



Maître-Cylindre Tech 3 et étrier X2 Flat-Mount.

Maître-cylindre et étrier usinés dans un bloc d'aluminium 2014 T6.

Réglage de l'attaque (point de contact) et de la garde du levier. Étrier au standard Flat-Mount, **entraxe de 34mm.**

- Frein avant livré avec l'adaptateur « Z » permettant le montage en 160mm sur une fourche au standard Flat-Mount avant, entraxe de 70mm.
- Frein arrière livré avec l'adaptateur « Y » permettant le montage en 160mm sur un cadre au standard Flat-Mount arrière, entraxe de 34mm.

2 pistons d'étrier de 22mm de diamètre en résine phénolique (HBSP235)

Durite noire ou aviation de 5mm de diamètre :

- 900mm pour l'avant
- 1600mm pour l'arrière

6 couleurs d'anodisation au choix : bleu, orange, violet, noir, rouge, argent.

Matchmakers disponibles :

- HBSP385 : Shimano I-Spec II & EV
- HBSP325 : Sram

Poids : 249g

NOTE : FONCTIONNE UNIQUEMENT AU DOT 4.0 OU DOT 5.1

Bleed Nipple O'ring
HBSP239

Bleed Nipple
HBSP238

Rubber Cap
HBSP240

Pad Pin
HBSP204

Bore Cap O'ring
HBSP244

Bore Cap
HBSP243

Piston x 2
HBSP235

Brake Pad
HBSP237

Brake Pad Spring
HBSP202

Pad PinR Clip
HBSP171

X2 Caliper Body Flat Mount
HBSP380

Piston Seal x 2
HBSP236

M5x12 Countersink x 2
M512CS
SI UTILISÉ AVEC ADAPTATEUR
DE FREIN

Piston x 2
HBSP235

Bore cap tool
HTTC-TC
PAS À L'ÉCHELLE



MAÎTRE-CYLINDRE TECH 3

VUE ÉCLATÉE

Tech 3 Clamp
HBSP316

**M5 x 16 Alloy Cap
Screw x 2**
M516AL

Tech Piston Spring
HBSP231

**Mini Primary
Piston Seal**
HBSP109

**Mini Secondary
Piston Seal**
HBSP108

Tech 3 Piston
HBSP317

Tech Evo Piston Insert
HBSP272

Dome Head Screw
M3x6

Tech 3 Stop Plate
HBSP326

**Tech 3 Lever and Cam
Sub Assembly**

Tech 3 Lid
HBSP315

Dome Head Screw x 2
M3x8

Tech 3 Diaphragm
HBSP309

Tech 3 Deflector Plate
HBSP310

Straight Connector
HBSP163

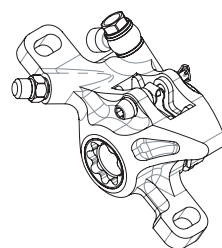
M6 Sealing Washer
HBSP26

Tech 3 Master Cylinder Body
HBSP314 (R or L)

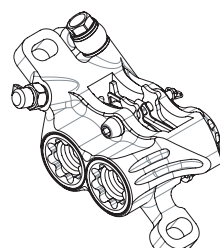
Tech 3 Lever Pivot
HBSP321

Flanged Bush
HBSP313

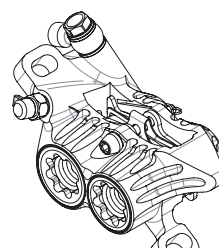
Lever Pivot Circlip
HBSP311



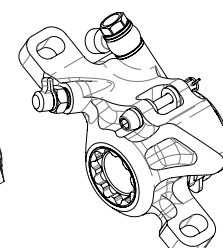
Étrier X2



Étrier E4



Étrier V4



Étrier Trial Zone

GARANTIE HOPE

Tous les produits Hope Technology sont garantis 2 ans à partir de la date d'achat contre les vices de fabrication. Une facture d'achat sera demandée. Tout produit défectueux peut être retourné à son lieu d'achat ou à Hope. Un bon de retour devra être joint, il est téléchargeable dans la rubrique "tech support" de notre site internet. La garantie ne couvre pas les conséquences d'une usure normale du produit, du non-respect de la notice d'utilisation ou des instructions de montage, d'une utilisation non conforme du produit, d'une chute, d'une modification quelconque du produit. Cette garantie n'affecte pas vos droits légaux.

Cam Bush
HBSP276

Cam Roller
HBSP275

Grub Screw
HBSP230

Crescent Ring x 2
HBSP233

Tech 3 Lever Blade
HBSP320 - with holes
HBSP379 -with dimples

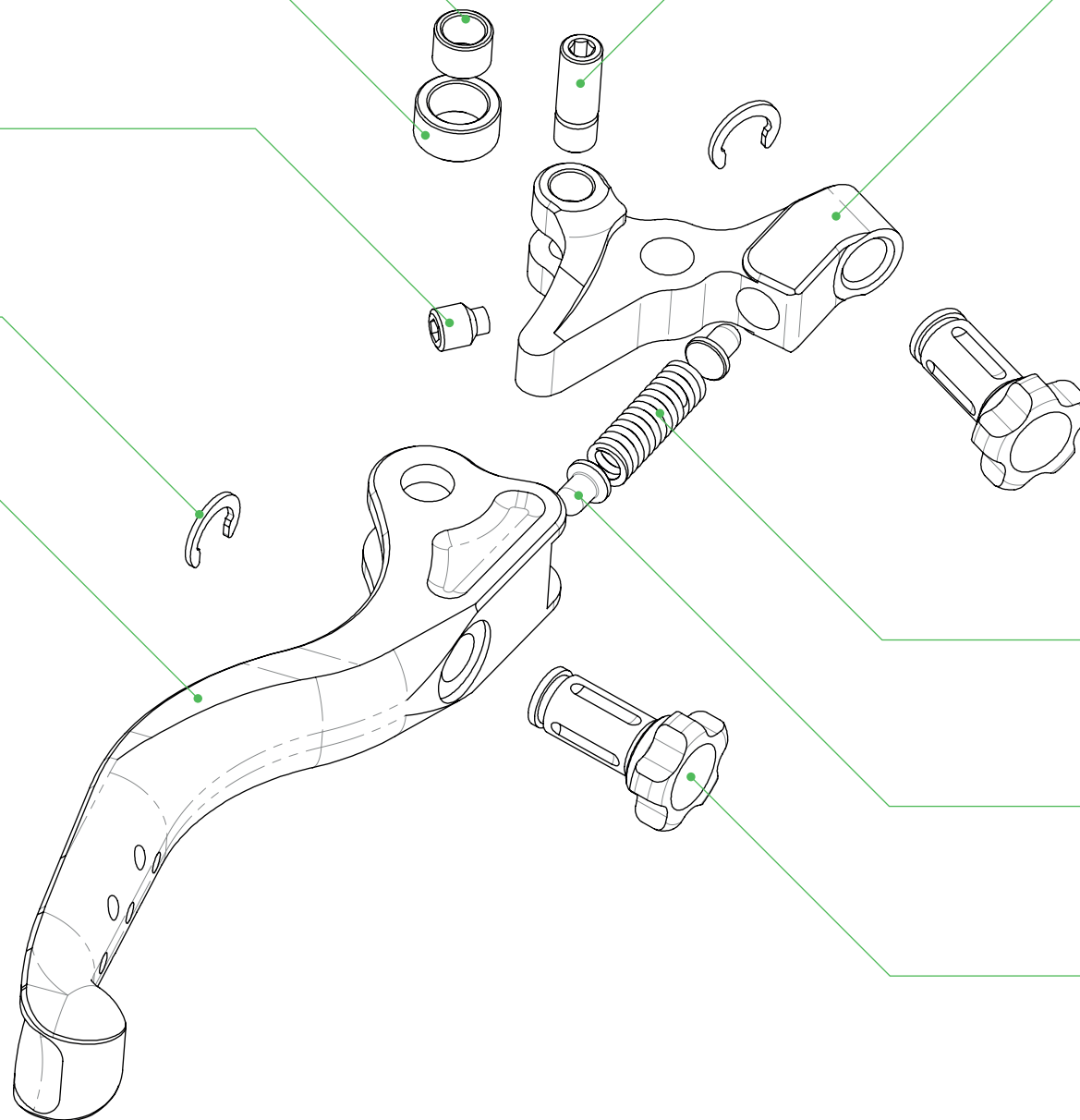
Cam Roller Pin
HBSP274

Lever Cam
HBSP318

Lever Spring
HBSP312

Brass Plunger x 2
HBSP319

Adjuster Screw x 2
HBSP219



Ø5mm Hose (1 line)

HBSP158

Ø6mm Braided hose shroud (2 lines)

HBSP158S

Copper washer

HBSP161

Straight connector

HBSP163

M6 sealing washer

HBSP26

Standard Black hose Ø5mm

HBSP172

Braided hose Ø6mm

HBSP157

Olive

HBSP159

Hose insert

HBSP160

Ø5mm Hose (1 line)

HBSP158

Ø6mm Braided hose shroud (2 lines)

HBSP158S

90° connector bolt

HBSP47

90° connector

HBSP162

M6 sealing washer x2

HBSP26

Standard Black hose Ø5mm

HBSP172

Braided hose Ø6mm

HBSP157

Olive

HBSP159

Hose insert

HBSP160

Copper washer

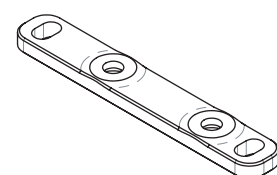
HBSP161



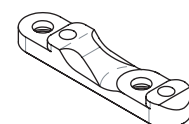
NOTE : Le connecteur de serrage avec 1 ligne est compatible avec les durites noires et durites aviation de Ø5mm.
Le connecteur de serrage avec 2 lignes est uniquement compatible avec la durite aviation de Ø6mm, durite fournie avant 10/2017.
En cas de doute, vérifiez le diamètre de votre durite.

RX4+ MONTAGE AVANT		RX4+ Flat-Mount X2 Flat-Mount Flat-Mount Entraxe 34mm	RX4+ Flat-Mount Avant +20 Flat-Mount Avant +20 Entraxe 70mm	RX4+ Flat-Mount +20 Flat-Mount +20 Entraxe 34mm
	F140/160	140 dia Ø Adaptateur X 160 dia Ø Adaptateur Z ✓	160 dia Ø Montage Direct ✓	✗
	F160/180	160 dia Ø Adaptateur X 180 dia Ø Adaptateur Z ✓	180 dia Ø Montage Direct ✓	✗

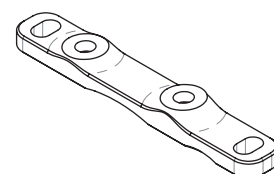
RX4+ MONTAGE ARRIÈRE		RX4+ Flat-Mount X2 Flat-Mount Flat-Mount Entraxe 34mm	RX4+ Flat-Mount Avant +20 Flat-Mount Avant +20 Entraxe 70mm	RX4+ Flat-Mount +20 Flat-Mount +20 Entraxe 34mm
	R140/160	140 dia Ø Montage Direct 160 dia Ø Adaptateur Y ✓	✗	✓
	R160/180	160 dia Ø Montage Direct 180 dia Ø Adaptateur Y ✓	✗	✓



ADAPTATEUR X



ADAPTATEUR Y

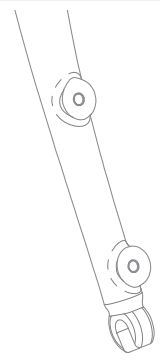


ADAPTATEUR Z



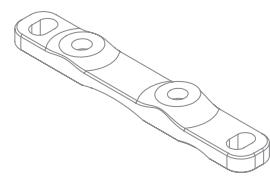
MONTAGE DES ÉTRIERS FLAT-MOUNT ADAPTATEURS_2021

TYPE DE FOURCHE OU CADRE:
FLAT MOUNT AVANT
F140/160



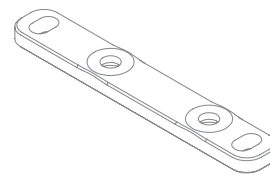
Z Flatmount Avant > Flatmount 160mm

HBMZ

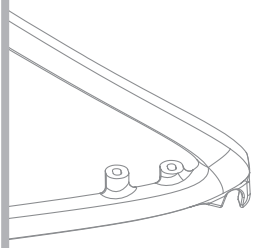


X Flatmount Avant > Flatmount 140mm

HBMX

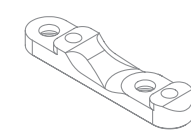


TYPE DE FOURCHE OU CADRE:
FLAT MOUNT ARRIÈRE
R140/160

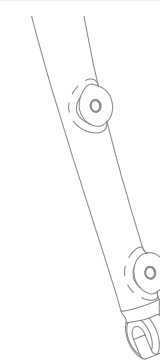


Y Flatmount Arrière > Flatmount 160mm

HBMY

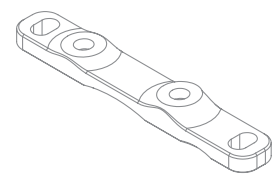


TYPE DE FOURCHE OU CADRE:
FLAT MOUNT AVANT
F160/180



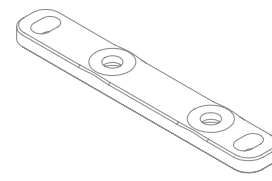
Z Flatmount Avant > Flatmount 180mm

HBMZ

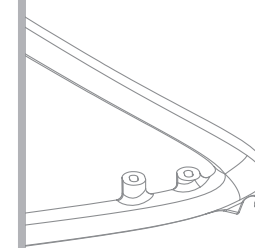


X Flatmount Avant > Flatmount 160mm

HBMX

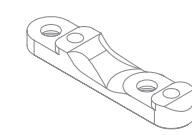


TYPE DE FOURCHE OU CADRE:
FLAT MOUNT ARRIÈRE
R160/180



Y Flatmount Arrière > Flatmount 180mm

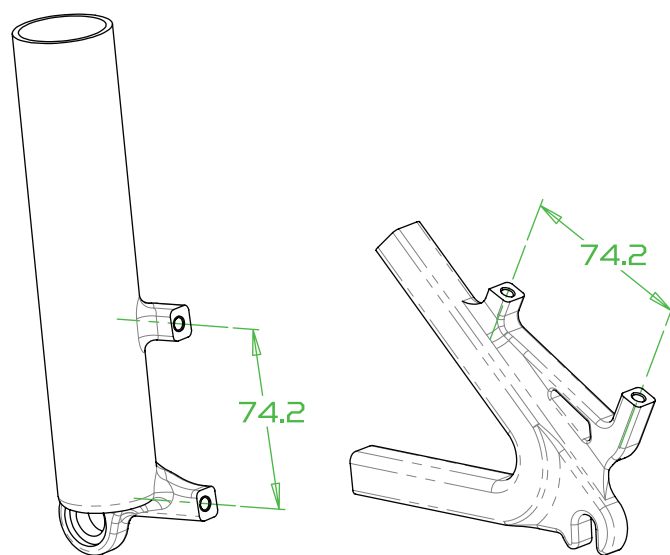
HBMY





MONTAGE DES ÉTRIERS

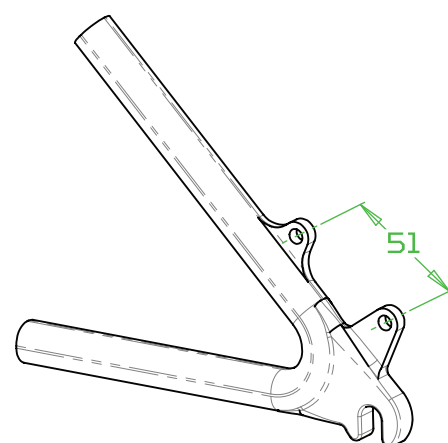
IDENTIFICATION_2021



TYPE DE FOURCHE OU CADRE:
POSTMOUNT

2 trous taraudés M6

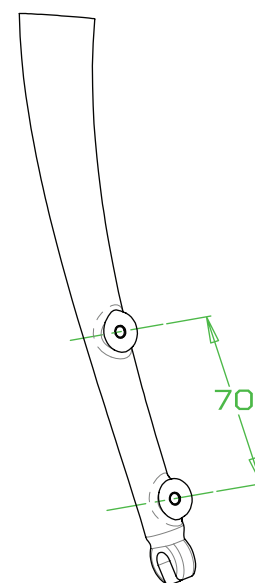
Versions différentes: Voir note en page suivante



TYPE DE FOURCHE OU CADRE:
IS - STANDARD INTERNATIONAL

2 trous de Ø6mm

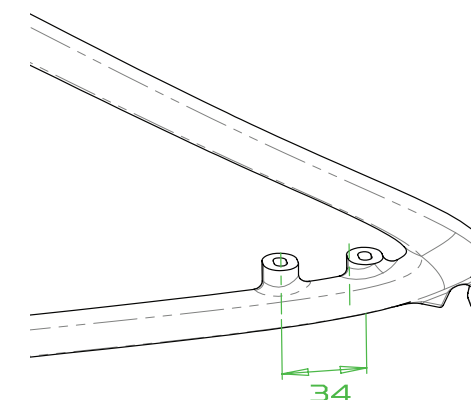
2 versions: **IS Avant** et **IS Arrière**



TYPE DE FOURCHE OU CADRE:
FLAT MOUNT AVANT

2 trous taraudés M5

2 versions: **F140/160** et **F160/180**



TYPE DE FOURCHE OU CADRE:
FLAT MOUNT ARRIÈRE

2 trous oblong pour vis M5

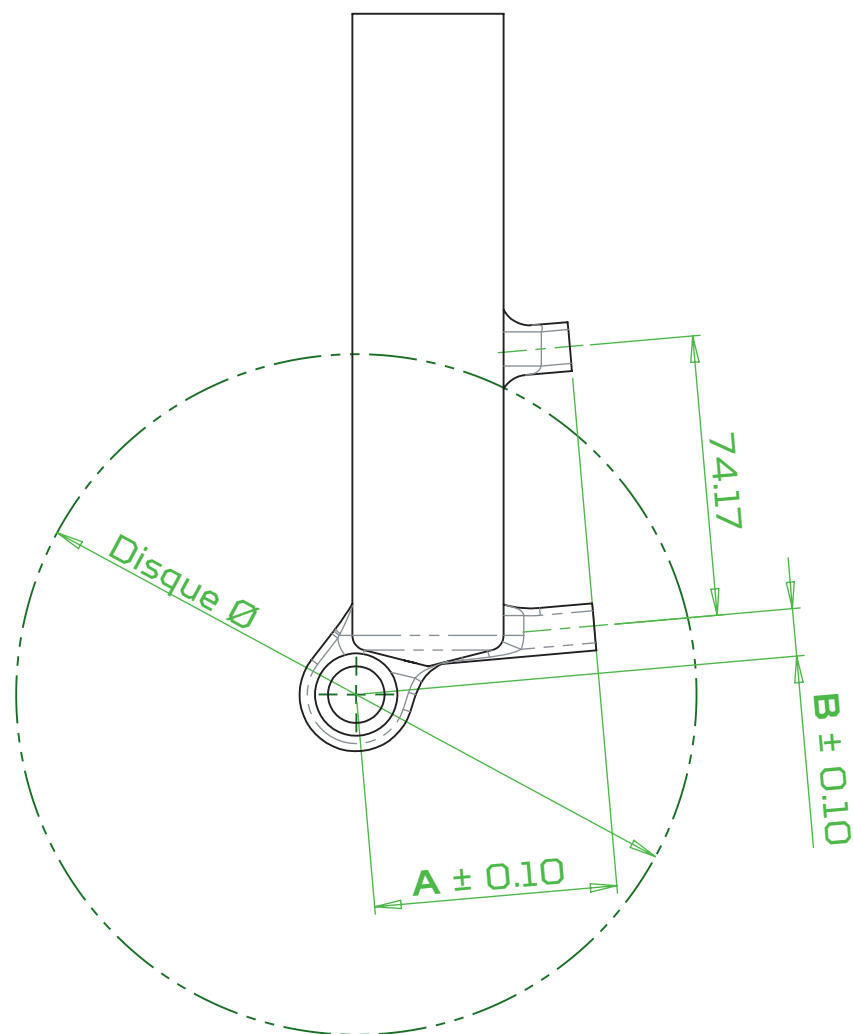
2 versions: **R140/160** et **R160/180**



NOTE:

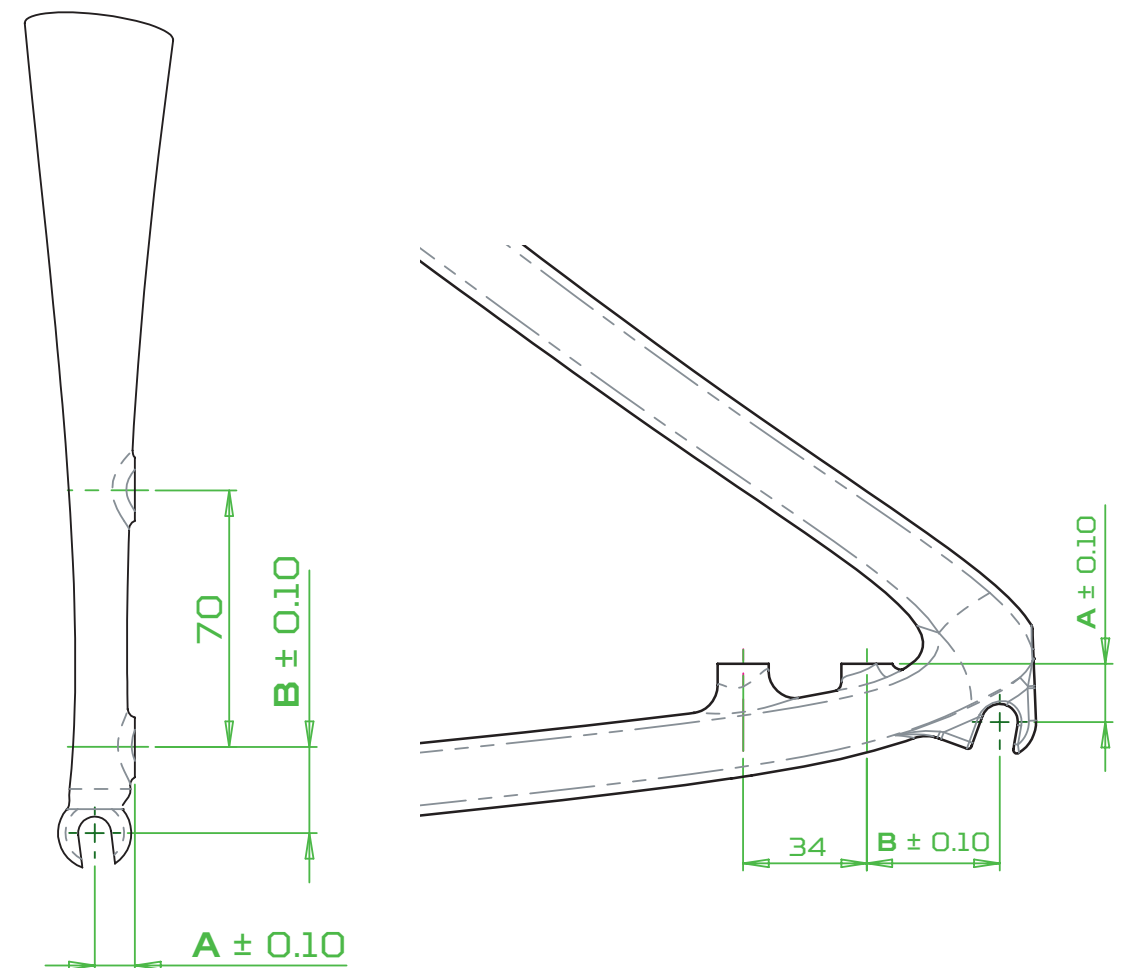
La position des pattes de montage de type Postmount varie et le montage se fait donc avec des disques de tailles différentes de Ø140mm à Ø220mm.
Le standard Postmount se trouve principalement

sur les fourches et cadres de VTT.
Le Standard International est de moins en moins courant mais se trouve encore sur certains cadres.
Le standard Flat Mount est courant sur les vélos de route et gravel.



TYPE: POST MOUNT

POSTMOUNT		
Ø Disque [mm]	Dimension A [mm]	Dimension B [mm]
Ø140	47.5	1.7
Ø160	55.9	7.1
Ø180	64.3	12.6
Ø200	72.7	18



TYPE: FLAT MOUNT AVANT

TYPE: FLAT MOUNT ARRIÈRE

FLATMOUNT		
	Dimension A [mm]	Dimension B [mm]
Avant F140/60	11	23.5
Avant F160/180	16.7	32
Arrière F140/160	16	36.5
Arrière F160/180	21.3	45

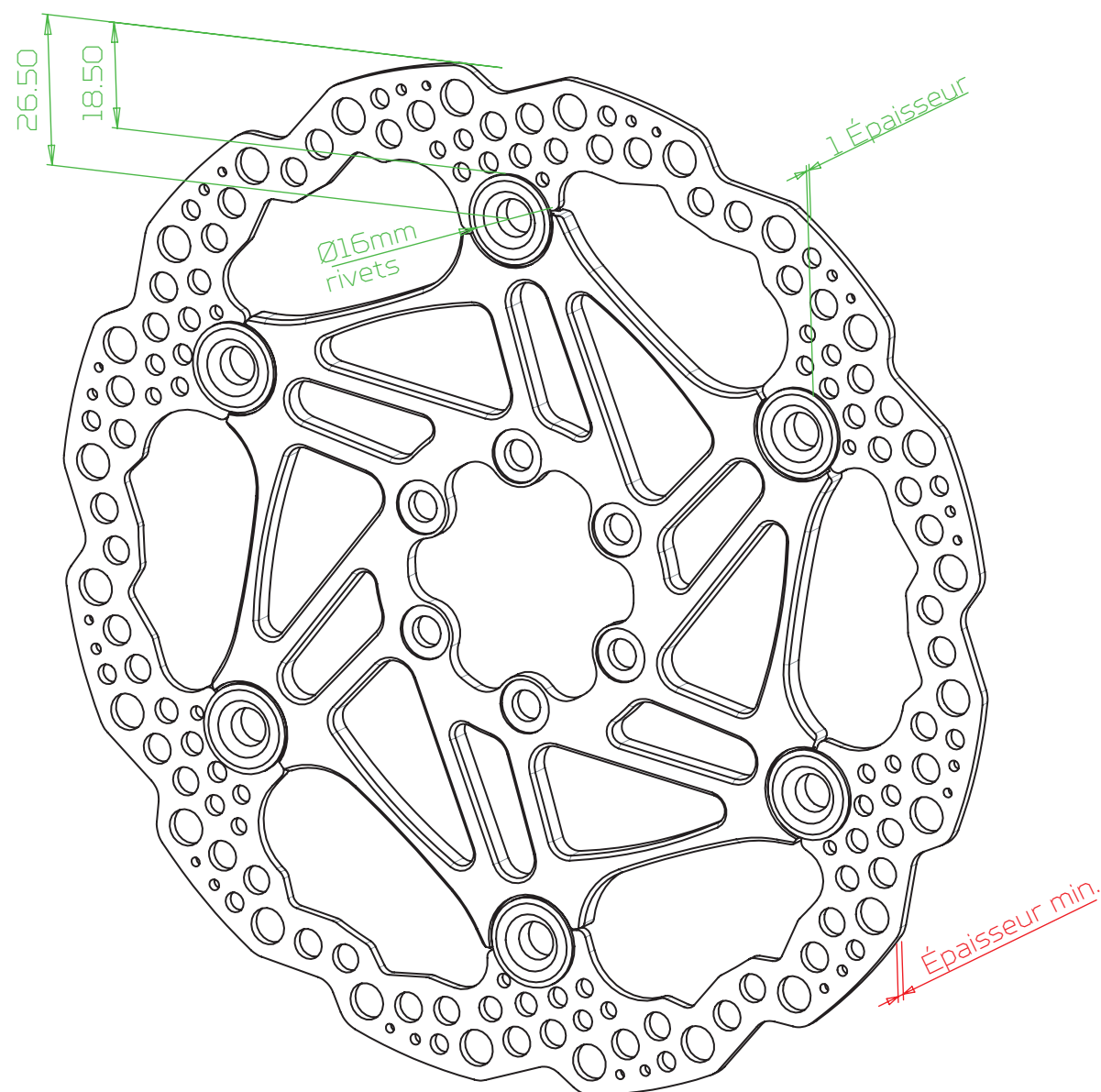
NOTE: Parfois le Flat Mount Arrière peut se trouver sur certains modèles de fourches!



NOTE:

Un étrier Postmount se montera directement sur une fourche ou cadre en utilisant la taille du disque correspondante. Si vous souhaitez utiliser un disque plus grand, il faudra

intercaler un adaptateur. Il existe un tableau particulier pour les étriers Flat Mount.



DISQUE FLOTTANT

Les têtes de rivets sont situées à 1mm au-dessus de la surface extérieure du disque, ce qui rend localement (sur les têtes de rivets) le disque plus épais. Chaque rivet a un diamètre de 16mm et leur centre se trouve à 26.50mm en dessous du bord supérieur du disque.

Veuillez vous assurer que vous disposez d'un dégagement suffisant pour utiliser ce disque, faites attention à toute interférence possible avec le support d'étrier, le cadre, etc...

IMPORTANT

Les 5 têtes de rivets sont situées à 1mm au-dessus de la surface extérieure du disque, ce qui, localement (sur les têtes de rivets), donne une épaisseur totale du disque de 2.7mm.

Chaque rivet a un diamètre de 16mm et leur centre se trouve à 26.50mm en dessous du bord supérieur du disque.

Veuillez vous assurer que vous disposez d'un dégagement suffisant pour utiliser ce disque, faites attention à toute interférence possible avec le support d'étrier, le cadre, etc...

NOTE

La piste de freinage est assujettie à la frette par des douilles en acier inox, fixées par rivetage avec l'aide d'une rondelle élastique pour éviter tout bruit parasite.

Parce que le disque est flottant, il existe un jeu entre les différentes pièces constituantes. Au cours de son utilisation et avec son usure, il est normal d'observer un certain jeu se développer entre la piste et la frette du disque, ce dernier n'entrave en rien la qualité du freinage et ne constitue pas un défaut. Le jeu en rotation ne doit pas excéder 1mm où le disque devra être remplacé.

Pour référence, le schéma **FIG.001** montre la tolérance acceptable pour les disques flottant Hope Technology.

ÉPAISSEUR MINIMALE RECOMMANDÉE DU DISQUE

Pour tous les disques, l'épaisseur minimale est la suivante :

Pour Ø140 et Ø160, 1.40mm minimum

Pour Ø180 et plus, 1.50mm minimum

Pour tous les disques ventilés, 2.90mm minimum

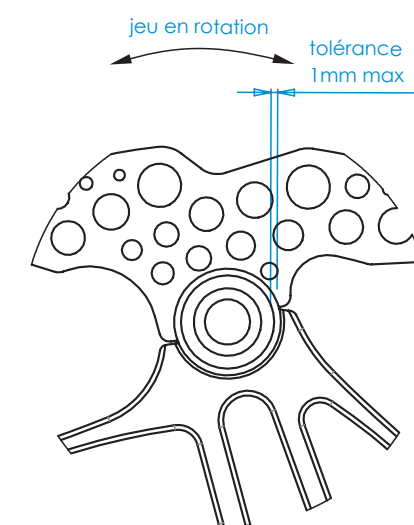
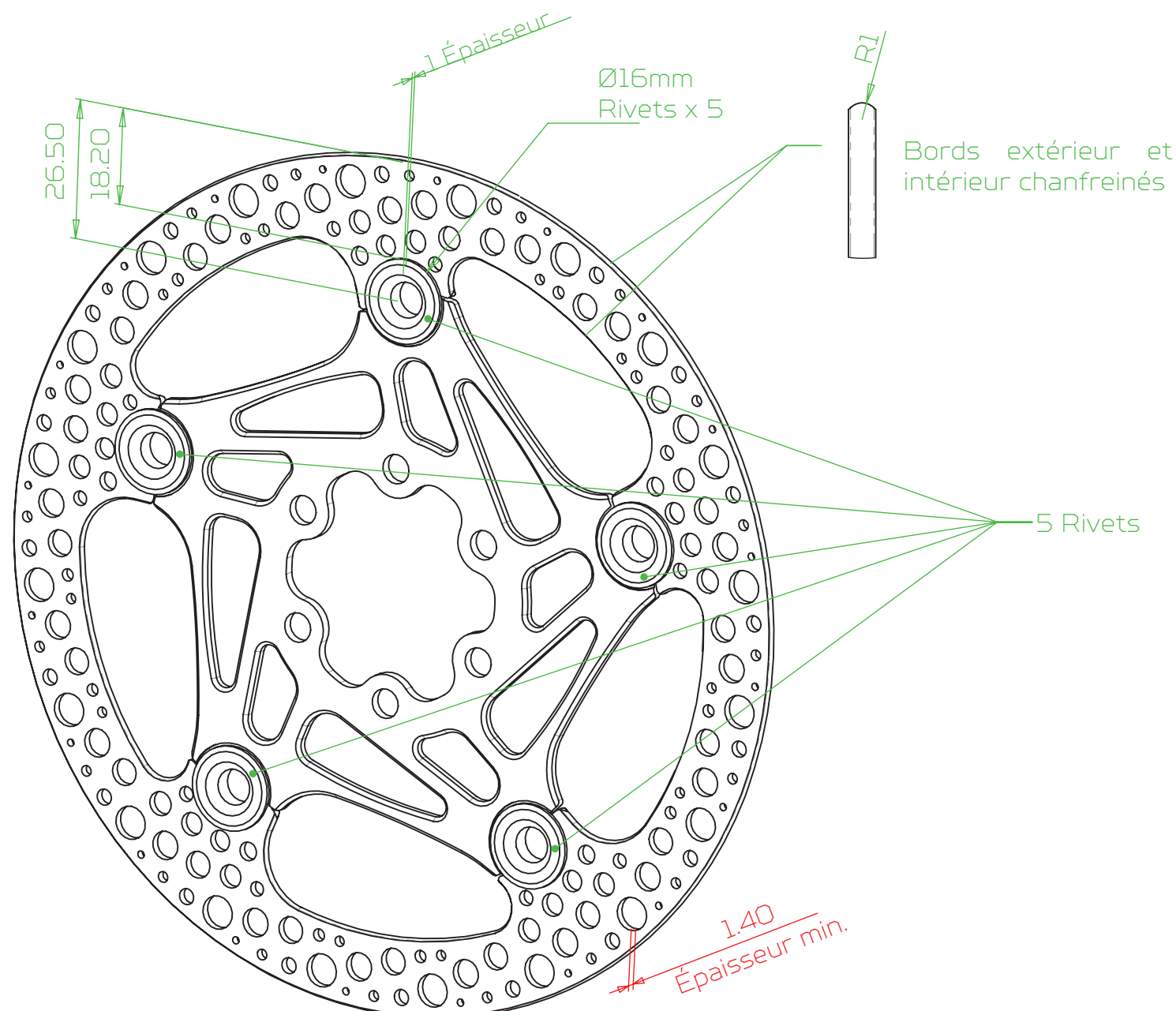
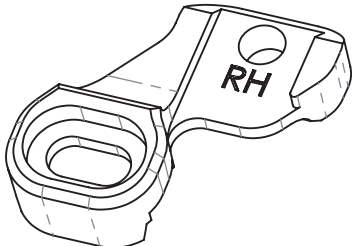
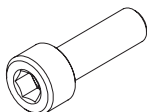
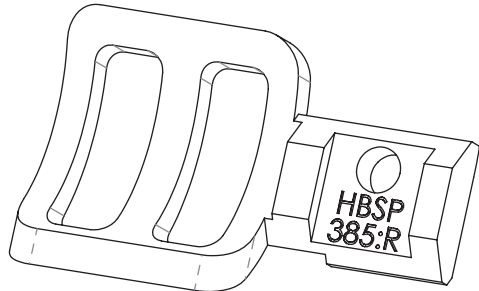


FIG.001

MANETTES SRAM	MANETTES SHIMANO	
TOUS TYPES DE FIXATION	FIXATIONS I-SPEC A & B	FIXATIONS I-SPEC II & EV
	  I-SPEC A avec petit crochet I-SPEC B sans crochet	  I-SPEC II I-SPEC EV
 TECH 3  XCR Pro  RÉFÉRENCES HBSP325 : Paire HBSP325L : Gauche HBSP325R : Droit	  M5X16 HBSP322 RÉFÉRENCE HBSP322 UNIQUEMENT NÉCESSAIRE POUR LE MAÎTRE-CYLINDRE TECH 3 PRODUIT AVANT MARS 2019	 RÉFÉRENCES HBSP385N : Paire HBSP385LN : Gauche HBSP385RN : Droit

X2
FLAT MOUNT

hope
f @ v



AVERTISSEMENT: LIRE AVANT D'INSTALLER VOS FREINS!

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

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

- Agissez de façon responsable, pensez aux centres de recyclage pour les huiles et plaquettes usagées.
- Si vous décidez d'ignorer ces importants avertissements et cette notice, vous le faites à vos risques et périls. Hope Technology ne pourra pas être tenu responsable des conséquences résultant d'une mauvaise utilisation ou installation de ce système de freinage.

hope | FLAT MOUNT

CONTENU DE LA BOÎTE

- Système de freinage purgé
- Vis de fixation de l'étrier M5 x 12mm

OUTILLAGE NÉCESSAIRE

- Tournevis ou embout Torx T25
- Clef Allen de 4mm
- Clef Allen de 5mm
- Clef plate/oeil de 8mm
- Petit tournevis plat

MONTAGE DU DISQUE SUR LE MOYEU

Avec ce système de freinage, il est fortement recommandé d'utiliser uniquement des disques, adaptateurs de frein et plaquettes HOPE. Nos freins ont été développés comme un ensemble, donc les meilleures performances ne sont obtenues qu'en utilisant tous les composants correspondants.

- Fixez le disque sur le moyeu en utilisant les vis fournies avec pour un disque à 6 vis, ou l'écrou de serrage pour un disque Center-Lock.
- Si présente, prendre garde à ce que la flèche de direction de rotation du disque pointe dans la direction de rotation avant de la roue.
- Pour un disque 6 trous, utilisez un tournevis Torx T25, serrez alternativement en étoile les vis de maintien du disque. Couple de serrage recommandé : **5-6 N.m** pour vis M5. Pour un disque Center-Lock, utilisez l'outil démonte cassette et serrez l'écrou de verouillage. Couple de serrage recommandé : **40-50 N.m** si rien n'est précisé sur ce dernier.

NOTE: Du frein filet léger peut être utilisé sur les vis de disque pour éviter qu'elles ne se dévissent. **NE PAS** utiliser de frein filet fort.

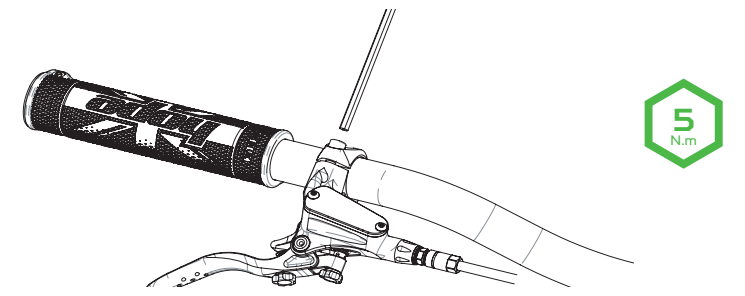
MONTAGE DU MAÎTRE CYLINDRE SUR LE CINTRE

001_Mettez en place le maître cylindre au guidon, lorsque vous êtes satisfait de l'orientation du levier serrez alternativement les deux vis M5 de la bride de guidon en utilisant une clef Allen de 4mm. Couple recommandé: **4-5Nm**

002_Guidez la durite et l'étrier de frein jusqu'aux pattes de fixation de la fourche ou du cadre.

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

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



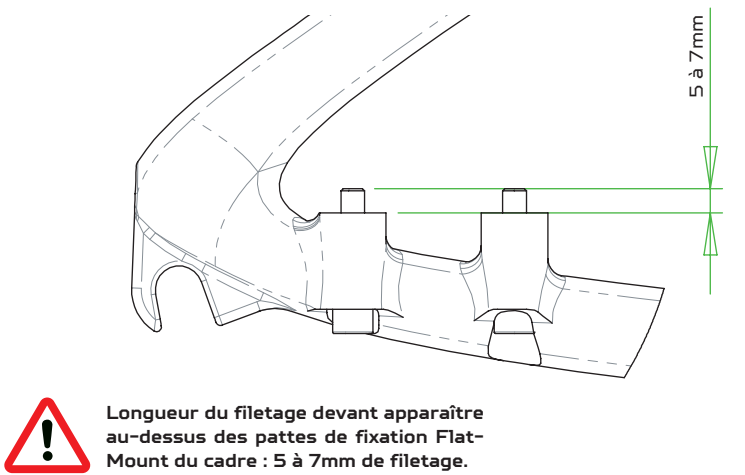
FIXATION DE L'ÉTRIER SUR LA FOURCHE OU LE CADRE

001_Cet étrier Hope X2 a un standard de fixation de type Flat-Mount. Il est donc très probable que vous deviez utiliser un adaptateur de frein pour le monter. Afin que l'étrier soit parfaitement en ligne et d'éviter tous bruits parasites ou sensation spongieuse du levier, avant de monter le frein il est primordial de rectifier les pattes de fixations et de les débarrasser de tous surplus de peinture ou bavures.

MONTAGE DE L'ÉTRIER SANS ADAPTATEUR DE FREIN

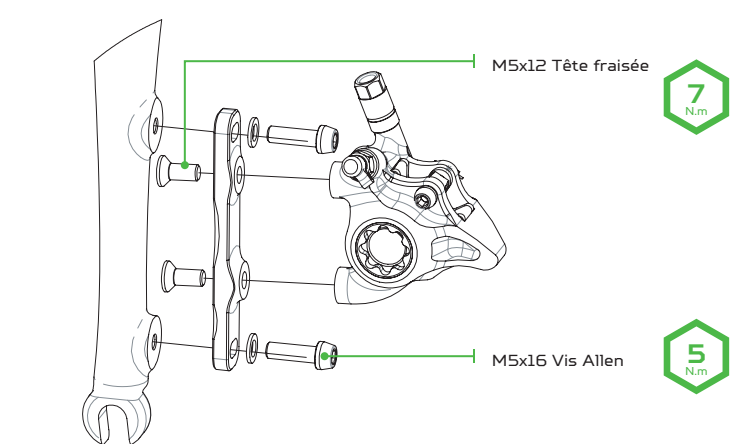
L'engagement complet du filetage est nécessaire lors de l'installation de l'étrier. 5 à 7 mm du filetage des vis M5 doit être engagé dans le corps de l'étrier. Attention à ce type de montage car l'épaisseur de la base du cadre peut varier d'une marque de cadre à une autre, voir la figure ci-après. Faites également attention à ne pas faire sortir les vis par le bas au cas où elles seraient trop longues, vous devrez peut-être utiliser des rondelles sous la tête des vis pour obtenir une longueur de filetage correcte.

Nous recommandons l'utilisation d'un frein filet léger sur les boulons de fixation des étriers pour éviter qu'ils ne se dévissent. **NE PAS** utiliser de frein filet fort!



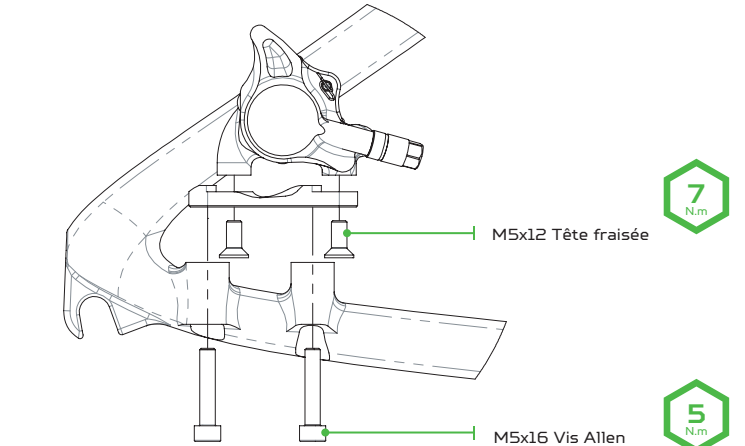
MONTAGE DE L'ÉTRIER AVEC UN ADAPTATEUR DE FREIN

AVERTISSEMENT IMPORTANT : L'engagement complet du filetage est nécessaire lors de l'installation de l'étrier.



MONTAGE AVANT :

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



MONTAGE ARRIÈRE :

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

CENTRAGE DES PLAQUETTES PAR-RAPPORT AU DISQUE

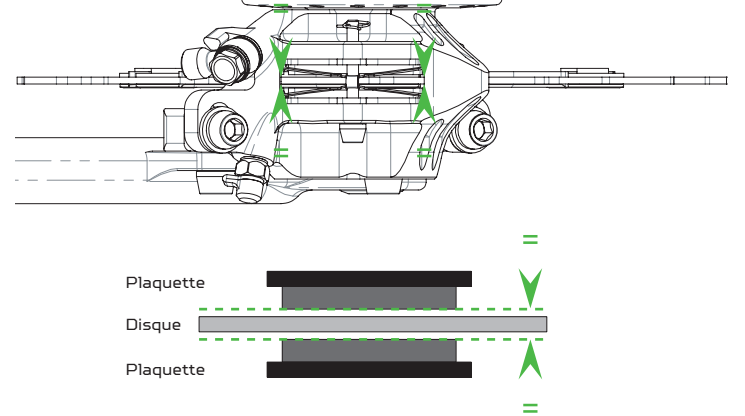
001_Avant de fixer l'étrier, assurez-vous que les plaquettes de frein sont complètement rentrées dans l'étrier. Si ce n'est pas le cas, repoussez doucement les pitons à l'aide d'un démonte pneu en plastique ou d'un outil similaire. Attention à ne pas endommager les plaquettes, retirez-les si nécessaire. Ne pas pousser sur la garniture des plaquettes mais plutôt au dos de celles-ci pour repousser le piston opposé.

002_Aux deux extrémités de l'étrier, ajustez sa position afin qu'il soit parfaitement placé, symétriquement par-rapport à la tranche du disque (Voir flèches Fig001) puis fixez les vis de l'étrier pour sécuriser la position. Il n'est pas recommandé de pomper le levier pour faire sortir les plaquettes et aligner l'étrier à ce stade. Voir le paragraphe suivant concernant le réglage initial des plaquettes.

CETTE ÉTAPE EST TRÈS IMPORTANTE ET NE DOIT PAS ÊTRE IGNORÉE!

Pompez légèrement sur le levier de frein afin de rapprocher les plaquettes du disque. Si une plaquette entre en contact avec le disque avant l'autre, la maintenir en place à l'aide d'un petit tournevis plat. En pompant à nouveau sur le levier, l'autre plaquette devrait alors de positionner contre le disque. Pour une sensation ad hoc au levier, il est important que les plaquettes entrent en contact simultanément avec la piste du disque. À vide, le jeu observé de part et d'autre de la tranche du disque doit être égal (voir flèches). Le disque ne doit en aucun cas être soumis à de la flexion.

Fig 001



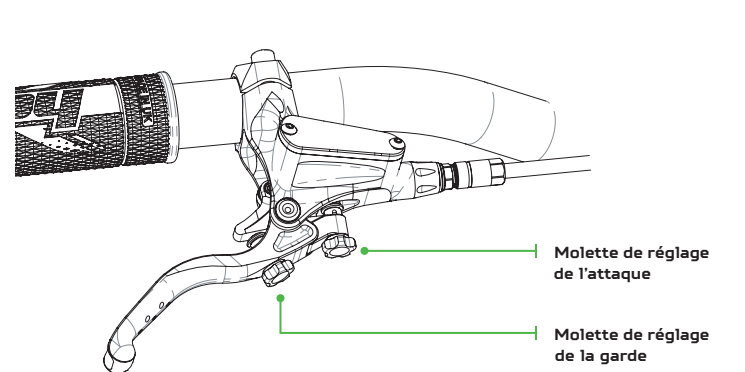
RÉGLAGES PERSONNELS

Deux types de réglages sont possibles avec le maître-cylindre TECH3

001_Point de contact [attaque] : Ceci correspond à la course à vide du levier de frein avant que les plaquettes entrent en contact avec le disque. Tournez la molette de réglage d'attaque dans le sens horaire pour réduire la course à vide [attaque directe] et dans le sens anti-horaire pour l'augmenter.

002_Eloignement du levier [garde] : Ceci correspond à la position initiale du levier de frein par rapport au guidon. Après avoir réglé l'attaque, il est nécessaire de réajuster la garde car elle se modifie lors du réglage de l'attaque. Tournez la molette de réglage dans le sens horaire pour augmenter la garde et dans le sens contraire pour la réduire.

NOTE: Répétez les étapes 001 et 002 jusqu'à obtenir le réglage souhaité.





UTILISEZ UNIQUEMENT DU LIQUIDE DE FREIN DOT4 OU DOT 5.1 AVEC CE FREIN

SHIFTERS DE VITESSE MONTAGE DIRECT

Pour les shifters Shimano : Si vous utilisez un shifter type I-spec A ou I-spec B, vous pourrez monter le shifter directement sur le maître-cylindre XCR en utilisant la vis et l'écrou de votre shifter. Pour les modèles I-spec 2 et I-spec EV, il sera nécessaire d'utiliser une patte d'adaptation, référence HBSP385.

Pour les shifters SRAM: une patte de fixation est disponible en option, référence HBSP325.

RODAGE ET ENTRETIEN

- Avant de rouler, toujours contrôler que les plaquettes mordent bien le disque lorsqu'on actionne le levier de frein.
- Le frein et les plaquettes doivent être rodés avant d'atteindre leurs performances optimales. Notez que les plaquettes de type métal fritté prennent plus de temps à roder que les plaquettes organiques.
- Pour roder les plaquettes, roulez à faible allure en freinant alternativement sans tenter de vous arrêter. Ne surtout pas faire surchauffer le disque pendant le rodage. Après quelques sorties le frein devrait atteindre son potentiel maximum.
- Pour un fonctionnement optimal, de préférence à chaque changement de plaquettes, les pistons de l'étrier doivent être lubrifiés uniquement à l'aide de l'huile silicone (référence HTTLUBE). Consultez notre vidéo **How to align and lubricate brakes** sur notre site www.hopetech.com.
- Pour la purge des freins, utilisez uniquement du liquide de frein **DOT 5.1** ou **DOT 4** provenant d'un récipient propre. Votre frein ne devrait pas avoir besoin d'être purgé plus d'une fois par an ou une fois tous les deux ans. Dans 90% des cas, une mauvaise sensation de freinage provient d'un mauvais montage et réglage des freins. La purge ne nécessite pas de kit de purge spécifique, mais notre "Kit de Purge Rapide" peut faciliter le processus. Tout liquide usagé doit être jeté de manière responsable en suivant les directives environnementales locales. Ne le jetez jamais dans les égouts ou sur le sol. **NE JAMAIS UTILISER de DOT 5 ou de L'HUILE MINÉRALE.**

NOTES:

INST002_EN: Instruction - X2 FM Brakes - V1

GARANTIE HOPE ET DURABILITÉ

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

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

Pour lutter contre l'obsolescence programmée des produits, nous nous efforçons de fournir des pièces de rechange pendant au moins 10 ans après la fin de production. Cette garantie n'affecte pas vos droits légaux.

ÉTRIER X2 FLAT-MOUNT
VUE ÉCLATÉE

Bleed Nipple O'ring
HBSP239

Bleed Nipple
HBSP238

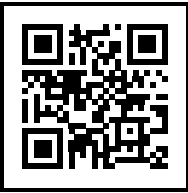
Rubber Cap
HBSP240

Pad Pin
HBSP204

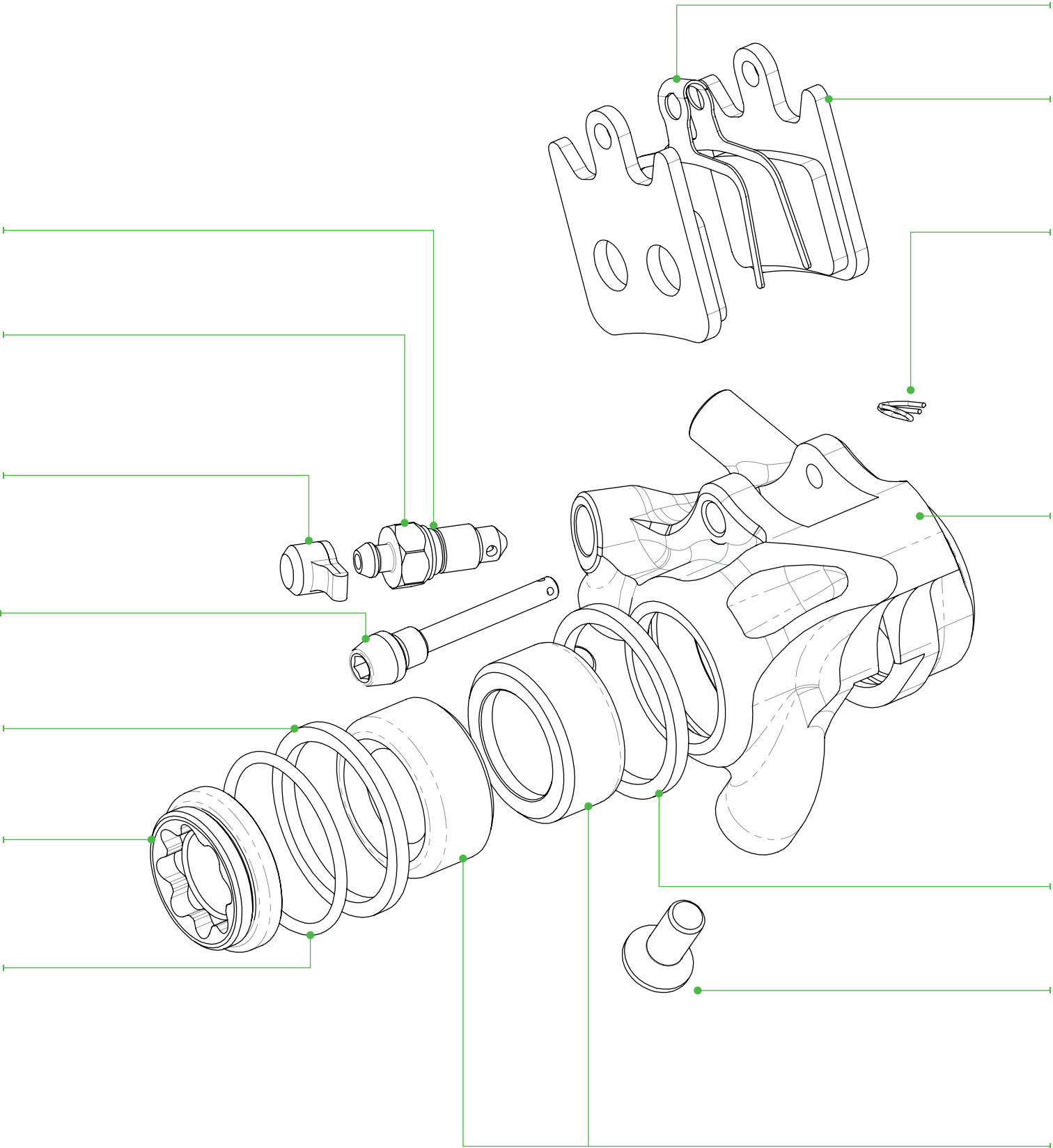
Piston Seal
HBSP236

Bore Cap
HBSP243

Bore Cap O'ring
HBSP244



Traduction Française
Deutsche Übersetzung



Brake Pad Spring
HBSP202

Brake Pad
HBSP237

Pad PinR Clip
HBSP171

X2 Caliper Body
Flat Mount
HBSP380

Piston Seal
HBSP236

M5x12
Countersink x 2 M512CS
SI UTILISÉ AVEC ADAPTATEUR
DE FREIN

Piston x 2
HBSP235