

# ***STUMPJUMPER*** **EVO**



**MANUEL DE L'UTILISATEUR**



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
1.1. CONDITIONS D'UTILISATION.....	1
1.2. GARANTIE.....	1
<b>2. REMARQUES GÉNÉRALES CONCERNANT LE MONTAGE</b> .....	<b>2</b>
2.1. FOURCHE/JEU DE DIRECTION.....	2
2.2. TIGE DE SELLE.....	2
2.3. BÔTIER DE PÉDALIER.....	3
2.4. AXE ARRIÈRE.....	3
2.5. HAUBANS.....	3
2.6. RENFORT ET PROTECTION DU TUBE DIAGONAL.....	3
2.7. POTENCE.....	4
<b>3. NOTES GÉNÉRALES SUR L'ENTRETIEN</b> .....	<b>5</b>
<b>4. CARACTÉRISTIQUES</b> .....	<b>6</b>
4.1. GÉOMÉTRIE.....	6
4.2. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES.....	7
4.3. PERSONNALISATION DE L'AMORTISSEUR.....	7
4.4. OUTILS NÉCESSAIRES.....	7
4.5. CARACTÉRISTIQUES DES TAILLES DE VISSERIE/OUTILLAGE ET DES COUPLES DE SERRAGE.....	7
4.6. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES COUPLES DE SERRAGE.....	8
4.7. CARACTÉRISTIQUES DES ROULEMENTS.....	8
4.8. CARACTÉRISTIQUES DES ENTRETOISES/AXES/VISSERIE.....	8
<b>5. PASSAGE INTERNE DES CÂBLES</b> .....	<b>11</b>
5.1. TIGE DE SELLE TÉLESCOPIQUE.....	11
5.2. TUBES DE GUIDAGE INTERNE.....	11
5.3. GAINÉ DE DÉRAILLEUR/FREIN.....	15
5.4. ORIFICE DE CABLAGE INTERNE SUR LE TUBE DE DIRECTION.....	16
<b>6. MONTAGE DES PIVOTS DU TRIANGLE ARRIÈRE</b> .....	<b>16</b>
6.1. MONTAGE DES ROULEMENTS.....	17
6.2. MONTAGE DES PIVOTS.....	18
6.3. CARACTÉRISTIQUES DES COUPLES DE SERRAGE DE LA SUSPENSION.....	22
<b>7. FLIP CHIPS</b> .....	<b>23</b>
7.1. RÉGLAGE DES FLIP CHIPS DU PIVOT HORST.....	23
7.2. RÉGLAGE DE L'ANGLE DE CHASSE.....	24
<b>8. RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR PNEUMATIQUE</b> .....	<b>27</b>
8.1. RÉGLAGE DE LA PRESSION PNEUMATIQUE.....	27
8.2. RÉGLAGE DE LA DÉTENTE.....	27
8.3. RÉGLAGE DE LA COMPRESSION.....	27
<b>9. PATTE DE DÉRAILLEUR</b> .....	<b>28</b>
<b>10. BIDON SOUPLE SWAT</b> .....	<b>29</b>

## SPECIALIZED BICYCLE COMPONENTS

15130 Concord Circle, Morgan Hill, CA 95037 (408) 779-6229  
0000153163\_UM\_R1\_05/20

Nous pouvons ponctuellement publier des mises à jour et des compléments à ce document. Veuillez consulter régulièrement le site [www.specialized.com](http://www.specialized.com) ou contacter le service Rider Care pour obtenir les dernières informations.  
Info : [specialized.com](http://specialized.com) / +1 877-808-8154 (États Unis)

## 1. INTRODUCTION

Ce manuel de l'utilisateur s'applique à votre vélo Specialized Stumpjumper EVO. Il contient des informations importantes concernant la sécurité, le fonctionnement et l'aspect technique du vélo : vous devez le lire avant votre première sortie à vélo et le conserver pour référence ultérieure. Veuillez aussi lire le Manuel du propriétaire Specialized Bicycle (« Manuel du propriétaire ») dans son intégralité car il contient des informations générales et des consignes importantes que nous vous recommandons de respecter. Si vous ne disposez pas du Manuel du propriétaire, vous pouvez le télécharger gratuitement sur le site [www.specialized.com](http://www.specialized.com) ou l'obtenir auprès de votre revendeur Specialized agréé ou de notre service Rider Care Specialized.

Des informations supplémentaires relatives à la sécurité, au fonctionnement et à l'aspect technique de composants spécifiques tels que la suspension ou les pédales de votre vélo ou d'accessoires comme les casques ou les éclairages peuvent également être disponibles. Assurez-vous que votre revendeur Specialized agréé vous a remis la totalité de la documentation fournie par le fabricant au moment de l'achat de votre vélo ou de vos accessoires. Si les consignes de ce manuel et les informations fournies par le fabricant du composant sont différentes, veuillez demander conseil à votre revendeur Specialized agréé.

Pendant la lecture de ce manuel de l'utilisateur, vous rencontrerez différents symboles et avertissements importants qui sont expliqués ci-dessous :



**AVERTISSEMENT !** L'association de ce symbole et de ce mot indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, pourrait entraîner des blessures graves voire mortelles. De nombreux avertissements préviennent que « vous pourriez perdre le contrôle de votre vélo et chuter ». Comme toute chute peut entraîner des blessures graves voire mortelles, nous ne répétons pas toujours l'avertissement concernant le risque de blessures graves voire mortelles.



**ATTENTION :** l'association du symbole d'alerte de sécurité et du mot ATTENTION indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, pourrait entraîner des blessures légères ou modérées. C'est aussi une alerte contre les pratiques dangereuses.

Le mot ATTENTION utilisé sans le symbole d'alerte de sécurité indique une situation qui, si elle n'est pas évitée, pourrait gravement endommager le vélo ou annuler la garantie.



**INFO :** ce symbole attire l'attention du lecteur sur des informations particulièrement importantes.



**GRAISSE :** ce symbole signifie qu'une graisse de haute qualité doit être appliquée comme illustré.



**PÂTE DE MONTAGE POUR COMPOSANT CARBONE :** ce symbole informe qu'une pâte de montage pour composant carbone doit être appliquée comme illustré pour augmenter l'adhérence.



**COUPLE DE SERRAGE :** ce symbole souligne la valeur de couple de serrage recommandée pour une vis spécifique. Une clé dynamométrique de qualité est nécessaire pour atteindre le couple de serrage indiqué.



**CONSEIL TECHNIQUE :** les conseils techniques sont des conseils et des astuces utiles concernant l'installation et l'utilisation de l'équipement.

### 1.1. CONDITIONS D'UTILISATION

Les vélos Specialized Stumpjumper Evo ont été conçus et testés pour être utilisés comme des VTT uniquement (condition 4). Pour plus d'informations sur les conditions d'utilisation et sur les limites structurelles de poids pour le cadre et les composants, reportez-vous au Manuel du propriétaire.

### 1.2. GARANTIE

Veuillez vous reporter aux dispositions écrites dans la garantie fournie avec votre vélo ou consulter le site [www.specialized.com](http://www.specialized.com). Une copie est également disponible chez votre revendeur Specialized agréé.

## 2. REMARQUES GÉNÉRALES CONCERNANT LE MONTAGE

Ce manuel n'est pas un manuel d'atelier et ne couvre pas toutes les procédures concernant le montage, l'utilisation, l'entretien, les réparations ou les réglages du vélo. Veuillez demander conseil à votre Revendeur Specialized agréé pour toute opération d'entretien, de réparation et de réglage. Votre Revendeur Specialized agréé peut également vous conseiller des formations, des centres spécialisés ou des documents relatifs à l'utilisation, à l'entretien, à la réparation et au réglage de votre vélo.



**AVERTISSEMENT !** En raison du niveau de complexité élevé du Stumpjumper EVO, un bon montage nécessite un haut niveau d'expertise mécanique, de l'habileté, des compétences particulières et des outils spécialisés. Ainsi, il est essentiel que les opérations de montage, d'entretien et de réparation soient réalisées par un revendeur Specialized agréé.



**AVERTISSEMENT !** De nombreux composants du Stumpjumper EVO, y compris, mais non exclusivement, la suspension arrière, sont des produits exclusifs du Stumpjumper EVO. En toutes circonstances, utilisez uniquement les composants et les éléments de fixation fournis à l'origine. L'utilisation d'autres composants ou éléments de fixations compromet l'intégrité et la solidité du montage. Les composants spécifiques du Stumpjumper EVO doivent être utilisés uniquement sur le Stumpjumper EVO et sur aucun autre vélo, même s'ils peuvent y être installés. Le non-respect de cet avertissement peut entraîner des blessures graves voire mortelles.



**AVERTISSEMENT !** Ne modifiez jamais le cadre ou les composants de votre vélo, de quelque manière que ce soit. Vous ne devez jamais poncer, percer, limer ou retirer des pièces. N'installez ni pièces de suspension ni fourches incompatibles avec votre vélo. Un cadre, une fourche ou tout autre composant modifiés de manière inappropriée peuvent entraîner une perte de contrôle du vélo et une chute du cycliste.



Pour monter convenablement un vélo Stumpjumper EVO, il est primordial de suivre l'ordre des étapes détaillées dans ce manuel. La modification de l'ordre de ces étapes allongera la durée du processus de montage.

### 2.1. FOURCHE/JEU DE DIRECTION

- Le jeu de direction utilise un roulement supérieur de 1"1/8 (41,8 mm x 30,5 x 8 mm, 45x45°) compatible avec le standard Campagnolo et un roulement inférieur de 1,5" (52 mm x 40 x 7 mm, 45x45°). Assurez-vous que les roulements de remplacement sont compatibles avec les caractéristiques du jeu de direction Specialized. Aucun outil spécifique n'est nécessaire pour l'installation et le démontage de ces deux roulements. Graissez les surfaces des roulements avant leur installation.
- Inspectez la fourche, la potence, la tige de selle et le tube de selle pour vérifier qu'ils ne présentent ni bavures ni bords coupants. Poncez les bavures ou les bords coupants à l'aide de papier abrasif à grain fin.



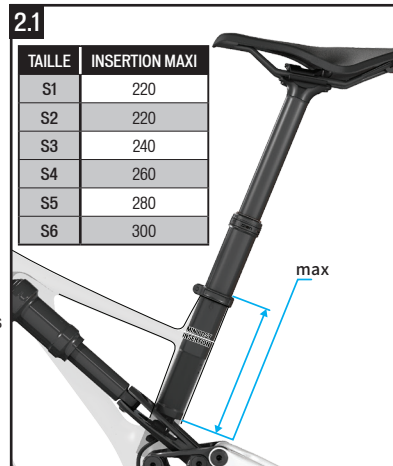
**AVERTISSEMENT !** Les bavures et bords coupants peuvent endommager les surfaces en carbone et en alliage des composants. Les rayures et éraflures profondes sur la potence ou la fourche peuvent fragiliser ces composants.

### 2.2. TIGE DE SELLE

#### INSERTION MINIMALE DE LA TIGE DE SELLE :

Le cadre et la tige de selle ont tous les deux des profondeurs d'insertion minimales qui doivent être respectées. De plus, le cadre a une profondeur d'insertion maximale qui doit être respectée pour éviter d'endommager le cadre et la tige de selle.

- INSERTION MINIMALE :** la tige de selle doit être suffisamment insérée dans le cadre de sorte que la marque d'insertion minimale/extension maximale (min/max) sur la tige de selle ne soit pas visible. Pour le cadre, il faut respecter une profondeur d'insertion de 80 mm minimum.
- INSERTION MAXIMALE :** le tube de selle a été alésé en fonction de la profondeur d'insertion maximale spécifique à chaque taille de cadre. Cette profondeur d'alésage limite la profondeur d'insertion de la tige de selle. Veuillez vous reporter au tableau de **Fig. 2.1**.
- Si en respectant les profondeurs d'insertion minimale et maximale indiquées vous ne parvenez pas à atteindre la hauteur de selle souhaitée, alors la tige de selle doit être remplacée par un modèle plus court ou plus long.
- Une fois que la hauteur de selle a été définie, serrez le vis du collier de tige de selle au couple de 6,2 Nm (55 in-lbf).



**N'appliquez pas de graisse sur les surfaces de contact entre la tige de selle et le tube de selle. La graisse réduit l'adhérence qui est primordiale pour un serrage approprié de la tige de selle. Specialized recommande l'utilisation d'une pâte de montage pour composant carbone (pâte carbone), qui pourra augmenter l'adhérence entre les surfaces en carbone. Veuillez demander conseil à votre revendeur Specialized agréé pour toute information complémentaire.**



Les profondeurs d'alésage spécifiques sont indiquées dans le tableau de Fig. 2.1. La tolérance de la profondeur d'alésage peut varier d'un cadre à l'autre. Pour vérifier la profondeur d'alésage réelle du cadre, installez une tige de selle standard de 34,9 mm de diamètre dans le tube de selle.



Le tube de selle est conçu pour une tige de selle de 34,9 mm de diamètre mais une tige de selle de 30,9 mm de diamètre peut également être utilisée avec une cale.



**AVERTISSEMENT !** Le non-respect des profondeurs d'insertion de la tige de selle et du cadre (Fig. 2.1) peut endommager le cadre et/ou la tige de selle et pourrait entraîner une perte de contrôle du vélo et une chute du cycliste.

Si la tige de selle a été coupée, la marque min/max inscrite sur la tige de selle peut ne plus correspondre. Avant de couper la tige de selle, notez la profondeur d'insertion min/max prévue par le fabricant de la tige de selle.



**AVERTISSEMENT !** Pour obtenir les consignes générales concernant l'installation de la tige de selle, reportez-vous à la rubrique correspondante dans le Manuel du propriétaire. Le fait de rouler avec une tige de selle serrée de manière inappropriée peut entraîner le glissement de la tige de selle et de la selle, des dommages sur le cadre, une perte de contrôle du vélo et la chute du cycliste.



**AVERTISSEMENT !** Inspectez la tige de selle et le tube de selle pour vérifier qu'ils ne présentent ni bavures ni bords coupants. Poncez les bavures ou les bords coupants à l'aide de papier abrasif à grain fin.

### 2.3. BOÎTIER DE PÉDALIER

Les modèles Stumpjumper EVO comportent un cadre doté d'une boîte de pédalier fileté de 73 mm de large qui est compatible avec n'importe quel boîtier de pédalier à roulement externe au filetage BSA. Pour obtenir les informations concernant la compatibilité des boîtiers de pédalier, veuillez vous reporter à la documentation du fabricant du pédalier.

### 2.4. AXE ARRIÈRE

Les modèles Stumpjumper EVO sont équipés d'un moyeu arrière 148 mm Boost qui nécessite donc une roue arrière compatible avec le standard 148 mm Boost.

Le cadre Stumpjumper EVO utilise l'UDH (patte de dérailleur universelle) de SRAM à l'arrière. Cette patte doit être installée suivant les consignes d'installation de SRAM. Veuillez vous reporter aux étapes d'installation de la page 28 ou consulter le Manuel utilisateur UDH de SRAM.

### 2.5. HAUBANS

Les modèles Stumpjumper EVO S1 à S4 sont équipés de haubans plus courts. Ces haubans de longueur différente équilibrent la répartition du poids entre la roue avant et la roue arrière pour homogénéiser la maniabilité de toutes les tailles de vélo.

### 2.6. RENFORT ET PROTECTION DU TUBE DIAGONAL

Le vélo est équipé d'une protection sur son tube diagonal afin de préserver son esthétique contre les dommages dus aux impacts des cailloux par exemple. Cette protection est fixée au cadre via un renfort monté à l'intérieur du cadre.

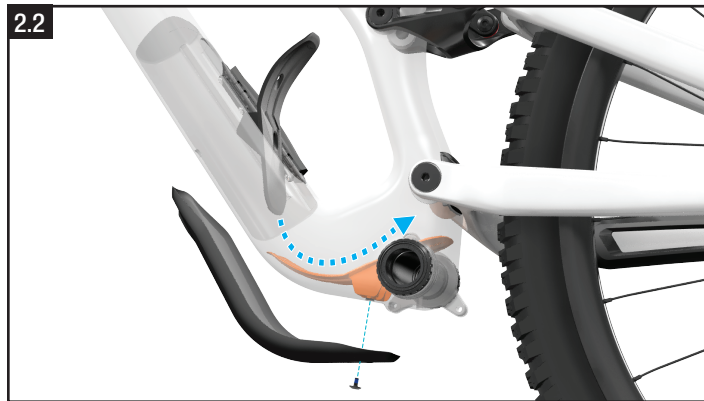


Fig. 2.2

Le renfort est situé derrière le boîtier de pédalier ; il s'insère à travers la trappe SWAT et coulisse jusqu'à son emplacement.

Le renfort présente un renflement moulé qui vient parfaitement épouser la partie creuse moulée dans le cadre. Grâce à ce renflement, le renfort s'insère et s'aligne facilement dans le cadre. Pour aligner les trous des vis, vous pouvez ajuster la position du renfort en passant par la trappe SWAT.

## 2.7. POTENCE

Les modèles Stumpjumper EVO Comp et Expert sont équipés d'une potence Trail aluminium.



**AVERTISSEMENT !** Cette potence est conçue pour ne pas laisser d'espace entre le corps et les vis du haut de la face avant. Les vis supérieures doivent être vissées de sorte que la face avant vienne toucher le corps de la potence avant d'être serrées au couple recommandé. Le fait que la face avant ne touche pas le corps de la potence peut entraîner des dommages structurels sur le cintre.

2.3

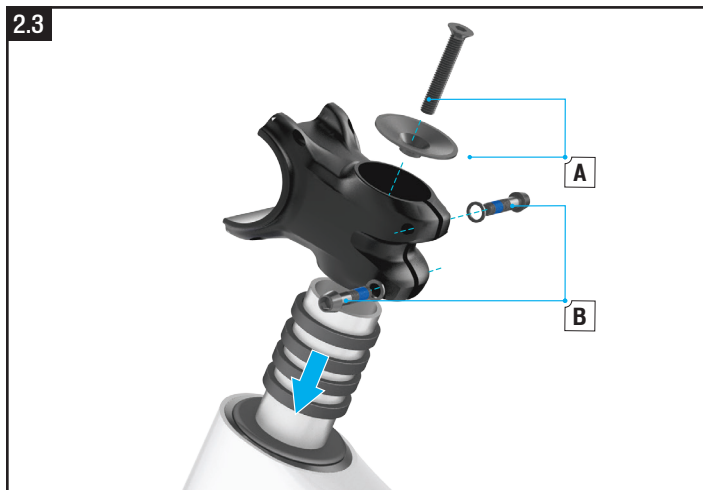


Fig. 2.3

- Installez d'abord la potence sur le pivot de direction, puis le capuchon supérieur et la vis (A) ; enfin, serrez la vis du capuchon supérieur.
- Alignez la potence avec la roue avant et serrez les vis arrière de la potence (B) au couple recommandé.

2.4

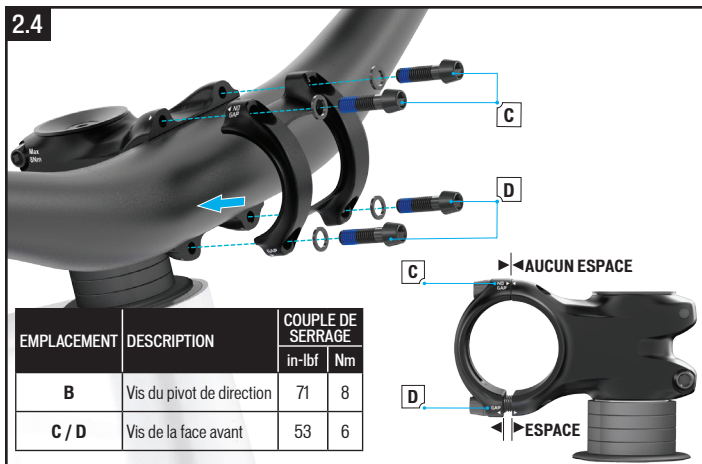


Fig. 2.4

- Vissez sans serrer les vis de la face avant dans le corps de la potence.
- Positionnez le cintre selon vos préférences.
- Serrez progressivement les vis supérieures en alternant entre celle de gauche et celle de droite jusqu'à atteindre le couple de serrage recommandé (C).
- Serrez progressivement les vis inférieures en alternant entre celle de gauche et celle de droite jusqu'à atteindre le couple de serrage recommandé (D).
- Vérifiez que le cintre est installé correctement en le faisant pivoter de haut en bas puis en le tournant de gauche à droite tout en maintenant la roue avant. S'il y a du jeu, alors la potence n'est pas convenablement installée et doit être resserrée.



**AVERTISSEMENT !** Les bavures et bords coupants peuvent endommager les surfaces en carbone et en alliage des composants. Les rayures et éraflures profondes sur la potence ou la fourche peuvent fragiliser ces composants.

**ATTENTION :** toutes les parties de la potence en contact avec le pivot de direction doivent être arrondies pour éliminer tout point de contrainte.

### 3. NOTES GÉNÉRALES SUR L'ENTRETIEN

Le Stumpjumper EVO est un vélo haute performance. Ainsi, il est essentiel que les opérations d'entretien, de réglage, de réparation et de remplacement des pièces soient réalisées par un revendeur Specialized agréé. Pour obtenir les informations générales concernant l'entretien de votre vélo, veuillez consulter le Manuel du propriétaire. Effectuez aussi un contrôle mécanique de sécurité avant chaque sortie, comme décrit dans le Manuel du propriétaire.

- Un soin particulier doit être pris pour éviter d'endommager la fibre de carbone ou le matériau composite. Tout dommage pourrait engendrer une perte d'intégrité structurelle qui pourrait se traduire par une défaillance catastrophique. Cette détérioration pourrait être visible ou complètement invisible lors d'une inspection. Vous devez soigneusement inspecter votre vélo avant chaque sortie et après chaque chute afin de vérifier qu'il ne présente aucun efflochage, éraflure, rayure sous peinture, écaillage, déformation ou tout autre signe de détérioration. N'utilisez pas votre vélo s'il présente l'un de ces signes caractéristiques. Après toute chute et avant que vous n'utilisiez de nouveau votre vélo, amenez-le chez votre revendeur Specialized agréé pour une inspection complète.
- Lors de votre sortie, soyez à l'écoute de tout craquement car cela peut être le signe d'un problème avec un ou plusieurs composants. Examinez régulièrement toutes les surfaces à la lumière du jour pour repérer toute craquelure, fissure ou signe d'usure au niveau des zones de contraintes comme les soudures, les jointures, les orifices et les points de contact entre les pièces. Si vous entendez un craquement, vérifiez tout signe d'usure excessive, toute craquelure, même minuscule, ou toute détérioration et cessez immédiatement d'utiliser le vélo avant de le faire inspecter par un revendeur Specialized agréé.
- La durée de vie du matériel ainsi que le type et la fréquence des opérations d'entretien dépendent de plusieurs facteurs comme le poids du cycliste, les conditions d'utilisation et/ou les chocs. L'exposition à des conditions difficiles et notamment à un environnement salé (si vous roulez en région côtière ou en hiver) peut entraîner la corrosion galvanique de certains composants tels que l'axe de pédalier et la visserie, ce qui peut accélérer l'usure de ces pièces et raccourcir leur durée de vie. La boue peut également accélérer l'usure des surfaces et des roulements. Les parties externes du vélo doivent être nettoyées avant chaque sortie. L'entretien du vélo doit être effectué de manière régulière par un revendeur Specialized agréé, ce qui implique de le nettoyer, de l'inspecter pour déceler tout signe de corrosion et/ou de fissure et de le lubrifier. Si vous remarquez des signes de corrosion ou des fissures sur le cadre ou un composant, la pièce concernée doit être remplacée.
- Nettoyez et lubrifiez régulièrement votre transmission selon les instructions de son fabricant.
- N'utilisez **jamais** de nettoyeur haute pression directement sur les roulements. Même l'eau d'un tuyau d'arrosage peut s'infiltrer par les joints des roulements et dans les interfaces du pédalier et accroître l'usure de ces pièces. Utilisez un chiffon propre et humide ainsi qu'un produit spécifique au nettoyage des vélos.

- N'exposez **jamais** votre vélo de manière prolongée à la lumière directe du soleil ou à une source de chaleur excessive, comme l'intérieur d'une voiture garée en plein soleil ou un radiateur.



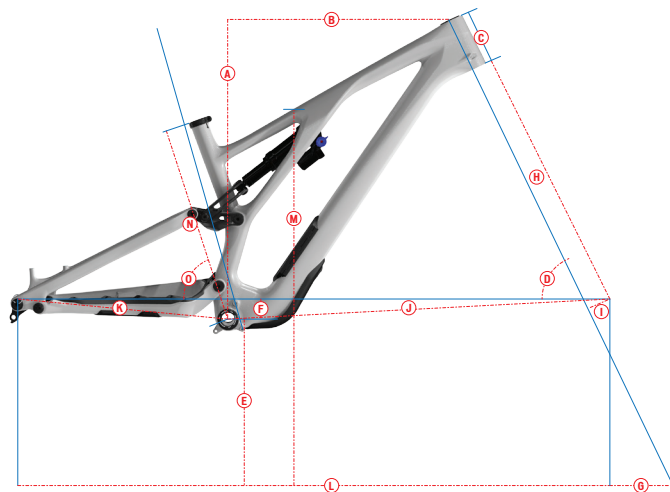
**AVERTISSEMENT !** Le non-respect des instructions de ce chapitre peut entraîner des dommages sur les composants de votre vélo, annulera votre garantie et, surtout, peut provoquer des blessures graves voire mortelles. Si votre vélo montre des signes de dommages, ne l'utilisez pas et amenez-le immédiatement chez votre revendeur Specialized agréé pour inspection.



**AVERTISSEMENT !** Lorsque vous placez le cadre et/ou le vélo sur un pied d'atelier, fixez-le par la tige de selle et non pas par le cadre. Un serrage par le cadre pourrait occasionner des dommages visibles ou invisibles qui pourraient entraîner une perte de contrôle du vélo et une chute du cycliste.

## 4. CARACTÉRISTIQUES

### 4.1. GÉOMÉTRIE



	TAILLE DU CADRE	S1	S2	S3	S4	S5	S6
A	STACK (MM)	613,2	617	626	635	644	654
B	REACH (MM)	408,1	428	448	475	498	528
C	LONGUEUR DU TUBE DE DIRECTION (MM)	95	95	105	115	125	135
D	ANGLE DE CHASSE (°)	64,3°					
E	HAUTEUR DU BOÎTIER DE PÉDALIER (MM)	335	340	340	340	340	340
F	ABAISSEMENT DU BOÎTIER DE PÉDALIER (MM)	40	35	35	35	35	35
G	CHASSE (MM)	131					
H	LONGUEUR DE LA FOURCHE (TOTALE) (MM)	561	571	571	571	571	571
I	DÉPORT DE FOURCHE/RECL (MM)	44					
J	AXE BOÎTIER DE PÉDALIER-ROUE AVANT (MM)	734	758	782	809	838	875
K	LONGUEUR DES BASES (MM)	438	438	438	438	448	448
L	EMPATTEMENT (MM)	1169	1193	1218	1249	1287	1321
M	HAUTEUR DE DÉGAGEMENT D'ENTREJAMBE (MM)	733	764	763	762	767	789
N	LONGUEUR DU TUBE DE SELLE (MM)	385	385	405	425	445	465
O	ANGLE DU TUBE DE SELLE (°)	78°	77,6°	77,2°	76,9°	77°	77°
P	LONGUEUR DU TUBE SUPÉRIEUR (HORIZONTAL) (MM)	538	564	590	623	647	679
	LONGUEUR DE MANIVELLE (MM)	165	170	170	170	170	175
	LARGEUR DU CINTRE (MM)	800					
	LONGUEUR DE LA POTENCE (MM)	40	40	50	50	50	50
	LARGEUR DE LA SELLE (MM)	155	155	143	143	143	143
	INSERTION MAXI DE LA TIGE DE SELLE (MM)	220	220	240	260	280	300
	INSERTION MINI DE LA TIGE DE SELLE (MM)	80	80	80	80	80	80
	LARGEUR DE LA ROUE ARRIÈRE (MM)	148 mm					
	TAILLE DE LA FOURCHE (MM)	150	160	160	160	160	160

Le tableau ci-dessus indique la géométrie standard des vélos dans leur configuration d'origine. Pour obtenir toutes les configurations de géométrie possibles, consultez le site [www.specilized.com](http://www.specilized.com).



## 4.2. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

ÉLÉMENT	N° DE PIÈCE	CARACTÉRISTIQUES
JEU DE DIRECTION	S182500005	HDS NO 42/ACB/S/F/N 46CONE SPACER AL COMPRS RING,U1.125/L0W1.5 CRMO 45,AL CROWN RACE,ANO MATT BLK
CUVETTES DU JEU DE DIRECTION	S202500010	HDS MY21 SJ EVO CARBON HEADSET CUP
COLLIÈRE DU TUBE DE SELLE	S184700004	STC KCNC, SPL-S002-386, EXTRUDED, 7075-T6, 38.6MM, SCM435, NONE FINISH BOLT, BOLT CLAMP TYPE
DIAMÈTRE DU COLLIER DU TUBE DE SELLE		38,6 mm
DIAMÈTRE DE LA TIGE DE SELLE		34,9 mm
PATTE DE DÉRAILLEUR	S202600002	HGR SRAM AC UDH DERAILLEUR HANGER AL BLACK (00.7918.089.000)
BOÎTE DE PÉDALIER DU CADRE		BSA THREADED 73 mm
SUPPORT DE GUIDE-CHAÎNE		ISCG-05
AXE DU MOYEU ARRIÈRE	S170200003	AXL THROUGH AXLE, JD JD-QR43, 7075-T73 AXLE W/C6801 WASHER, REAR, 148MM SPACING, 172MM LENGTH, 12MM
TAILLE MAXI DE PNEU ARRIÈRE		29 x 2,5"
*PNEU ARRIÈRE AVEC BRAS OSCILLANT DE 27,5		27,5 x 2,5
DÉBATTEMENT DE LA ROUE ARRIÈRE		S1=145, S2-S6=150
LONGUEUR DE L'AMORTISSEUR/COURSE		210 mm / 50 mm (S1), 55 mm (S2-S6)
SAG DE L'AMORTISSEUR		16,5 mm (30%)
ØEILLET DE L'AMORTISSEUR		8 mm ID x 20 mm W
DÉBATTEMENT MAXI DE LA FOURCHE		150 mm (S1), 160 mm (S2-S6)
PLATEAU MINI/MAXI		28 - 34t
DISQUE DE FREIN ARRIÈRE MINI/MAXI		180 mm / 220 mm

\* En remplaçant le bras oscillant de l'amortisseur arrière par un bras oscillant modifié vendu séparément, il est possible de monter un pneu arrière de 27,5" sur un Stumpjumper EVO tout en conservant sa géométrie. Ce bras oscillant (S204300005) est disponible auprès de votre revendeur Specialized agréé.



**AVERTISSEMENT !** Seules les fourches à simple té avec un débattement ou une plage de débattement spécifique doivent être utilisées. L'utilisation de fourches offrant des réglages différents ou de fourches à plus grand débattement peut entraîner une défaillance importante du cadre ainsi que des blessures graves voire mortelles.



**AVERTISSEMENT !** Même si le cadre SJ EVO est compatible en général avec des pneus pouvant aller jusqu'à 29" x 2,5", les dimensions des pneus peuvent être différentes d'un fabricant à l'autre et toutes les fourches ne sont pas conçues pour être montées avec un pneu très large. Consultez toujours les indications du fabricant de la fourche sur les compatibilités par rapport à l'espace disponible.

**ATTENTION :** certains plateaux n'auront pas assez d'espace au niveau des bases. Avant leur installation, vérifiez l'espace disponible ainsi que la ligne de chaîne.

## 4.3. PERSONNALISATION DE L'AMORTISSEUR

Les cadres Specialized sont généralement conçus et testés pour fonctionner avec les composants de suspension fournis en première monte. Si vous changez d'amortisseur, pensez que certains modèles d'amortisseurs peuvent ne pas être compatibles avec le cadre en raison de la position du réservoir de l'amortisseur, d'un problème de taille et/ou d'autres facteurs de compatibilité, même s'ils peuvent y être installés. Pour connaître les amortisseurs compatibles, demandez toujours conseil à votre revendeur Specialized agréé.



**AVERTISSEMENT !** L'utilisation d'un amortisseur incompatible peut endommager l'amortisseur ou le cadre et entraîner une perte de contrôle du vélo ainsi qu'une chute du cycliste.

## 4.4. OUTILS NÉCESSAIRES

■ CLÉS ALLEN (HEXAGONALES) de 3 ; 4 ; 5 ; 6 et 8 mm	■ FREIN-FILET BLEU (LOCTITE 243)
■ CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE (modèle réversible, pour la patte UDH de SRAM)	■ PRODUIT DE FIXATION VERT (LOCTITE 603)
■ POMPE À HAUTE PRESSION POUR AMORTISSEUR	■ COUPE-CÂBLE ET COUPE-GAINE
■ GRAISSE DE HAUTE QUALITÉ	■ TOURNEVIS TORX T10

## 4.5. CARACTÉRISTIQUES DES TAILLES DE VISSERIE/ OUTILLAGE ET DES COUPLES DE SERRAGE



**AVERTISSEMENT !** Pour votre sécurité, il est important de serrer les éléments de fixation (écrous, boulons, vis) de votre vélo au couple de serrage recommandé. S'ils sont insuffisamment serrés, la fixation ne sera pas assez solide. S'ils sont trop serrés, les filetages peuvent être endommagés et la fixation peut être tordue, déformée ou cassée. Dans les deux cas, une force de serrage incorrecte peut entraîner une défaillance du composant et provoquer une perte de contrôle du vélo et une chute du cycliste.

À chaque fois que cela vous est demandé, serrez chaque vis au couple de serrage recommandé. Après la première utilisation et régulièrement par la suite, vérifiez le couple de serrage de chaque vis pour garantir la bonne fixation des composants. Les indications suivantes récapitulent les caractéristiques des couples de serrage de ce manuel :

#### 4.6. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES COUPLES DE SERRAGE

EMPLACEMENT	OUTIL	COUPLE DE SERRAGE	
		(in-lbf)	(Nm)
COLLIER DU TUBE DE SELLE	CLÉ HEXAGONALE DE 4 mm	55	6,2
AXE ARRIÈRE DE 12 MM	CLÉ HEXAGONALE DE 6 mm	133	15,0
PATTE DE DÉRAILLEUR	CLÉ HEXAGONALE DE 8 mm	221	25,0
INSERT DU PORTE-BIDON	CLÉ HEXAGONALE DE 3 mm	25	2,8
LOQUET SWAT	TORX T10	0,53 <sup>3</sup>	0,1 <sup>3</sup>

<sup>3</sup> ATTENTION : serrez les vis du loquet SWAT par alternance jusqu'à ce que le loquet soit bien serré, puis tournez chaque vis d'1/4 de tour supplémentaire.

#### 4.7. CARACTÉRISTIQUES DES ROULEMENTS

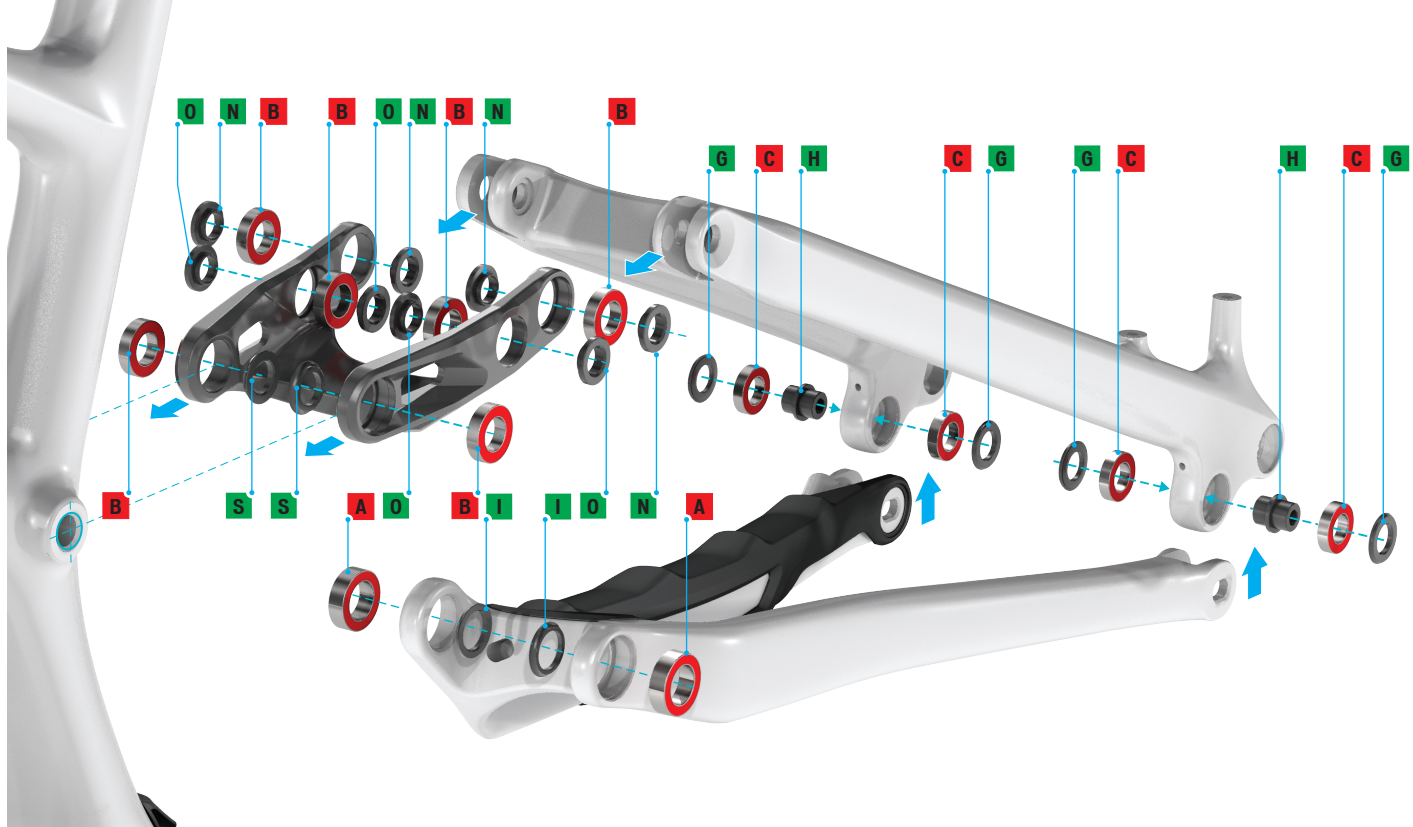
	QTÉ	EMPLACEMENT DU PIVOT	DIMENSION
<b>A</b>	2	PIVOT PRINCIPAL (BASES)	15 ID x 24 OD x 7 W DOUBLE ROW
<b>B</b>	6	BRAS OSCILLANT	12 ID x 21 OD x 5 W
<b>C</b>	4	HORST	

#### 4.8. CARACTÉRISTIQUES DES ENTRETOISES/AXES/VISSERIE

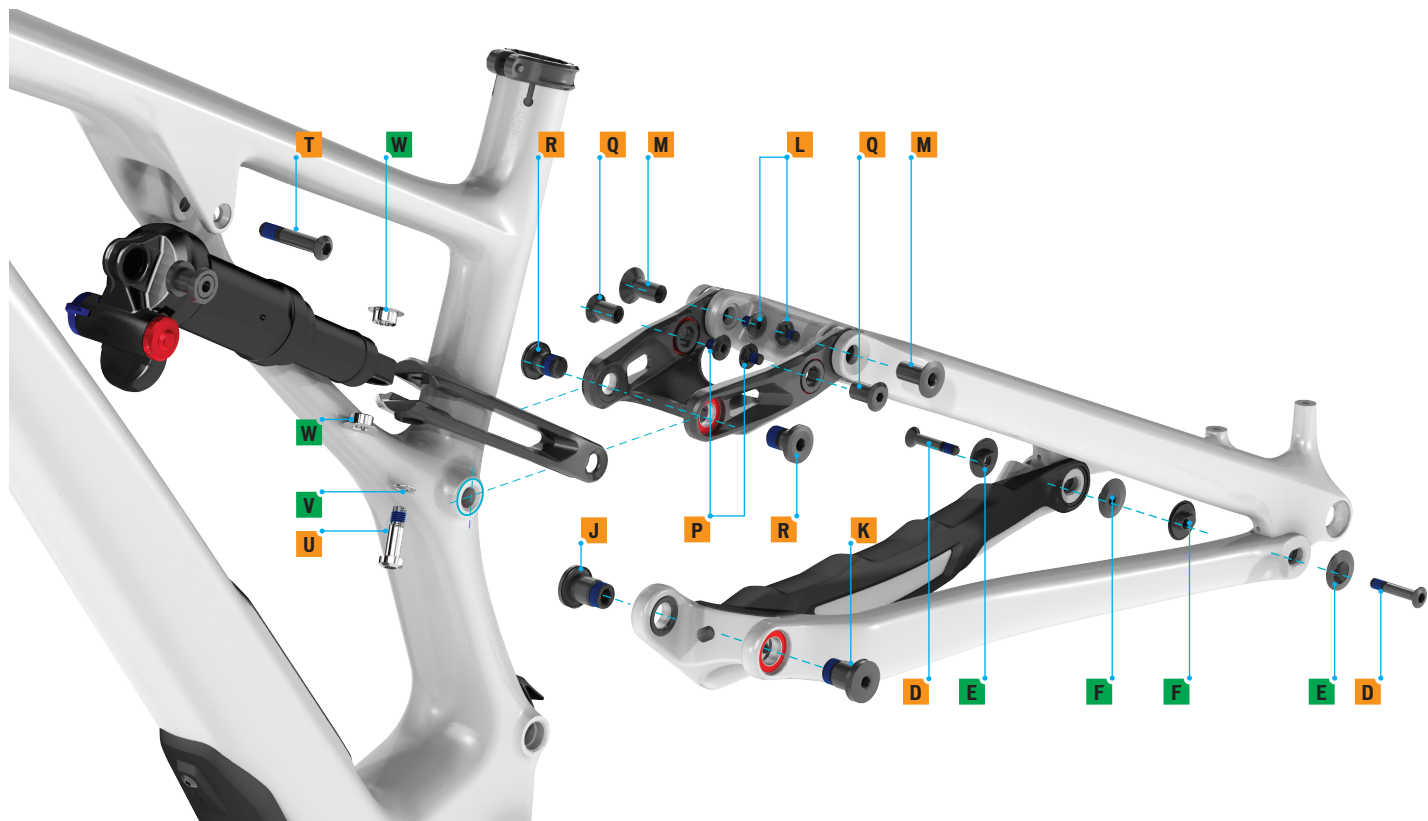
	QTÉ	EMPLACEMENT/ÉLÉMENT	DIMENSIONS	OUTIL	COUPLE DE SERRAGE	
					in-lbf	Nm
<b>D</b>	2	VIS PIVOT HORST	SCR,CUST,M6X1.0 X 32,5,STL,BLK	CLÉ HEXAGONALE DE 5 mm	90	10
<b>E</b>	2	ENTRETOISE DU PIVOT HORST RÉGLABLE - EXTÉRIEUR	DO PIVOT SPACER,GEO ADJ,6.0 ID, FLAT			
<b>F</b>	2	ENTRETOISE DU PIVOT HORST RÉGLABLE - INTÉRIEUR	DO PIVOT SPACER,GEO ADJ,M6 x 1			

<b>G</b>	4	ENTRETOISE EXTERNE DU PIVOT HORST	HORST PIVOT OUTER SPACER ASSY 12X21X2.5			
<b>H</b>	2	ENTRETOISE CENTRALE DU PIVOT HORST	SPCR,STEP,6MM ID X 16MM OD X 16MM W,7075-T6			
<b>I</b>	2	ENTRETOISE DU PIVOT PRINCIPAL	SPCR,15.1 ID X 21.5 OD X 2.5 W,FSR,AL,7075			
<b>J</b>	1	VIS DU PIVOT PRINCIPAL CÔTÉ TRANSMISSION	SCR ASSY,CUST,OD15 X ,M14x1,7075,LH,BLK	CLÉ HEXAGONALE DE 6 mm	210	24
<b>K</b>	1	VIS DU PIVOT PRINCIPAL CÔTÉ OPPOSÉ À LA TRANSMISSION	SCR ASSY,CUST,OD15 X ,M14x1,7075,BLK	CLÉ HEXAGONALE DE 6 mm	210	24
<b>L</b>	2	VIS DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DES HAUBANS	SCR,CUST,M6X1.0 X 8,SST 302	CLÉ HEXAGONALE DE 4 mm	60	7
<b>M</b>	2	AXE DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DES HAUBANS	BOLT CUST,M6 XIFEM X 22,34,7075,BLK	CLÉ HEXAGONALE DE 6 mm	60	7
<b>N</b>	4	ENTRETOISE DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DES HAUBANS	SPCR,CUST, 10 ID X 18.5 OD X 2.5 W,FSR,AL,7075-T73			
<b>O</b>	4	ENTRETOISE DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DE L'EXTENSION	SPCR,CUST, 10 ID X 18.5 OD X 2.5 W,FSR,AL,7075-T73			
<b>P</b>	2	VIS DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DE L'EXTENSION	SCR,CUST,M6X1.0 X 8,SST 302	CLÉ HEXAGONALE DE 4 mm	60	7
<b>Q</b>	2	AXE DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DE L'EXTENSION	AXLE,SS PIVOT,MTB,TRAIL FSR L1	CLÉ HEXAGONALE DE 5 mm	60	7
<b>R</b>	2	VIS DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DU TUBE DE SELLE	SCR ASSY,M12 X 1.0 X 17,21MM HEAD,FSR	CLÉ HEXAGONALE DE 6 mm	180	20
<b>S</b>	2	ENTRETOISE DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DU TUBE DE SELLE	SPCR,12.1 ID X 19.5 OD X 3 W,FSR,AL,7075-T6			
<b>T</b>	1	VIS DE L'CEILLET AVANT DE L'AMORTISSEUR	SCR,CUST,M8X1.0 X 42,CHROMOLY	CLÉ HEXAGONALE DE 6 mm	90	10
<b>U</b>	1	VIS DE L'CEILLET ARRIÈRE DE L'AMORTISSEUR	SCR,CUST,M8X1.25 X 27,CHOMOLY	CLÉ HEXAGONALE LONGUE DE 6 mm	180	20
<b>V</b>	1	RONDELLE DE L'CEILLET ARRIÈRE DE L'AMORTISSEUR	WSHR,FLAT,M8,8.2 ID X 13 OD X 0.5 THK,304 SST			
<b>W</b>	2	ENTRETOISE DU CAPUCHON SUPÉRIEUR DE L'CEILLET ARRIÈRE DE L'AMORTISSEUR	SPACER,SHOCK,19X8.1X0.6, SST 304			

#### 4.1 VUE ÉCLATÉE - ROUEMENTS/ENTRETOISES



## 4.2 VUE ÉCLATÉE - VISSERIE



## 5. PASSAGE INTERNE DES CÂBLES



Les tubes de câblage interne doivent être installés avant de monter la fourche sur le cadre.

### 5.1. TIGE DE SELLE TÉLESCOPIQUE



Pour faciliter le montage, installez toujours la gaine de la tige de selle avant celles des freins et du dérailleur.

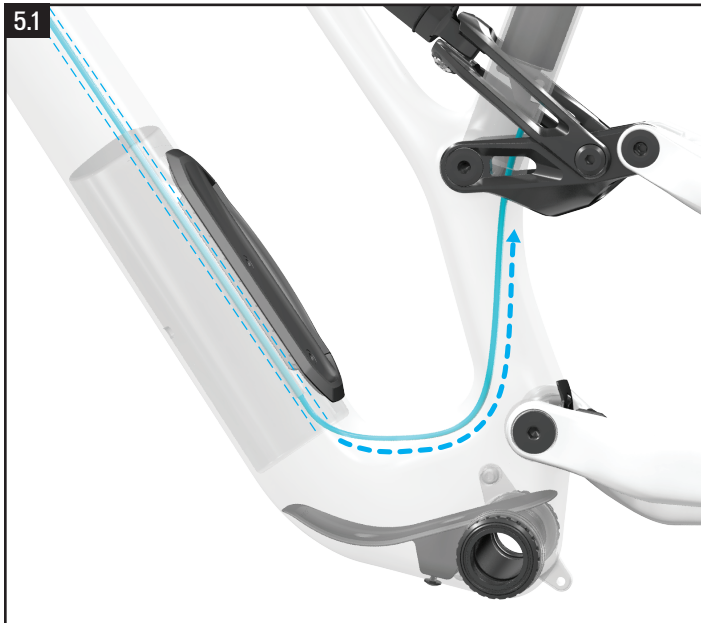


Fig. 5.1

- Faites passer la gaine de la tige de selle dans l'orifice de câblage interne du côté de la transmission situé près du tube de direction. Depuis l'ouverture SWAT, guidez la gaine dans la goulotte moulée (située sous le loquet SWAT) puis faites-la descendre vers le boîtier de pédalier avant de la faire remonter dans le tube de selle.
- Lorsque la gaine remonte dans le tube de selle, elle peut passer dans le bras latéral au lieu du tube de selle. Dans ce cas, insérez une règle fine ou une bande de papier cartonné, longue et fine, dans le tube de selle pour bloquer l'accès du bras latéral.
- Lorsque la gaine dépasse du haut du tube de selle, installez la tige de selle en respectant les consignes du fabricant.

### 5.2. TUBES DE GUIDAGE INTERNE

Avant de commencer :

- Le guide câble au niveau du tube de direction doit être retiré du cadre.
- L'amortisseur arrière, l'extension et le bras oscillant doivent être parfaitement montés sur le cadre.
- L'orifice du boîtier de pédalier et le garde-boue doivent être installés sur le triangle avant.
- Les bases doivent être détachées du cadre.



INFO : installez une gaine de dérailleur dans chaque tube de câblage interne avant de les faire passer à travers le cadre. Cela évite d'entortiller les tubes en nylon et ainsi l'insertion est plus facile.

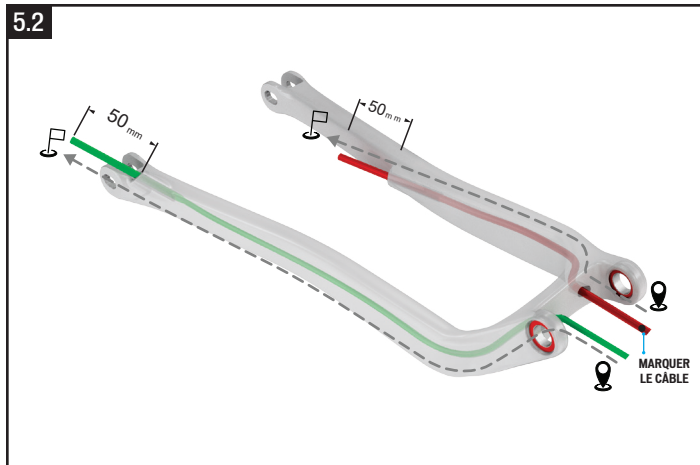


Fig. 5.2

- Avant de l'insérer, faites une marque sur le tube de câblage interne du frein : cela permettra de repérer le tube qui servira au frein arrière après l'insertion dans le cadre.
- Saisissez le tube de câblage interne du frein arrière préalablement marqué et faites-le passer d'avant en arrière dans la base à travers l'orifice du côté opposé à la transmission situé près du pivot principal.
- Guidez le tube de câblage interne et, à l'aide d'un poinçon rond de 4 à 5 mm, faites-le sortir par l'orifice de câblage interne situé sur la base en le faisant dépasser d'environ 50 mm.
- Recommencez ce processus avec le tube de câblage interne du dérailleur arrière.



**CONSEIL TECHNIQUE :** collez un morceau de gaine sur un poinçon droit de 5,2 à 5,4 mm de diamètre et donnez-lui une forme conique ; cela permet de guider le tube et de le faire sortir de la base sans problème. Cela facilite **ÉNORMÉMENT** l'installation.

- Reliez les haubans au bras oscillant puis reliez les bases aux haubans. Pour obtenir les étapes de montage complètes, consultez le chapitre 4.4.

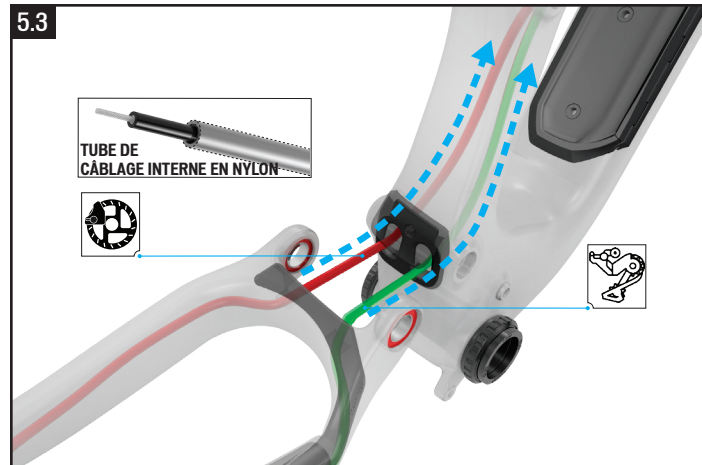


Fig. 5.3

- Veillez à ce que les deux tubes restent bien parallèles (**NE CROISEZ PAS LES TUBES**) à l'intérieur du triangle avant, en remontant dans le bras latéral et en ressortant par l'orifice du tube de direction du côté de la transmission.
- Vérifiez que les tubes de câblage interne passent bien dans leur côté respectif (le tube de gauche en nylon dans l'orifice de gauche).



**CONSEIL TECHNIQUE :** si les tubes sont légèrement recourbés lors de leur insertion dans le triangle avant, ils trouveront plus facilement le passage dans le bras latéral.

- Montez précautionneusement le pivot principal en veillant à ce que toutes les pièces s'assemblent avec précision et facilité.

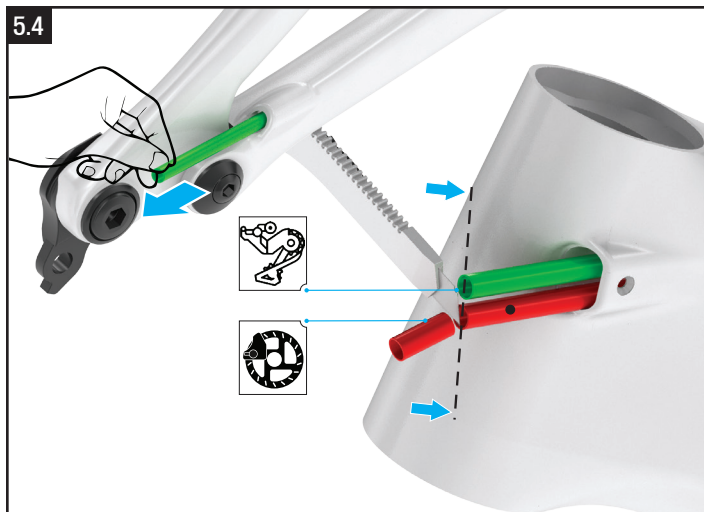


Fig. 5.4

- Depuis la base, tirez le tube de câblage interne par son extrémité ou coupez chaque tube de câblage interne au niveau de l'orifice du tube de direction de sorte qu'ils dépassent du cadre de 70 mm environ.

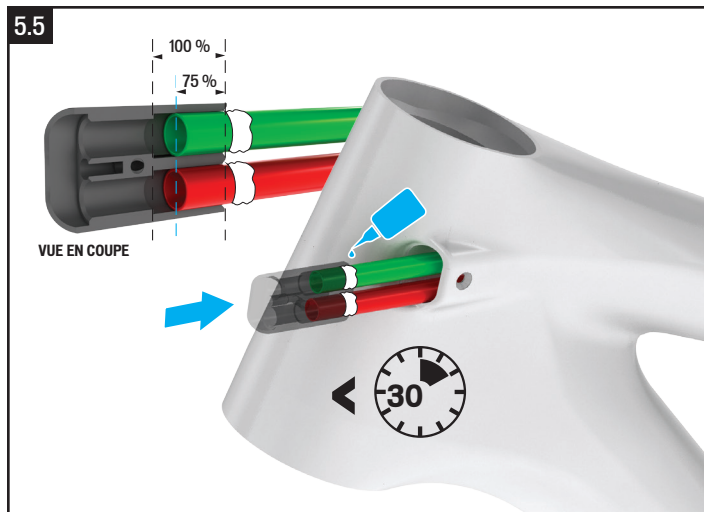


Fig. 5.5

- Au niveau du tube de direction, insérez les tubes de câblage interne à 75 % dans le guide câble.
- Déposez une petite goutte de colle (Loctite 416) sur chaque tube. Laissez la colle couler rapidement autour de chaque tube puis insérez-les totalement dans le guide.



**CONSEIL TECHNIQUE :** le temps de prise de la Loctite 416 est de 20 à 30 secondes.



**INFO :** vérifiez que les tubes sont parfaitement insérés dans l'orifice de câblage interne situé sur le tube de direction ; sinon, les gaines pourraient se coincer.

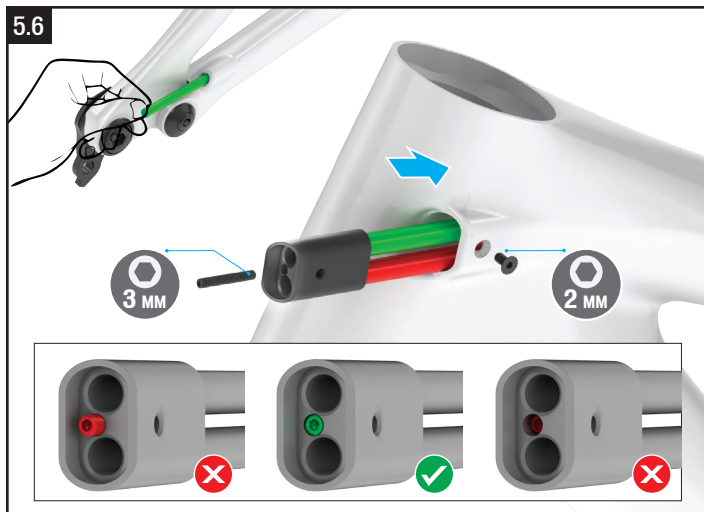


Fig. 5.6

- Installez la vis de fixation M3 dans le guide câble du tube de direction jusqu'à ce qu'elle affleure avec la surface du guide.
- De nouveau, tirez délicatement chaque tube de câblage interne au niveau des bases tout en insérant le guide câble dans le tube de direction.
- Installez la vis de serrage et serrez-la au couple recommandé.

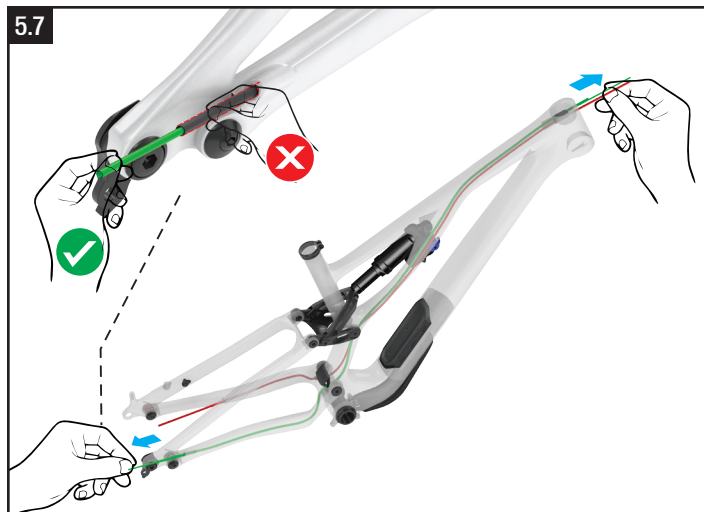


Fig. 5.7

- Saisissez et tirez doucement la gaine de dérailleur toujours insérée dans les tubes pour tendre délicatement chaque tube de câblage interne à l'intérieur du cadre et les mettre en place définitivement.



**INFO :** tirez uniquement sur la gaine ; NE tirez PAS sur le tube de câblage interne.



**CONSEIL TECHNIQUE :** lorsque vous tirez les tubes pour les faire sortir des orifices des bases, veillez à ne pas tirer les tubes de l'orifice du tube de direction. Tirez-les juste assez pour trouver la courbure naturelle à l'intérieur du cadre.



5.8

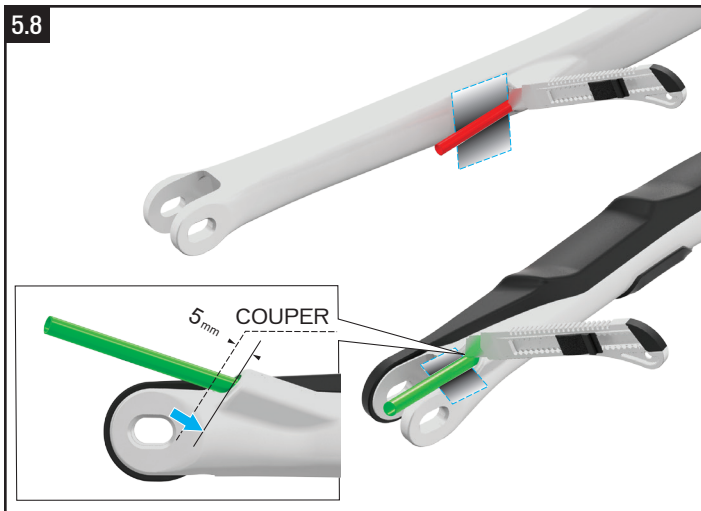


Fig. 5.8

- Coupez l'extrémité de chaque tube de guidage qui dépasse des orifices de sortie au niveau des bases.
- Pour couper à environ 5 mm de l'orifice de sortie, utilisez une lame solide, neuve ou bien aiguisée. La ligne de coupe doit être parallèle à l'orifice de sortie.
- Repoussez l'extrémité du tube de câblage interne qui dépasse à l'intérieur du cadre jusqu'à ce qu'elle affleure.



**CONSEIL TECHNIQUE :** installez une bandelette protectrice entre la base et le tube pour que la lame n'endommage pas la finition du cadre.

### 5.3. GAINÉ DE DÉRAILLEUR/FREIN

#### FREIN ARRIÈRE :

- En commençant par l'orifice de sortie situé sur la surface interne de la base du côté opposé à la transmission, faites passer la gaine à travers le tube de guidage interne jusqu'à ce qu'elle sorte du cadre par l'orifice du tube de direction du côté opposé à la transmission.

5.9

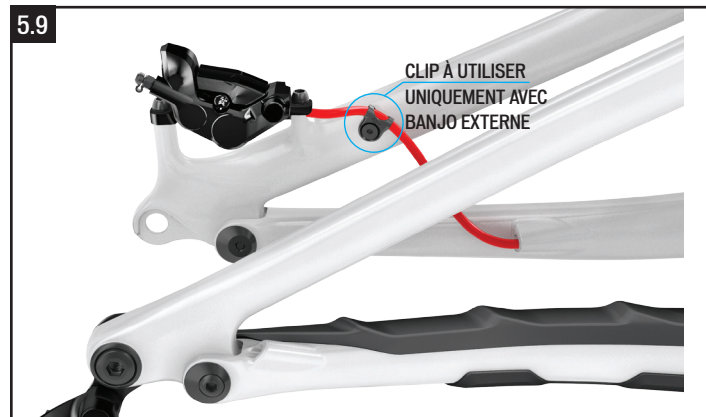


Fig. 5.9

- **ÉTRIERS À BANJO EXTERNE :** installez le clip pour gaine de frein sur le hauban de sorte qu'il soit perpendiculaire au tube et que la gaine soit au-dessus/en face de la vis. Vérifiez que la gaine passe entre le hauban et la base selon un angle naturel (courbure).
- Terminez l'installation du frein en respectant les instructions du fabricant.



**INFO :** vérifiez toujours qu'il y a assez de mou sur la ligne de frein pour qu'elle ne soit pas trop tendue lors du fonctionnement de la suspension.

## DÉRAILLEUR ARRIÈRE (mécanique) :

- En commençant au niveau de l'orifice de sortie situé en face et en-dessous de la patte du côté de la transmission, faites passer la gaine dans le tube de câblage interne à travers la base jusqu'à ce qu'elle ressorte par le tube de direction du côté opposé à la transmission.
- Terminez l'installation du dérailleur en respectant les instructions du fabricant.

### 5.4. ORIFICE DE CÂBLAGE INTERNE SUR LE TUBE DE DIRECTION

5.10

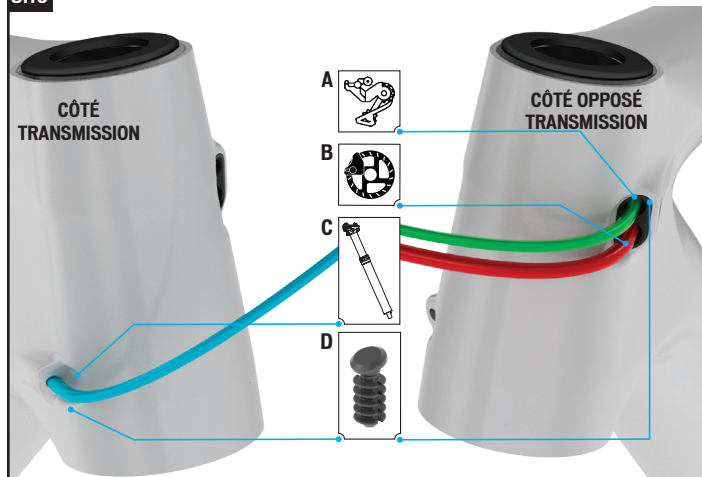


Fig. 5.10

- Faites passer le câble de dérailleur à travers l'orifice supérieur (A) et la gaine de frein à travers l'orifice inférieur (B).
- Si votre dérailleur fonctionne sans câble, utilisez un bouchon en caoutchouc (D) pour fermer la sortie supérieure de l'orifice de câblage interne (A) du côté opposé à la transmission.
- Utilisez un bouchon en caoutchouc (D) pour fermer la sortie de l'orifice de sortie du côté de la transmission (C) si votre tige de selle télescopique est Wireless (sans fil) et ne fonctionne donc pas avec un câble.

## 6. MONTAGE DES PIVOTS DU TRIANGLE ARRIÈRE



Pour monter convenablement le triangle arrière du Stumpjumper EVO, il est primordial de suivre l'ordre des étapes détaillées dans ce manuel. La modification de l'ordre de ces étapes allongera la durée du processus de montage.



Pour monter convenablement le Stumpjumper, avant de positionner les entretoises contre les roulements, lubrifiez toutes les surfaces qui viennent en contact avec les bagues internes des roulements. Ainsi, les entretoises resteront en place au moment de monter les pivots. Positionnez toujours le côté le plus étroit (à épaulement) contre le roulement et le côté le plus large contre le cadre ou la base.



Toutes les vis de pivot ont été traitées en usine avec du frein-filet bleu pour éviter les filetages grippés ou leur grincement. De la graisse peut également être appliquée sur l'ensemble des surfaces de contact des vis.



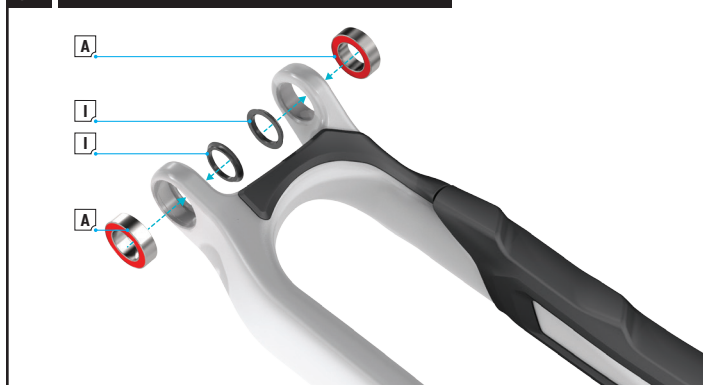
Appliquez du produit de fixation vert (Loctite 603) sur toutes les surfaces des interfaces roulement/alésage, puis enfoncez tous les roulements dans leur emplacement respectif des différents pivots.



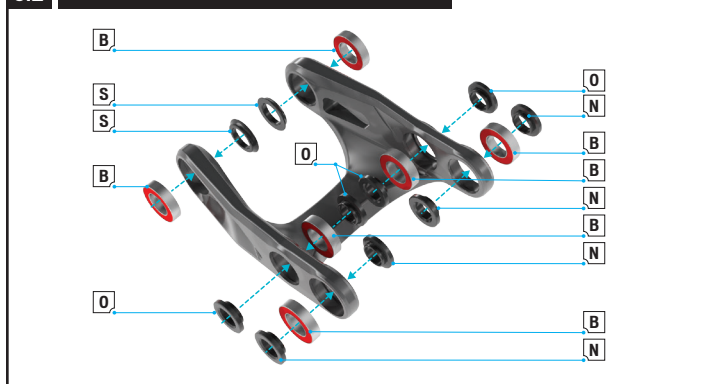
Une fois le triangle arrière monté, installez le boîtier de pédalier.

## 6.1. MONTAGE DES ROULEMENTS

### 6.1 ROULEMENTS ET ENTRETOISES DU PIVOT PRINCIPAL



### 6.2 ROULEMENTS ET ENTRETOISES DU BRAS OSCILLANT



### 6.3 ROULEMENTS ET ENTRETOISES HORST

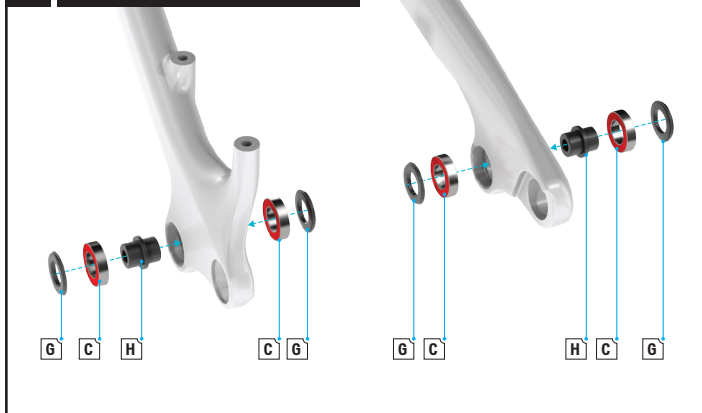


Fig. 6.3

- Placez l'entretoise dans le trou du roulement en passant par le côté extérieur des bases.
- Insérez les roulements de chaque côté des bases de part et d'autre de l'entretoise placée au centre.

## 6.2. MONTAGE DES PIVOTS

### EXTENSION AU NIVEAU DE L'AMORTISSEUR

6.4

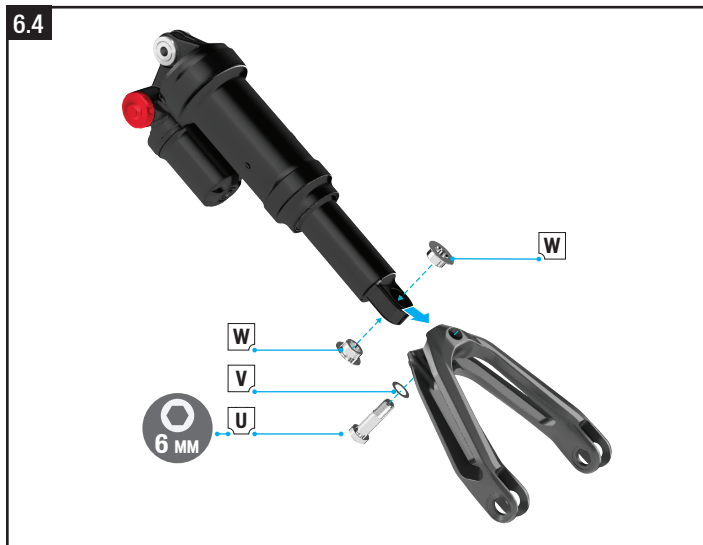


Fig. 6.4

- Repérez les deux parties du manchon dans l'œillet inférieur de l'amortisseur.
- Alignez l'œillet de l'amortisseur avec l'orifice de l'extension puis mettez la vis en place.
- Ne serrez pas la vis de l'œillet inférieur de l'amortisseur avant la dernière étape !

### BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DU TUBE DE SELLE

6.5

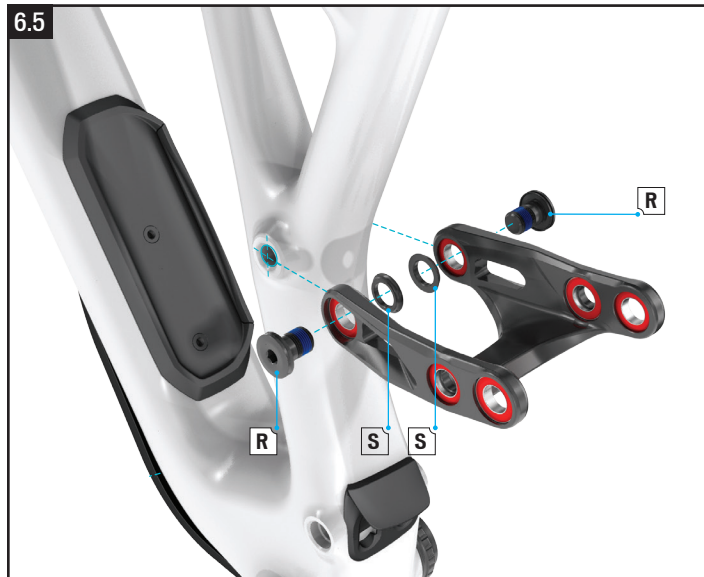


Fig. 6.5

- Lubrifiez puis installez les entretoises du bras oscillant contre les roulements du bras oscillant (la surface à épaulement tournée contre le roulement).
- Graissez puis vissez les vis du bras oscillant dans le cadre.
- À l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm, serrez les vis au couple de 20 Nm/180 in-lbf.

## VIS DE L'ŒILLET AVANT DE L'AMORTISSEUR

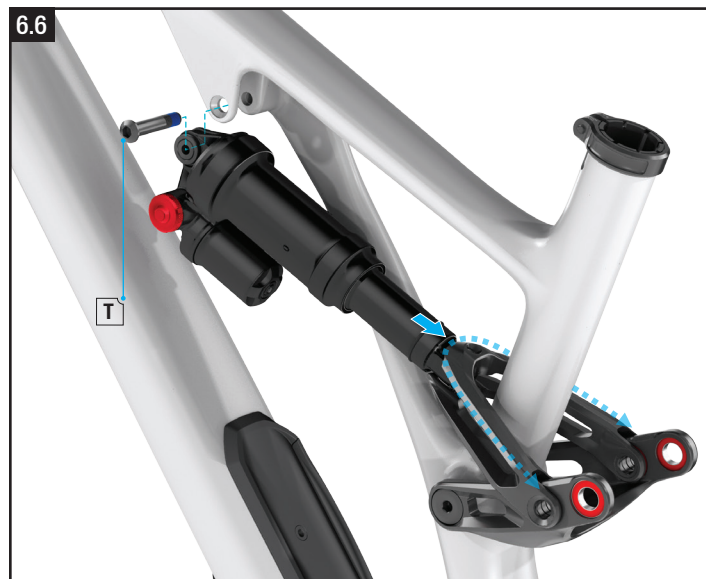


Fig. 6.6

- Placez l'extension autour du tube de selle puis alignez l'œillet supérieur de l'amortisseur avec la fixation du cadre.
- Insérez la vis de l'œillet avant de l'amortisseur.
- À l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm, serrez les vis au couple de 10 Nm/90 in-lbf.

## BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DE L'EXTENSION

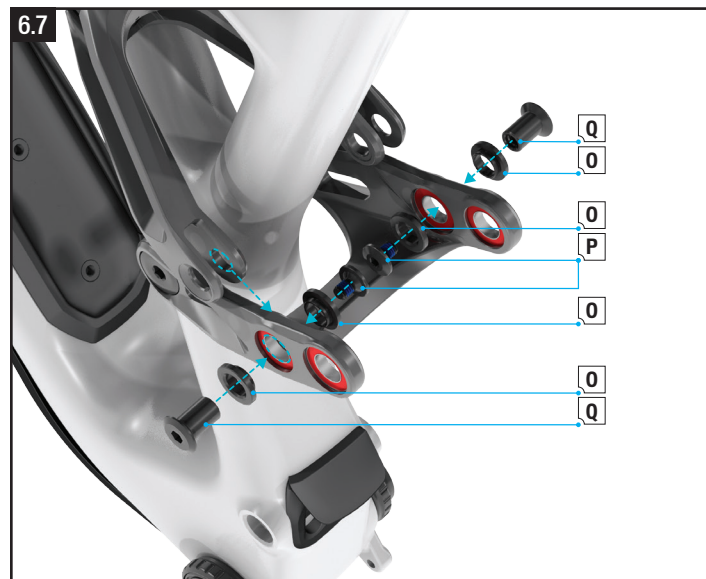


Fig. 6.7

- Graissez puis placez les entretoises de l'extension dans les roulements du bras oscillant.
- Alignez l'extension avec les roulements de l'extension.
- Graissez puis insérez les axes de l'extension dans l'alésage du pivot.
- Graissez puis vissez les vis de l'extension dans les axes de l'extension.
- À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm et d'une autre de 4 mm, serrez les vis et les axes au couple de 7 Nm/60 in-lbf.

## BRAS OSCILLANT HORST (PATTE)

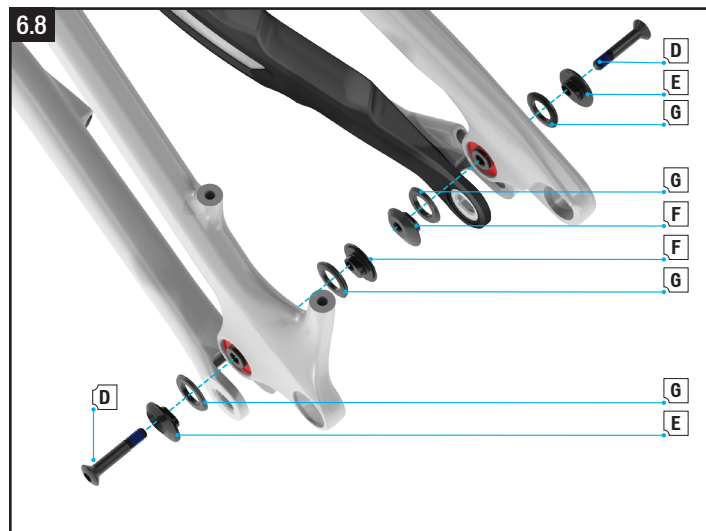


Fig. 6.8

- Graissez puis placez toutes les entretoises internes (x4) contre les roulements du bras oscillant Horst (la surface à épaulement tournée contre le roulement).
- Alignez les entretoises Flip Chips soit dans la position « haute » soit dans la position « basse » puis placez-les contre le cadre. Le protège base doit être monté avant cette installation.
- Une fois les Flip Chips installés, insérez les vis. Vérifiez que les Flip Chips du côté de la transmission et du côté opposé à la transmission sont tous tournés dans le même sens !
- À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, serrez les vis au couple de 10 Nm/90 in-lbf.
- Pour obtenir les instructions sur le réglage des Flip Chips, consultez le chapitre 7.2.

## HAUBANS AU NIVEAU DU BRAS OSCILLANT

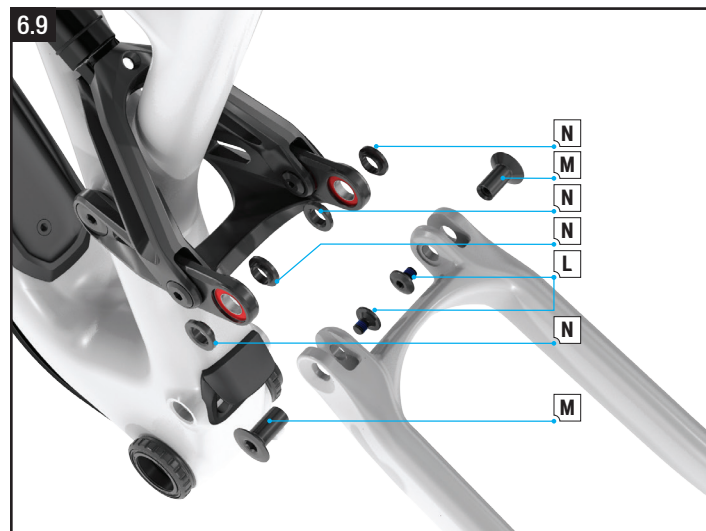


Fig. 6.9

- Graissez puis placez les entretoises des haubans (x4) dans les roulements du bras oscillant.
- Alignez les haubans avec les roulements du bras oscillant.
- Graissez puis vissez les vis des haubans (x2) dans les axes des haubans.
- À l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm et d'une autre de 4 mm, serrez les vis et les axes au couple de 7 Nm/60 in-lbf.

## TUBES DE GUIDAGE DU PIVOT PRINCIPAL

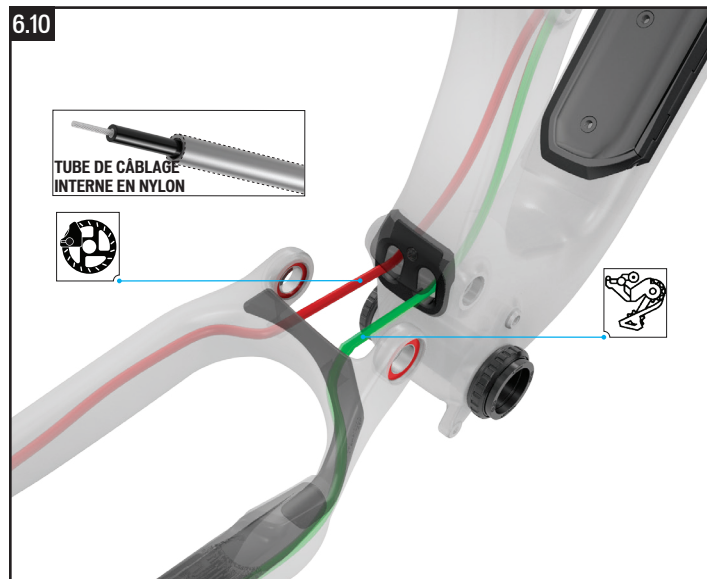


Fig. 6.10

- Avant de monter le pivot principal, faites passer les tubes de guidage interne à travers les bases et le cadre. Consultez le chapitre 4.4.
- Lorsque vous installez le triangle arrière, vérifiez que les tubes de câblage interne passent bien par leur côté respectif (le tube de gauche en nylon dans l'orifice de gauche).

## PIVOT PRINCIPAL

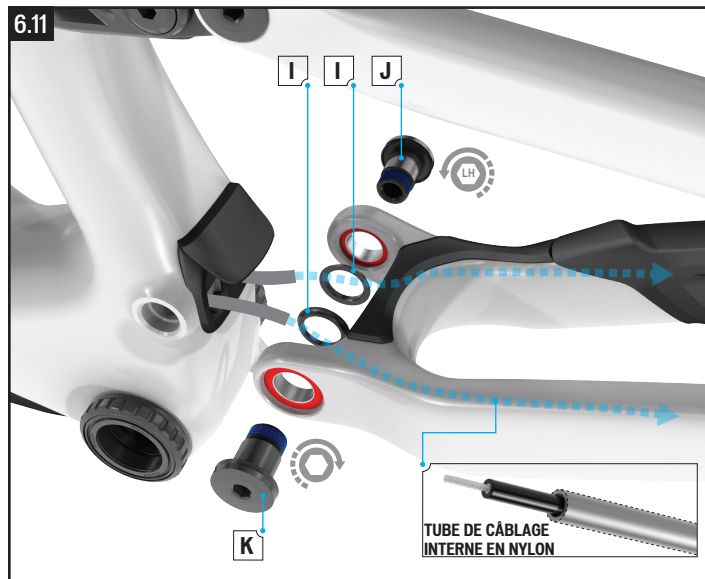


Fig. 6.11

- Graissez puis placez les entretoises du pivot principal contre les roulements du pivot principal (la surface à épaulement tournée contre le roulement).
- Alignez les pattes des bases avec les roulements et les entretoises du pivot principal puis insérez les vis du pivot.
- À l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm, serrez les vis au couple de 24 Nm/210 in-lbf.



INFO : la vis côté transmission dispose d'un filetage au pas inversé.

## VIS DE L'ŒILLET INFÉRIER DE L'AMORTISSEUR



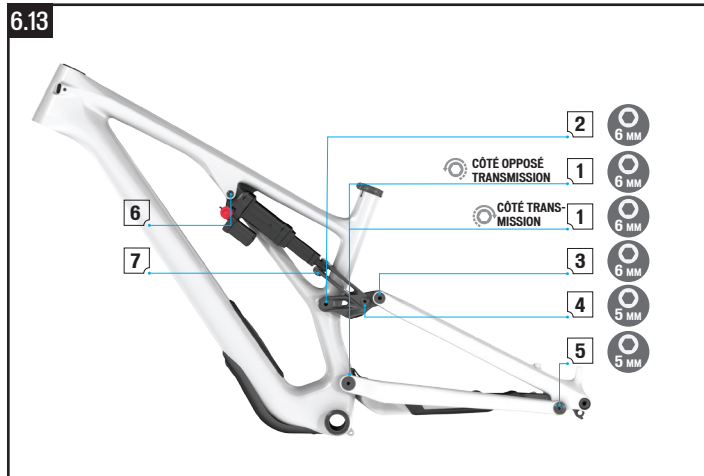
Fig. 6.12

- Une fois que tous les différents pivots ont été montés et serrés comme indiqué, serrez la vis de l'œillet inférieur de l'amortisseur au couple recommandé.
- À l'aide d'une clé hexagonale de 6 mm, serrez les vis au couple de 20 Nm/180 in-lbf.



**INFO :** lorsque vous serrez la vis de l'œillet arrière de l'amortisseur, utilisez une longue clé hexagonale pour éviter d'endommager la peinture.

## 6.3. CARACTÉRISTIQUES DES COUPLES DE SERRAGE DE LA SUSPENSION



N°	EMPLACEMENT DU PIVOT	in-lbf	Nm
1	PRINCIPAL	210	24
2	BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DU TUBE DE SELLE	180	20
3	BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DES HAUBANS	60	7
4	BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DE L'EXTENSION	60	7
5	PATTE ARRIÈRE (BRAS OSCILLANT HORST)	90	10
6	ŒILLET AVANT DE L'AMORTISSEUR	90	10
7	ŒILLET ARRIÈRE DE L'AMORTISSEUR	180	20

- Serrez les vis des pivots en respectant les couples de serrage indiqués ci-dessus.



## 7. FLIP CHIPS

La géométrie du Stumpjumper Evo peut être modifiée grâce au réglage des Flip Chips Horst et des cuvettes du jeu de direction réglable. Les Flip Chips sont situés de chaque côté des bases près du pivot Horst et la cuvette du jeu de direction est située dans l'emplacement du roulement supérieur du tube de direction.

Les Flip Chips du pivot Horst règlent la longueur des bases et la hauteur du boîtier de pédalier ; les cuvettes du jeu de direction réduisent ou augmentent l'angle de chasse.

Cette cuvette de jeu de direction réglable se trouve dans la boîte d'accessoires fournie avec le vélo.



**AVERTISSEMENT !** La modification de la configuration du cadre (position des Flip Chips, taille des pneus, longueur de la fourche) peut également changer la hauteur du boîtier de pédalier et/ou l'angle de chasse, ce qui peut nuire à la maniabilité du vélo et à la qualité de la pratique. Veuillez demander conseil à votre revendeur Specialized agréé avant de procéder à ce genre de modifications.



**INFO :** pour obtenir des informations supplémentaires sur la géométrie du vélo lors du réglage des Flip Chips, consultez le site [www.specialized.com](http://www.specialized.com).

### 7.1. RÉGLAGE DES FLIP CHIPS DU PIVOT HORST

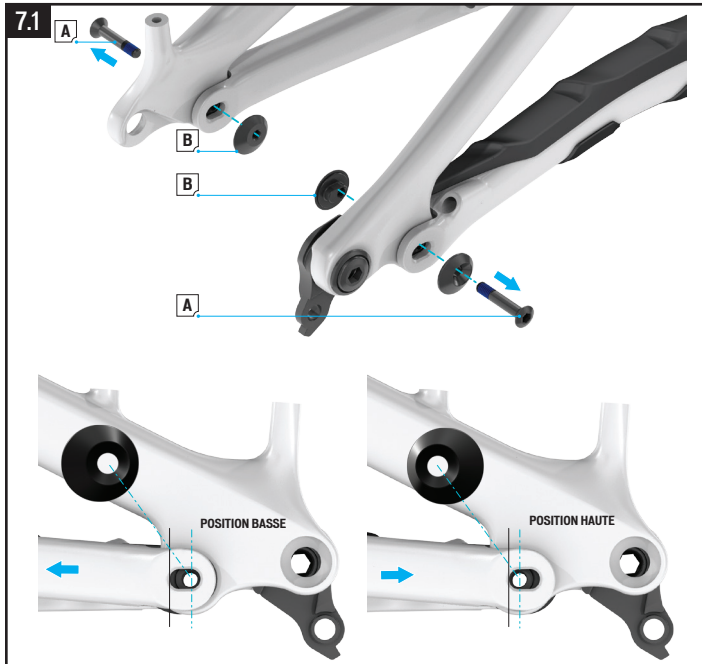


Fig. 7.1

- Retirez la vis du pivot Horst fixée sur le cadre (A).
- Retirez les quatre Flip Chips (B) et alignez l'entretoise du pivot Horst dans la fente soit en position « haute » soit en position « basse ». Lorsque vous remplacez l'entretoise de réglage, vérifiez qu'elle est correctement positionnée dans les bases et que les deux pièces du Flip Chip sont tournées dans le même sens.

- Remettez en place les Flip Chips dans la position souhaitée, « haute » ou « basse ». Vérifiez qu'ils sont correctement installés et alignés avec la protection des bases avant de serrer la vis.
- Serrez la vis du pivot au couple de 10 Nm/90 in-lbf.



**AVERTISSEMENT :** les Flip Chips Horst du côté de la transmission et du côté opposé à la transmission doivent tous les deux être alignés dans la même position, « haute » ou « basse ». Des Flip Chips Horst installés de manière inappropriée peuvent endommager le cadre et entraîner une perte de contrôle du vélo et une chute du cycliste.



**INFO :** tous les modèles sont montés avec les Flip Chips en position haute. Le fait de passer à la position basse abaisse la hauteur du boîtier de pédalier de 7 mm environ et réduit l'angle de chasse de 0,5 degré environ.

## 7.2. RÉGLAGE DE L'ANGLE DE CHASSE

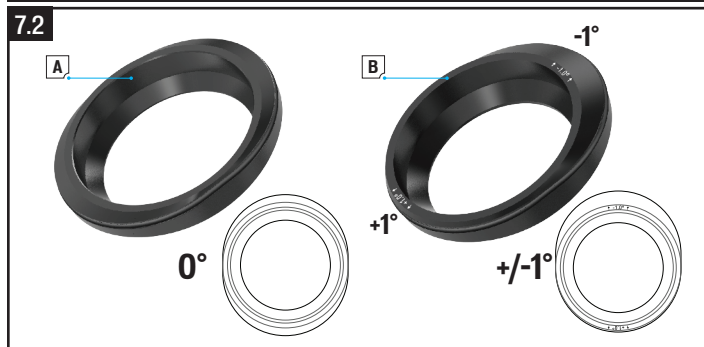


Fig. 7.2

- L'angle de chasse peut être modifié grâce aux cuvettes du jeu de direction réglables. Le vélo est monté d'origine avec une cuvette de recul « zéro » (A) tandis qu'une cuvette de jeu de direction de +/- 1 degré (B) est fournie dans la boîte d'accessoires.

7.3

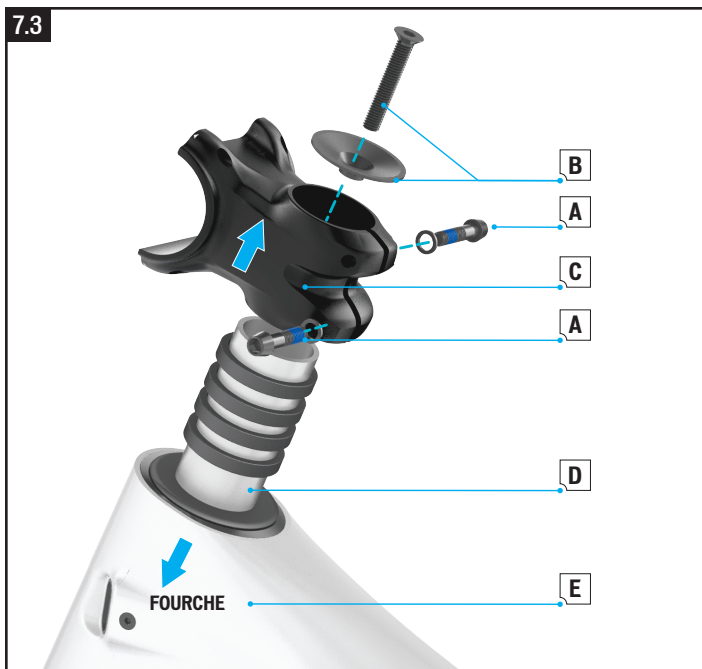


Fig. 7.3

- Desserrez les vis de la potence qui la fixent au pivot de fourche (A).
- Desserrez puis retirez la vis du capuchon supérieur (B).
- Retirez la potence (C) située sur le pivot de fourche (D) puis retirez la fourche située sur le cadre (E).
- Sélectionnez la cuvette du jeu de direction et installez-la (Fig. 7.2) en fonction de la géométrie souhaitée par le cycliste.

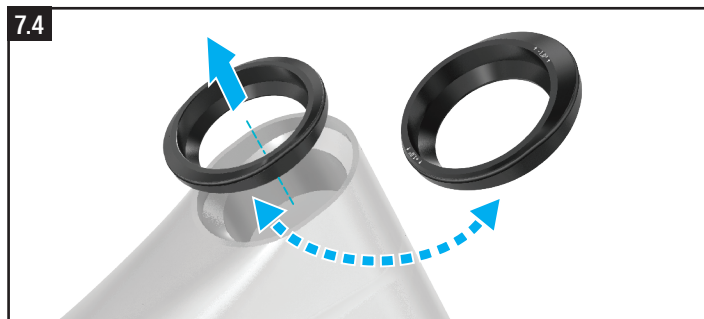


Fig. 7.4

- Retirez la cuvette de recul zéro située sur le tube de direction et remplacez-la par la cuvette du jeu de direction de +/- 1 degré.

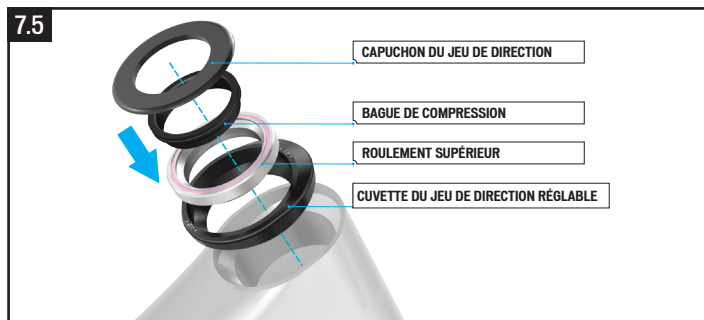


Fig. 7.5

- Installez les pièces du jeu de direction, les roulements et les cuvettes dans le cadre. Ces pièces s'insèrent directement dans le cadre : aucun outil n'est nécessaire.

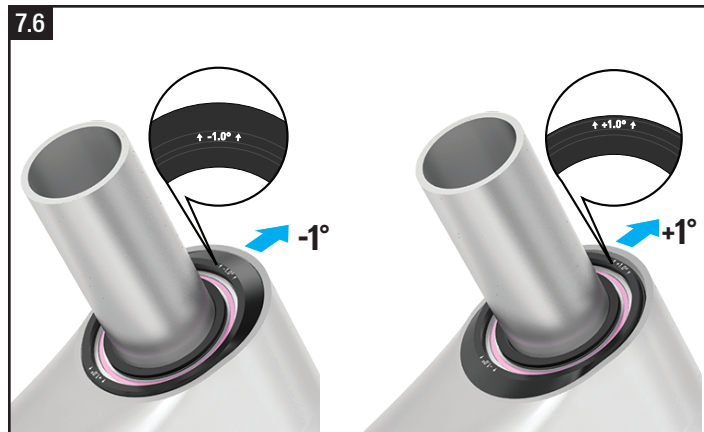


Fig. 7.6

- Lorsque la cuvette du jeu de direction est alignée, la partie gravée qui indique le réglage choisi doit se situer à l'avant du vélo.

- i** Lorsque vous modifiez l'angle de la cuvette supérieure, vérifiez que le tube de direction et la cuvette du jeu de direction ne présentent ni poussières ni salissures. Graissez toutes les pièces avec de la graisse imperméable de haute qualité.
- i** Tous les modèles sont montés avec une cuvette du jeu de direction avec recul de zéro. Le fait de changer la cuvette du jeu de direction augmente ou réduit l'angle de chasse de +/- 1 degré environ.
- i** La cuvette inférieure du jeu de direction sert à tous les réglages possibles ; cette cuvette crée une interface sphérique avec le tube de direction et bouge en fonction de l'angle du pivot de direction.

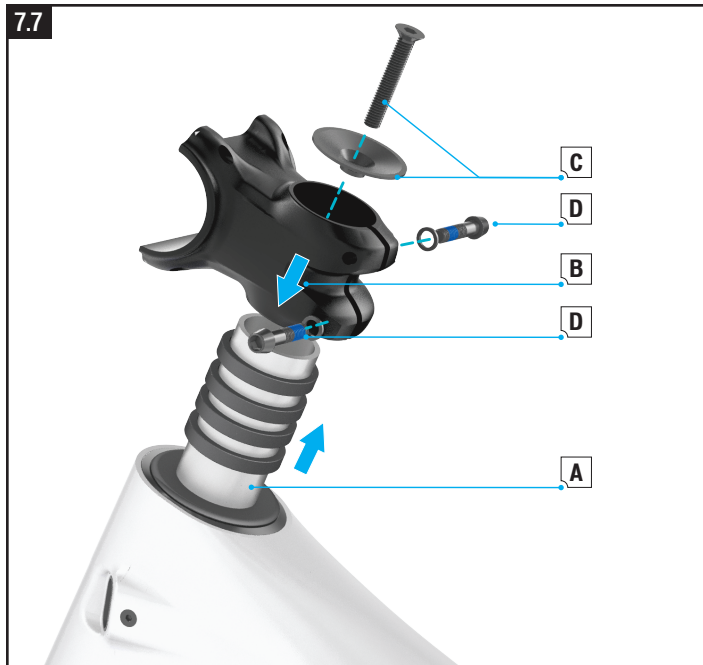


Fig. 7.7

- Remettez en place le pivot de fourche sur le tube de direction et les pièces du jeu de direction (A).
- Installez la potence sur le pivot de direction (B).
- Installez le capuchon supérieur et la vis de compression dans l'étoile de la fourche (C). Serrez la vis jusqu'à ce que toutes les pièces soient comprimées et parfaitement mises en place. La potence doit pouvoir tourner librement mais il ne doit pas y avoir de jeu vers l'avant ou vers l'arrière dans le système.

- Actionnez le frein avant et secouez le vélo d'avant en arrière à plusieurs reprises avec les vis de la potence desserrées pour vérifier que tout est bien en place.
- Si nécessaire, resserrez le capuchon supérieur du jeu de direction (C).
- Serrez les vis de la potence au couple de serrage recommandé.

POINT DE RÉGLAGE	LONGUEUR DES BASES	HAUTEUR DU BOÎTIER DE PEDALIER	ANGLE DE CHASSE
PIVOT HORST RÉGLABLE (POSITION BASSE)	+ 0 mm	+ 0 mm	+ 0°
PIVOT HORST RÉGLABLE (POSITION HAUTE)	- 4 mm	+ 7 mm	+ 0,5°
COLLIER DU JEU DE DIRECTION RÉGLABLE (STANDARD)	+ 0 mm	0 mm	64,5°
COLLIER DU JEU DE DIRECTION RÉGLABLE (POSITION BASSE)	+ 0 mm	- 2 mm	63,5°
COLLIER DU JEU DE DIRECTION RÉGLABLE (POSITION HAUTE)	+ 0 mm	+ 2 mm	65,5°

## 8. RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR PNEUMATIQUE



Pour régler les suspensions, réglez d'abord la pression pneumatique, puis la détente et enfin la compression de l'amortisseur avant de faire de même pour la fourche.



Portez tout votre équipement de cycliste habituel (chaussures, casque, sac d'hydratation, etc.).



Veillez utiliser l'outil de calcul de la suspension sur le site [www.specialized.com](http://www.specialized.com). Cet outil de calcul vous fournit des recommandations de réglages personnalisés en fonction de votre taille et de votre poids. Ces réglages de référence doivent servir de point de départ pour le réglage de votre suspension. Affinez le réglage de votre suspension en fonction de votre expérience, de vos préférences et du type de terrain pratiqué.

### 8.1. RÉGLAGE DE LA PRESSION PNEUMATIQUE

1. Réglez le levier ou la molette (de couleur bleue) de la compression de l'amortisseur sur la position d'ouverture maximale ou sur la position désactivée puis réglez la molette de la détente sur le milieu de la plage disponible (nombres de clics).
2. Fixez une pompe pour amortisseur à haute pression à la valve pneumatique et réglez la pression de votre amortisseur en fonction des réglages de référence indiqués par l'outil de calcul.
3. Pour régler le sag, poussez le joint torique contre le joint puis, tout en vous tenant à un mur, montez sur la selle du vélo en position de pédalage normale sans faire rebondir la suspension. Ne réglez pas le sag pendant que vous pédalez !



Le sag est la distance mesurée entre le joint torique et le joint du corps de l'amortisseur lorsque le poids du cycliste s'exerce normalement sur le vélo, sans le faire rebondir. Lorsque la pression est réglée convenablement, le sag doit correspondre à environ 15,5 mm de la course d'amortissement, en fonction de l'expérience, de vos préférences et du type de terrain pratiqué. Si le cycliste pèse environ 300 lb (130 kg), il est possible de dépasser la valeur recommandée du sag.



Pour équilibrer la pression pneumatique, actionnez l'amortisseur ou la fourche après avoir réglé la pression pneumatique.



**ATTENTION** : ne dépassez jamais la pression maximale recommandée par le fabricant de l'amortisseur. Reportez-vous aux pressions maximales recommandées par le fabricant de l'amortisseur.

### 8.2. RÉGLAGE DE LA DÉTENTE

L'amortissement en détente (molette rouge) contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur revient en position après avoir été comprimé. Sur chaque amortisseur arrière, on peut régler le niveau de la détente grâce à plusieurs crans disponibles.

- Réglez la détente selon les différentes valeurs proposées par l'outil de calcul de réglage de la suspension et qui sont déterminées par la configuration du vélo, le poids du cycliste et d'autres facteurs tels que l'expérience et les préférences du cycliste ainsi que le type de terrain pratiqué. Si nécessaire, affinez ce réglage après l'avoir testé. Si vous n'avez pas accès à l'outil de calcul pour les réglages de la suspension, réglez d'abord sur le milieu de la plage disponible.
- Dans le sens des aiguilles d'une montre pour une détente plus lente (cycliste lourd, basse vitesse, gros impacts).
- Dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour une détente plus rapide (cycliste léger, vitesse élevée, petits impacts, plus d'adhérence).



Il est conseillé de ne pas dépasser les réglages recommandés au risque de nuire à la pratique du cycliste.

### 8.3. RÉGLAGE DE LA COMPRESSION

L'amortissement en compression (molette bleue) contrôle le niveau d'appui de l'amortisseur. En d'autres termes, c'est la capacité de l'amortisseur à résister aux forces de pédalage à basse vitesse tout en absorbant les forces de compression à haute vitesse.

Pour obtenir les caractéristiques techniques des différents degrés de compression possibles, consultez le manuel de votre suspension. En général, une suspension propose les réglages suivants :

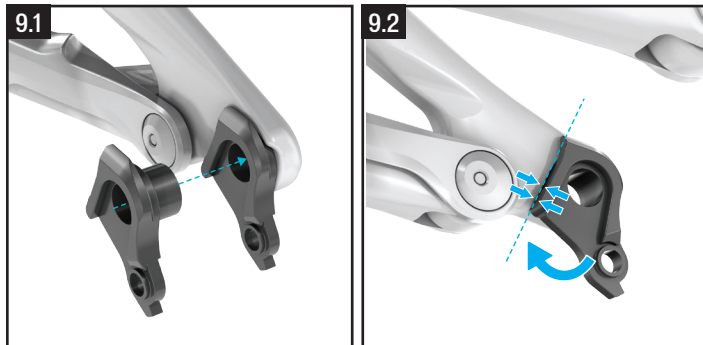
- **OPEN** : réglage de compression basse vitesse optimisé offrant un contrôle et un confort parfaitement équilibrés pour les descentes rapides et techniques.
- **PEDAL (sur certains modèles)** : réglage de compression basse vitesse modéré pour obtenir à la fois une excellente efficacité de pédalage et une maîtrise du vélo optimale sur terrains variés.
- **LOCK** : réglage de compression basse vitesse le plus ferme pour privilégier l'efficacité de pédalage.

## 9. PATTE DE DÉRAILLEUR



**AVERTISSEMENT !** Pour des raisons de sécurité, il est primordial d'appliquer la graisse correctement. Appliquez **TOUJOURS** la graisse conformément aux instructions.

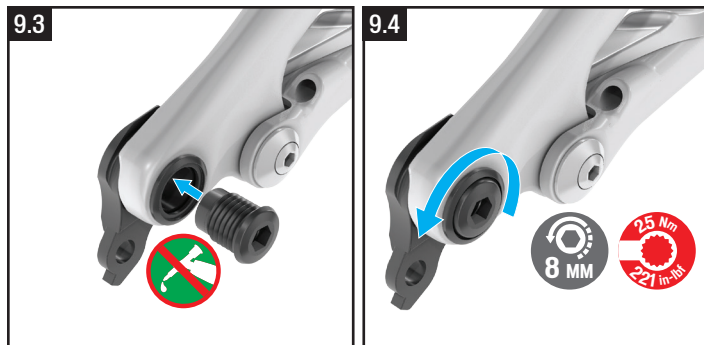
### PROCÉDURE D'INSTALLATION :



- Fig. 9.1 : installez le système de patte universelle de dérailleur (UDH) dans la patte du cadre.
- Fig. 9.2 : faites pivoter la patte UDH vers l'avant jusqu'à ce qu'elle soit parfaitement mise en place dans son logement ou qu'elle vienne en butée contre le taquet du cadre.

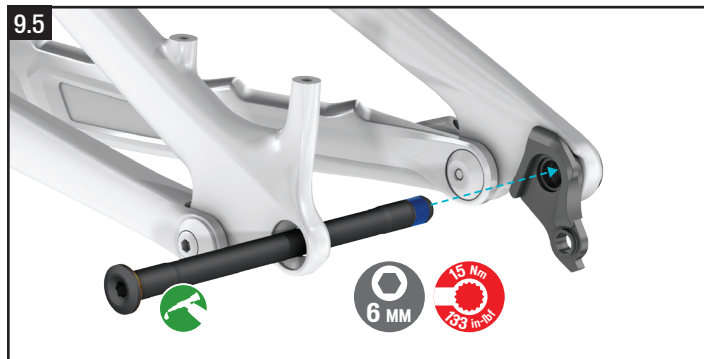
**i** Appliquez de la graisse **UNIQUEMENT** sur le filetage de l'axe traversant. **N'appliquez JAMAIS** de graisse sur le cadre, la patte UDH ou le filetage de la vis UDH.

**i** Une fois serrée au couple recommandé, la patte doit être parfaitement mise en place dans son logement ou contre le taquet du cadre.



- Fig. 9.3 : insérez la rondelle UDH puis vissez la vis UDH à travers la rondelle et dans la patte.
- Fig. 9.4 : serrez la vis au couple de 25 Nm/221 in-lbf. La vis de la patte UDH comporte un filetage inversé.

**i** Vous **DEVEZ** utiliser une clé dynamométrique réversible (filetage à gauche et à droite) pour assurer un couple de serrage correct de la vis comportant un filetage à gauche.



- Fig. 9.5 : appliquez de la graisse sur le filetage de l'axe traversant avant d'installer l'axe.
- Fig. 9.5 : installez l'axe traversant et la roue puis serrez l'axe arrière au couple de 15 Nm/133 in-lbf.



**AVERTISSEMENT !** Vérifiez régulièrement que la patte UDH est bien serrée et qu'elle n'a pas bougé avant et après chaque sortie.

## 10. BIDON SOUPLE SWAT

Le bidon souple SWAT est un contenant souple rangé dans le tube diagonal du vélo qui sert de réserve de liquide.

Le bidon souple SWAT s'insère dans le cadre depuis la trappe SWAT et vient se bloquer contre le renfort situé près du boîtier de pédalier.



