les bonnes longueurs de vis. Les vis EASY MOUNT sont plus longues que les vis EVO2. Les vis EASY MOUNT sont reconnaissables au Loctite rouge.

Monter tout d'abord la rondelle plate (côté plat vers le haut). Pousser ensuite l'arceau de montage sur les tasseaux.

Pousser ensuite l'adaptateur sur les tasseaux.

Fixer l'adaptateur en fonction de la hauteur de jante. Serrer légèrement les vis de fixation.

Régler maintenant l'écart entre la jante et le patin de frein en tournant le levier.

Après avoir réglé l'écart entre les deux, vous pouvez régler la position du cylindre de frein par rapport à la jante en le tournant.

Une fois le réglage effectué, serrer la vis supérieure au couple de **4 Nm**.

Serrer la vis de fixation au couple de **6 Nm.**

Serrer la vis du blocage rapide au couple de **4,5 Nm**.

5.4 RACCOURCISSEMENT DE LA DURITE

Repousser tout d'abord la molette de réglage située sur la poignée de frein. Repousser également complètement le dispositif de réglage de la garde (uniquement pour HS22). Couper ensuite une courte longueur de durite derrière le raccord.

Raccourcir ensuite la durite à la bonne longueur.

Utiliser maintenant la vis raccord et l'olive !

Insérer la durite dans le cylindre. Visser tout d'abord à la main, puis serrer au couple de **4 Nm**.

Contrôler ensuite le positionnement et l'étanchéité.

5.5 HS33 R – REMPLISSAGE

lacer la poignée de frein à l'horizontale et s'assurer que la vis EBT se trouve vers le haut.

Repousser entièrement le dispositif de réglage de l'usure des plaquettes.

Retirer ensuite la vis EBT au moyen de la clé T25.

Utiliser la seringue vide avec orifice (faire glisser auparavant le piston sur l'orifice) ou le kit de purge professionnel et l'insérer dans l'orifice EBT.

Puis, desserrer la vis-bouchon du cylindre de frein et monter sur l'orifice la seringue remplie, pourvue d'une tubulure de remplissage.

Pousser maintenant l'huile du bas vers le haut.

Pendant le remplissage, actionner 2-3 fois le levier et le relâcher. Quand on ne voit plus d'air, retirer la seringue ou le kit de purge professionnel avec précaution et serrer la vis EBT au couple de **0,5 Nm**.

Avant le retrait de la seringue, boucher l'orifice avec le doigt.

5.6 HS22/HS11 – PURGE

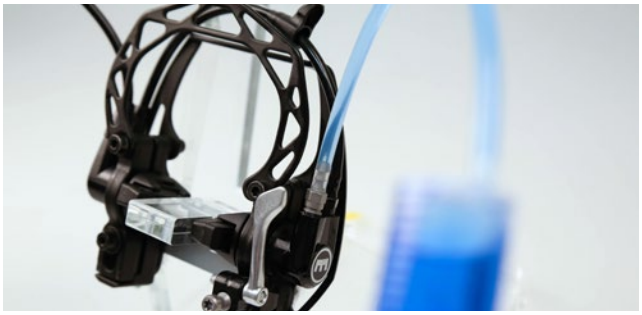
Positionner la poignée de frein à la verticale.
S'assurer que la vis EBT se trouve vers le haut.

Repousser complètement le dispositif de réglage de l'usure des patins (HS22) ou le visser (HS11).

Repousser complètement le dispositif de réglage de la portée de poignée (uniquement pour HS22).

Retirer ensuite la vis EBT au moyen de la clé Torx T25.

Utiliser la seringue vide avec orifice (faire glisser auparavant le piston sur l'orifice) ou le kit de purge professionnel et l'insérer dans l'orifice EBT. Puis, desserrer la vis-bouchon du cylindre de frein et monter sur l'orifice la seringue remplie, pourvue d'une tubulure de remplissage.



Pousser maintenant l'huile du bas vers le haut.

Pendant le remplissage, actionner 2-4 fois le levier et le relâcher.

Quand de l'air ne pénètre plus, retirer la seringue ou le kit de purge professionnel avec précaution.

Avant le retrait de la seringue, boucher l'orifice avec le doigt.

S'assurer que l'huile arrive jusqu'à l'orifice EBT.

Insérer ensuite la vis EBT avec précaution et la serrer au couple de **0,5 Nm**.

Contrôler ensuite le fonctionnement et l'étanchéité du frein, et, le cas échéant, régler la garde et le point de pression.

TIGE DE SELLE VYRON ELECT

6.1 TECHNOLOGIE eLECT

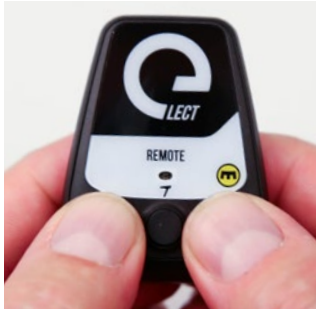
Pas de câbles = pas de problèmes.

La technologie innovante eLECT de MAGURA permet d'actionner sans fil la tige de selle téléscopique VYRON via la télécommande. Finies les poses de câbles interminables : chez MAGURA, la commande s'effectue par simple pression sur un bouton.

6.2 CONNEXION À LA TÉLÉCOMMANDE

Activer l'unité VYRON eLECT et s'assurer que la batterie est chargée.

Activer le processus de connexion en appuyant sur le bouton de connexion et maintenir le bouton appuyé jusqu'à ce qu'une lumière rouge s'allume (env. 9 sec.).



Si cela n'a pas encore été fait, réveiller la télécommande en appuyant sur le bouton du milieu.

Maintenir maintenant les deux touches fléchées pressées jusqu'à ce que la LED s'allume de manière permanente. Relâcher ensuite ; la LED se met à clignoter.

L'unité VYRON eLECT s'allume à présent et la télécommande clignote. Une fois la connexion effectuée, l'unité VYRON eLECT clignote 2-4 fois et la télécommande clignote en vert.

6.3 RÉSOLUTION DES PROBLÈMES

	Défaut	Cause	Solution
VYRON	La tige de selle ne remonte pas.	Joint « collé ».	→ Retirer le tube plongeur à la main.
		Défaut eLECT.	→ Voir ci-dessous.
		Unité eLECT défectueuse.	→ S'adresser au service après-vente.
Unité eLECT	La LED clignote/ne s'allume pas lors de la charge.	La batterie ne se recharge pas, ordre de raccordement incorrect.	→ Réinitialiser. Réaliser à nouveau le processus de charge.
		La batterie ne se recharge pas, bloc d'alimentation incorrect.	→ Examiner le bloc d'alimentation. Réinitialiser. Réaliser à nouveau le processus de charge.
	La LED clignote 3x lentement (1 s) en rouge lors de la synchronisation.	Problème de connexion, échec de la synchronisation.	→ Examiner les piles de la télécommande. Éliminer les causes de dérèglement. Réinitialiser. Réaliser à nouveau la synchronisation.
	La LED clignote 2x rapidement (0,5 s) (0,5 s) en rouge lors de la pression sur la touche.	La capacité de la batterie est faible.	→ Le cas échéant, activer le mode de secours. Recharger la batterie.
	La LED clignote 4x très rapidement (0,25 s) en rouge lors de la pression sur la touche.	La capacité de la batterie est épuisée. Mode veille.	→ Recharger la batterie.
	L'unité eLECT ne fonctionne pas.	La capacité de la batterie est épuisée. Mode veille.	→ Examiner la capacité de la batterie.
		L'unité eLECT est défectueuse.	→ S'adresser au service après-vente.
eLECT Télécommande	La LED clignote en vert/rouge lors de la synchronisation (plus de 30 s).	Problème de connexion, échec de la synchronisation.	→ Éliminer les influences perturbatrices. Réinitialiser. Réaliser à nouveau la synchronisation.
	La LED clignote en rouge.	La capacité de la batterie est faible.	→ Remplacer la batterie.
	La LED ne clignote pas lors de la pression sur la touche.	La capacité de la batterie est épuisée.	→ Remplacer la batterie.

6.4 APERÇU DES COMPOSANTS

6.5 REMPLACEMENT DE L'UNITÉ eLECT

Retirer le chariot de selle en desserrant les deux vis T25.

Retirer avec précaution l'unité eLECT en desserrant les deux vis à six pans creux de 2 mm.

Lors de l'insertion de la nouvelle unité eLECT, veiller à ce que son positionnement soit correct.

Insérer les vis avec précaution et les serrer uniformément.

Ensuite, remettre en place le chariot de selle et reconnecter l'unité eLECT à la télécommande.

6.6 GONFLAGE

Retirer le bouchon de valve et fixer la pompe. Gonfler à 10 bars minimum.

Pression max. 218 psi.

Activer la télécommande et sortir la tige de selle VYRON à la hauteur maximale.

Ajuster ensuite la pression d'air.

6.7 REMPLISSAGE ET PURGE

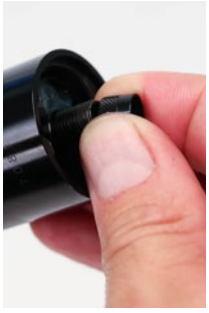
ATTENTION

Avant le processus de remplissage, gonfler la tige de selle VYRON une nouvelle fois à 15 bars/218 psi.

Utiliser un kit de remplissage MAGURA.

Préparer la tige de selle en l'enclenchant brièvement avant de la désenclencher à nouveau.

Vérifier ensuite si la tige de selle VYRON se laisse bouger à la main. Si ce n'est pas le cas, répéter le processus.



Laisser s'échapper l'air de la tige de selle VYRON. Utiliser pour cela le bouchon de valve.

Dévisser ensuite la valve.

Attention a l'ouverture, de l'air mélangé d'huile peut s'echapper.

Prendre une longue clé Allen 3 mm et l'insérer dans la tige VYRON par le haut.

Tourner maintenant 2 fois la clé Allen de 3 mm à 360° et ouvrir la valve de remplissage dans la tige de selle VYRON.

Attention à l'ouverture, de l'air mélangé d'huile peut s'échapper.

Prendre le kit de remplissage, la seringue avec orifice, le robinet d'arrêt et le tuyau de remplissage. Remplir la seringue avec env. 15 ml de Royal Blood.

Tourner le robinet d'arrêt de 90° et fermer le système. Tirer le piston de la seringue située sur l'orifice.

Insérer le kit de remplissage à travers l'orifice de la valve.

Visser ensuite avec précaution le kit de remplissage jusqu'en butée.

Ouvrir le robinet d'arrêt et bouger délicatement la tige de selle VYRON de haut en bas.

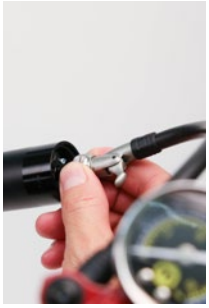
Une fois que l'air ne monte plus, amener la tige de selle VYRON jusqu'en bas et fermer le kit de remplissage au niveau du robinet d'arrêt.

Pousser maintenant à nouveau vers le haut la tige de selle VYRON de 10 mm. Puis, ouvrir la valve et pousser la tige de selle VYRON encore deux fois vers le haut et vers le bas. Fermer ensuite le robinet d'arrêt.

Dévisser ensuite le kit de remplissage avec précaution et le retirer.

Prendre la clé Allen 3 mm et fermer le kit de remplissage.

Contrôler le fonctionnement et faire bouger la tige VYRON de haut en bas.



Si tout est en ordre, la valve peut désormais être vissée avec précaution.

Remplir ensuite la tige VYRON d'air.

Activer l'unité VYRON eLECT et contrôler le fonctionnement.

VIDÉOS TECHNIQUES MAGURA

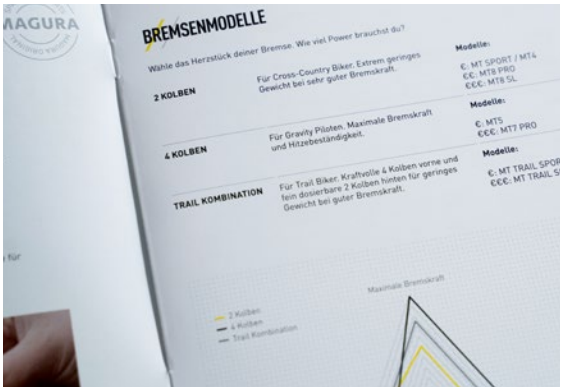
Jette un œil à nos vidéos d'entretien et apprends tous les gestes utiles pour avoir la performance optimale.
→ magura.com/de/components/techcenter

RIM
BRAKE PAD GUIDE
DISC
MAGURA
ORIGINAL SPARE PARTS
E-CHAINGUARD

MOYENS PUBLICITAIRES

MOYENS PUBLICITAIRES
CUSTOMIZE YOUR BRAKE BUYERS GUIDE

Utilise les diagrammes comparatifs simplifiés du Buyers Guide #customize-yourbrake pour illustrer tes recommandations concernant les pièces détachées et de tuning de MAGURA lors de tes entretiens de vente. La brochure compacte fournit des informations sur l'ajustage individuel d'un disque de frein MT pour optimiser performances, ergonomie et design. Ton outil pour la vente des disques de frein, plaquettes et leviers de frein MAGURA.

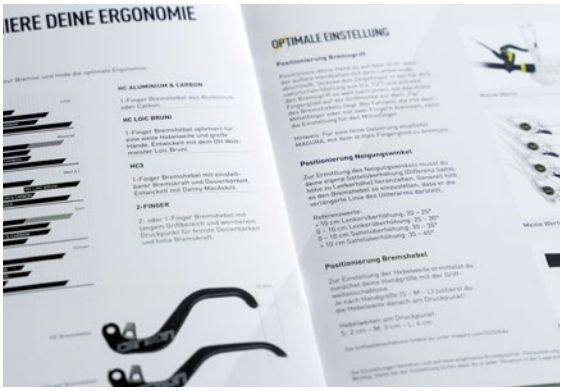


PERFORMANCE

Choisis le modèle de frein qui te convient et associe-le aux disques et plaquettes de frein adaptés à ton usage.

ERGONOMIE

Aucune main ne ressemble à une autre. Grâce aux cinq leviers de frein MAGURA différents, trouve l'ergonomie de levier qui te convient.



DESIGN

Choisis le design de ton frein à l'aide des caches de poignées de frein et anneaux obturateurs personnalisés.

MAXIMIZE YOUR BRAKE PERFORMANCE GUIDE

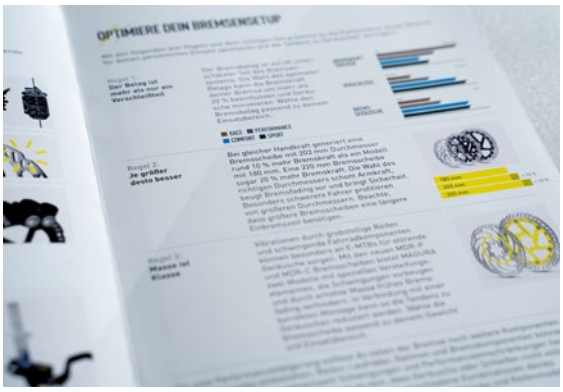
Conseils utiles pour la maintenance et l'entretien d'un disque de frein MAGURA MT. Point de pression fluctuant, fading, bruits gênants ? Grâce aux astuces du Performance Guide, tu obtiens les meilleures performances d'un disque de frein.

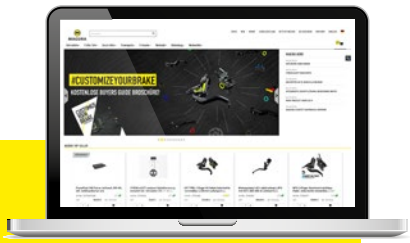
VÉRIFIER LE MONTAGE ET LA MAINTENANCE

Des opérations de montage et de maintenance simples suffisent pour obtenir d'un disque de frein des performances constantes. Le Guide te fournit des conseils utiles pour résoudre les problèmes ou prévenir les pannes.

OPTIMISE LA CONFIGURATION DE TON FREIN

Rien que le choix d'un diamètre de disque de frein supérieur peut améliorer les performances et réduire l'usure. Utilise ce guide pour renseigner tes clients lsur les optimisations à réaliser pour leur usage.





www.magura-b2b.com

COMMANDER DÈS MAINTENANT GRATUITEMENT !

Des brochures pour les entretiens de vente et de conseil ainsi que du matériel POS sur les produits MAGURA sont disponibles dans la boutique B2B de MAGURA.

MAGAZINE
MAGURA STORIES

CONSEILLER ET EMBALLER. POUR TRANSFOMER LES CLIENTS EN FANS !

Le magazine "MAGURA STORIES" présente deux fois par an des récits et des aperçus captivants autour du milieu du vélo et de l'univers MAGURA. Le magazine s'ajoute au catalogue produits MAGURA Bike. Celui-ci se concentrera à l'avenir sur la présentation des produits alors que "MAGURA STORIES" se focalise sur les histoires intéressante du monde du vélo et présente les nouvelles tendances en matière de composants et de technique.

Nos clients y trouveront en plus des astuces précieuses pour une utilisation correcte des produits MAGURA.
En tant que magazine du monde du cycle, il saura enthousiasmer les lecteurs aussi bien avec des sujet sportifs sur la scène VTT que des articles autour du Trekking ou du cyclisme urbain.

Immédiatement disponible sur le site B2B
WWW.MAGURA-B2B.COM
Commande maintenant pour passionner tes clients !

MAGURA TECHACADEMY

NOUVEAU

DEVIENS UN EXPERT MAGURA ET COMMENCE LA SAISON 2022, PARFAITEMENT PRÉPARÉ

En complément des formations sur place qui ont lieu toute l'année, la MAGURA TechAcademy offre, avec six modules de formation passionnants et variés, la préparation idéale pour la saison 2022. Chaque module se compose d'une vidéo de formation d'une durée de 40 minutes env. et d'informations complémentaires à télécharger. Nos experts présentent les nouveautés parmi les produits et te montrent pas à pas le montage, la maintenance et le SAV des produits MAGURA.

La formation s'adresse aussi bien à la force de vente qu'aux collaborateurs de l'atelier. Grâce aux vidéos de formation, chaque participant peut apprendre à son rythme. À la fin des six modules, tu peux tester tes connaissances à l'aide d'un QCM et si tu le passes avec brio, tu reçois ton certificat MAGURA personnel par voie postale.

www.magura-techacademy.com

NOTES

MAGURA BOSCH PARTS & SERVICES

RÉSEAU

Follow us:

facebook.com/magurapassionpeople
facebook.com/boschebikesystems

instagram.com/magura_ bicycle
instagram.com/boschebikesystems

MAGURA Bosch Parts & Services GmbH & Co. KG
Eckisstraße 6 · D-72574 Bad Urach, Deutschland
+49 (0)7125 969460 · info@magura.de · magura.com

All rights reserved · Printed in Germany
10/2021 · Features may be subject to change