

TARMAC



MANUEL DE L'UTILISATEUR



TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	1
1.1. CONDITIONS D'UTILISATION	1
1.2. GARANTIE	1
2. REMARQUES GÉNÉRALES CONCERNANT LE MONTAGE	2
2.1. CARACTÉRISTIQUES DES OUTILS/COUPLES DE SERRAGE	3
3. REMARQUES GÉNÉRALES SUR L'ENTRETIEN	3
4. CARACTÉRISTIQUES	5
4.1. GÉOMÉTRIE	5
5. MONTAGE DES FREINS/DÉRAILLEURS	10
5.1. DÉRAILLEUR - SYSTÈME ÉLECTRIQUE À FIL	10
5.2. DÉRAILLEUR - SYSTÈME MÉCANIQUE	12
5.3. FREINS	12
6. MONTAGE DE LA TIGE DE SELLE	13
7. MONTAGE DE LA FOURCHE/POTENCE	15
7.1. POTENCE AÉRO	17
7.2. POTENCE STANDARD	21
7.3. MONTAGE DU CINTRE	22
8. ÉTAPES FINALES	27

SPECIALIZED BICYCLE COMPONENTS

15130 Concord Circle, Morgan Hill, CA 95037 (408) 779-6229
0000145155_UM_R3, 01/23

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

1. INTRODUCTION

Ce manuel de l'utilisateur s'applique à votre vélo Specialized Tarmac SL7. 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 Bicycles (« 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 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'entretien de composants spécifiques tels que la tige de selle ou les pédales de votre vélo ou d'accessoires tels que 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 avvertissements 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 Tarmac SL7 sont conçus et testés uniquement en tant que vélos de route de haute performance (condition 1). Pour plus d'informations sur les conditions d'utilisation et les limites structurelles de poids pour le cadre et les composants, veuillez consulter le 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. 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.

- Les tailles de pneu varient considérablement d'une marque à l'autre. Les normes du CEN exigent un espace libre de 6 mm minimum entre le cadre/la fourche et les pneus. Lorsque vous choisissez votre ensemble roue/pneu, vérifiez l'espace libre autour du pneu en fonction de votre pratique, de l'installation et de la souplesse de la roue.
- Les cadres Tarmac SL7 sont équipés d'un boîtier de pédalier avec un filetage BSA standard de 68 mm. Lubrifiez les filetages. Installez et serrez le boîtier de pédalier en respectant les instructions du fabricant.
- Avant de monter le boîtier de pédalier et le pédalier, vérifiez que l'ensemble des gaines et des fils a bien été installé dans le cadre.



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 fourches ni composants incompatibles. 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.



AVERTISSEMENT ! Les cintres Aerofly 2 en carbone ne sont pas compatibles avec les prolongateurs aéro démontables sur le cintre.



Pour monter convenablement le vélo Tarmac SL7, 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.



Le montage de l'avant du vélo est beaucoup plus facile si le réglage a déjà été déterminé en fonction du cycliste (le pivot de direction n'a pas besoin d'être coupé à ce moment-là car il peut dépasser du haut de la potence), avant d'installer l'ensemble des gaines et des fils à travers le cadre et la fourche.

Pour déterminer ce réglage, il est recommandé d'utiliser un outil de réglage. Si cela n'est pas possible, effectuez un montage basique des roues, de la transmission et des composants situés à l'avant du vélo, sans les freins et les gaines. Une fois le réglage réalisé, tous les composants devront être démontés afin de faire passer les gaines et les fils.



AVERTISSEMENT ! En raison du niveau de complexité élevé du Tarmac SL7, un bon montage nécessite un haut niveau d'expertise mécanique, de l'habileté, de l'expérience 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 Tarmac SL7, y compris, mais sans s'y limiter, les cintres et la potence, sont la propriété exclusive du Tarmac SL7. En toutes circonstances, utilisez uniquement les composants et les éléments de fixation fournis à l'origine. L'utilisation d'autres composants ou éléments de fixation compromet l'intégrité et la solidité du montage. Les composants spécifiques du Tarmac SL7 doivent être utilisés uniquement sur le Tarmac SL7 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.



ATTENTION : ne poncez pas la boîte de pédalier du cadre ! Cela peut compromettre la bonne installation du pédalier. Votre cadre Specialized ne requiert pas de préparation de la boîte de pédalier du cadre préalablement à l'installation car toutes les surfaces ont été usinées avec précision lors de la fabrication en fonction de tolérances spécifiques afin de garantir une interface parfaite avec un pédalier compatible. Veuillez consulter les instructions du fabricant pour savoir comment installer le boîtier de pédalier et le pédalier.



ATTENTION : utilisez toujours un boîtier de pédalier équipé d'un manchon entre les deux coupelles. Le fait d'utiliser un boîtier de pédalier sans manchon peut être la cause de contacts entre les gaines et/ou les fils et l'axe du boîtier de pédalier, ce qui pourrait entraîner leur usure prématurée.

2.1. CARACTÉRISTIQUES DES OUTILS/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.



ATTENTION : avant le processus d'installation, vérifiez que toutes les surfaces de contact sont propres et que tous les filetages des vis ont été enduits de graisse ou de frein-filet (consultez les instructions fournies pour chaque vis).

Les outils suivants sont nécessaires pour l'installation de ce produit :

- Douilles hexagonales pour clé Allen de 2 ; 2,5 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 mm
- Clé dynamométrique
- Graisse de haute qualité
- Coupe-durite et coupe-câble
- Pâte de montage pour composant carbone (pâte carbone)
- Frein-filet bleu

3. REMARQUES GÉNÉRALES SUR L'ENTRETIEN

Le Tarmac SL7 est un vélo hautement sophistiqué. 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 tels que la fréquence et le type de pratique, 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 les vis, 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 pénétrer par les joints des roulements et les interfaces du pédalier ce qui peut entraîner l'usure prématurée des roulements et du pédalier et compromettre le bon fonctionnement des roulements. 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.

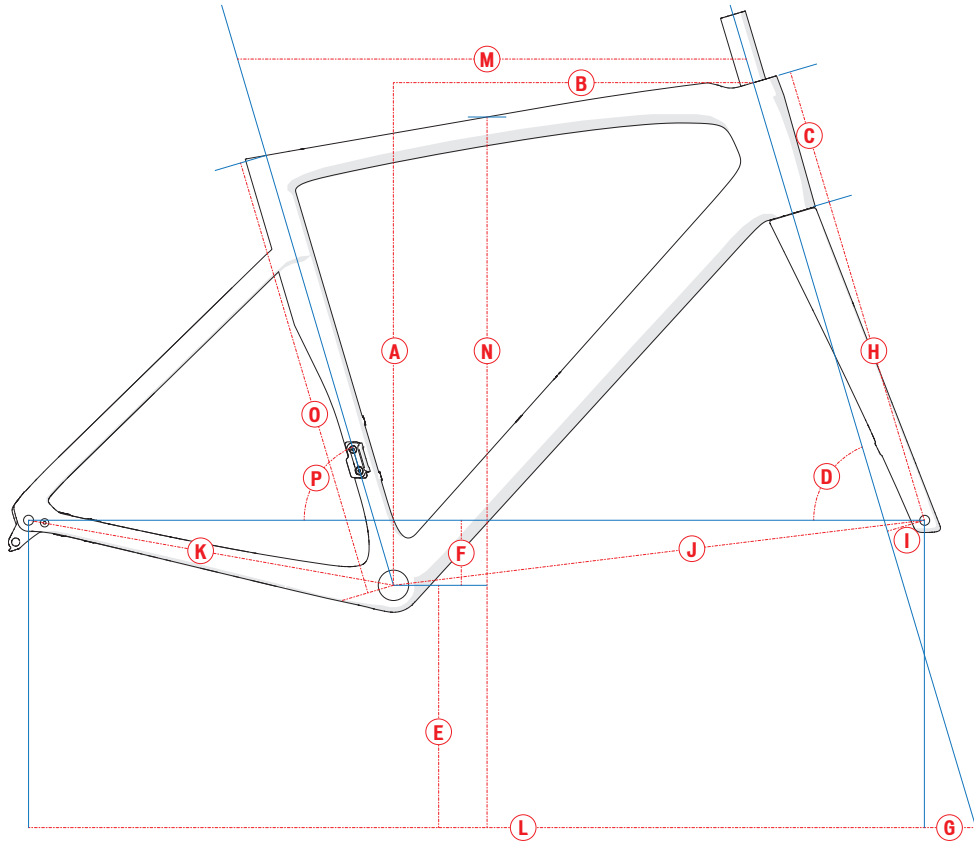


AVERTISSEMENT ! Le non-respect des instructions de cette rubrique peut entraîner des dommages sur les composants de votre vélo, annulera votre garantie et, surtout, peut provoquer des blessures graves voire mortelles. Si votre vélo montre des signes de dommages, ne l'utilisez pas et amenez-le immédiatement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

4. CARACTÉRISTIQUES

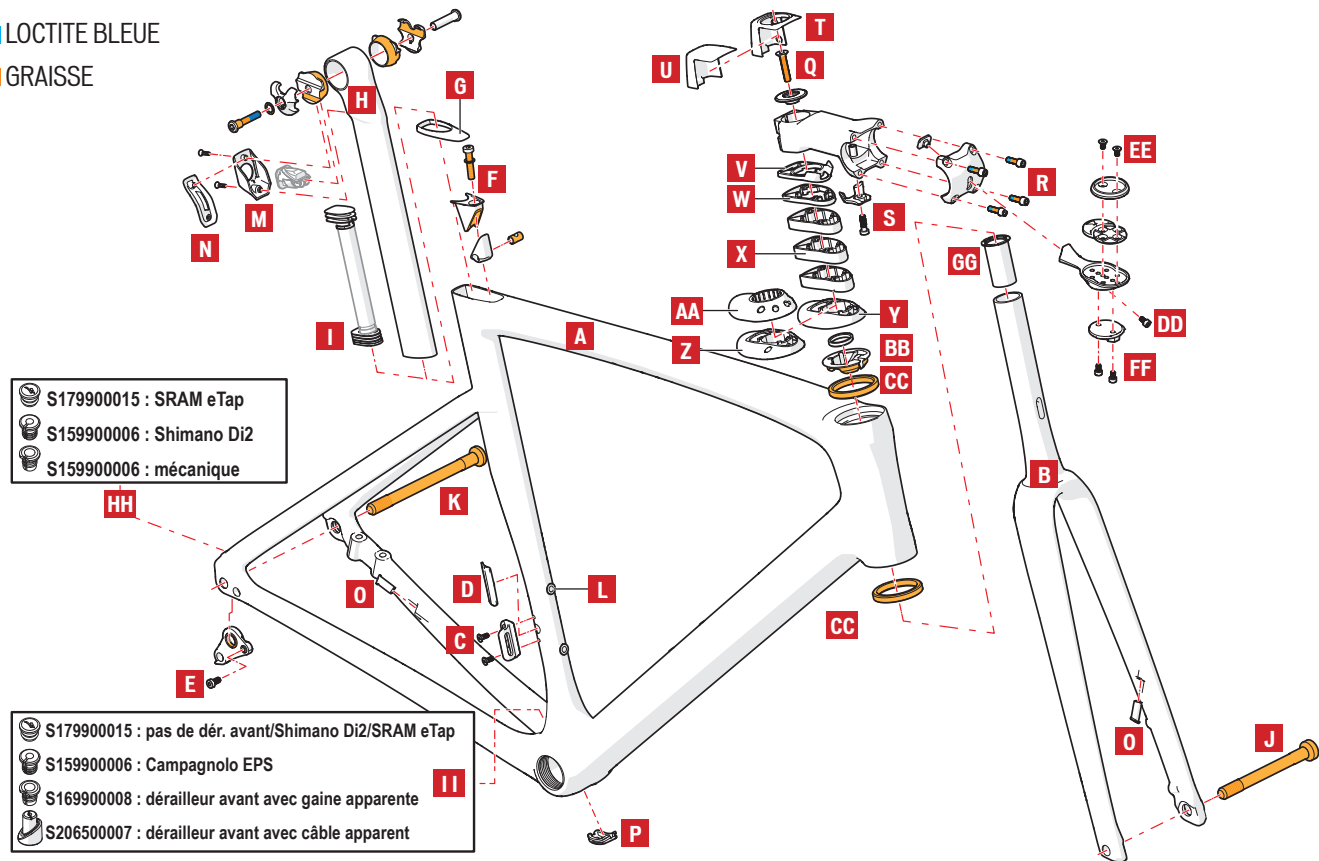
4.1. GÉOMÉTRIE

	TAILLE DU CADRE	44	49	51	54	56	58	61
A	STACK (MM)	491	504	517	534	555	581	602
B	REACH (MM)	369	378	383	387	398	405	411
C	LONGUEUR DU TUBE DE DIRECTION (MM)	93	102	113	131	151	178	198
D	ANGLE DE CHASSE (°)	70,5	71,75	72,5	73	73,5	73,5	74
E	HAUTEUR DU BOÎTIER DE PÉDALIER (MM)	266	266	266	268	268	268	268
F	ABAISSEMENT DU BOÎTIER DE PÉDALIER (MM)	74	74	74	72	72	72	72
G	TRAIL (MM)	71	63	58	58	55	55	52
H	LONGUEUR TOTALE DE LA FOURCHE (MM)	366	366	366	366	366	366	366
I	DÉPORT DE FOURCHE/RECU (MM)	47	47	47	44	44	44	44
J	AXE BOÎTIER DE PÉDALIER-ROUE AVANT (MM)	572	574	577	579	592	606	613
K	LONGUEUR DES BASES (MM)	410	410	410	410	410	410	410
L	EMPATTEMENT (MM)	970	973	975	978	991	1006	1013
M	LONGUEUR DU TUBE SUPÉRIEUR, HORIZONTAL (MM)	496	509	531	541	563	577	595
N	HAUTEUR DE DÉGAGEMENT D'ENTREJAMBE (MM)	723	735	746	768	786	808	834
O	LONGUEUR DU TUBE DE SELLE (MM)	435	447	458	475	496	517	547
P	ANGLE DU TUBE DE SELLE (°)	75,5	75,5	74	74	73,5	73,5	73



■ LOCTITE BLEUE

■ GRAISSE



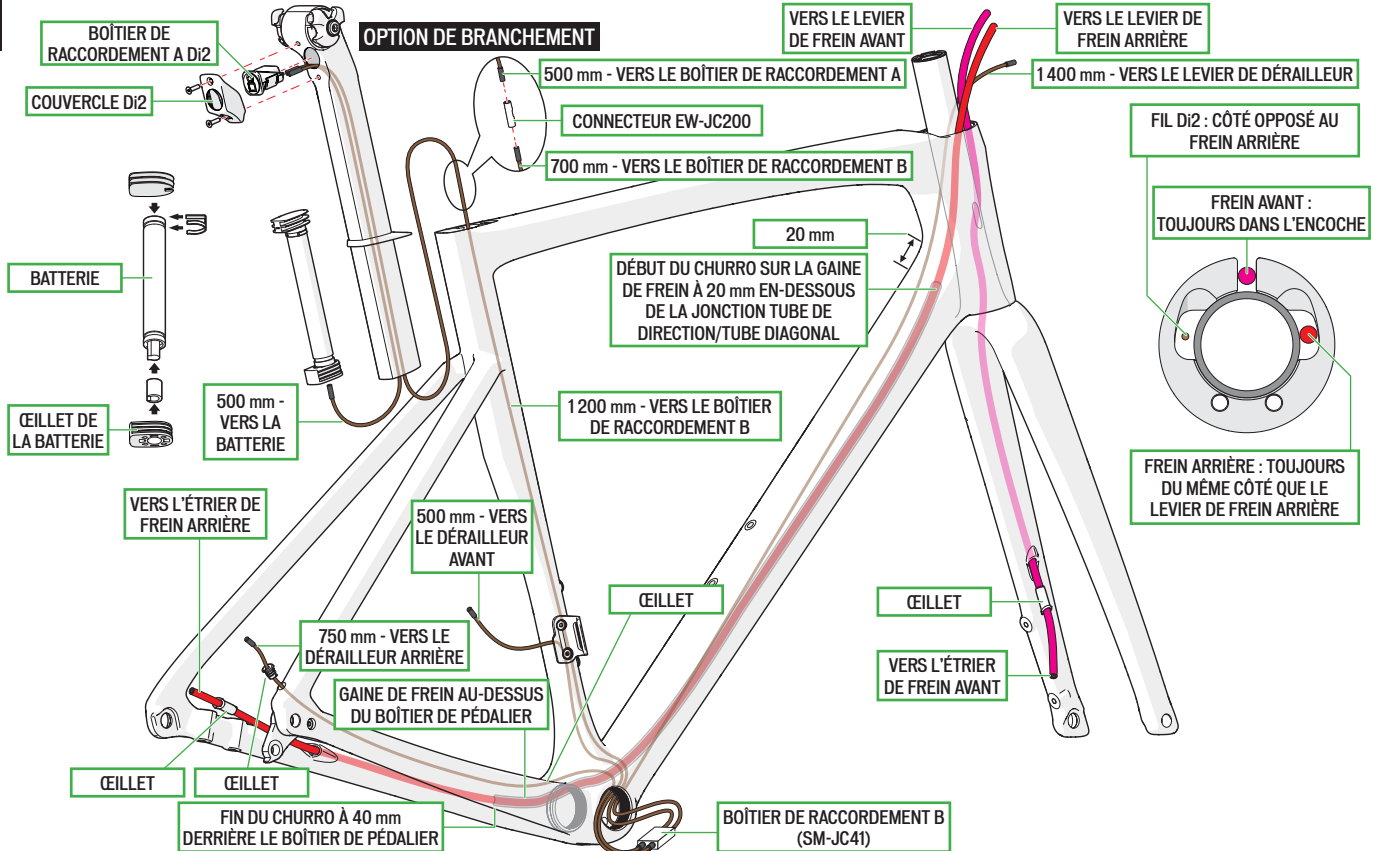
	N° DE PIÈCE	DESCRIPTION	TAILLE DE L'OUTIL	in-lbf	Nm	
A		CADRE				
B		FOURCHE				
C	S201900003	PATTE DE DÉRAILLEUR AVANT (DÉR. AV.)	2,5 mm	18	2,0	
D	S201900002	PLAQUE DE BLOCAGE DU DÉR. AV. EN CAOUTCHOUC				
E	S182600001	PATTE DE DÉRAILLEUR ARRIÈRE (DÉR. ARR.)	4 mm	40	4,5	
F	S204900002	SYSTÈME DE SERRAGE DE LA TIGE DE SELLE	4 mm	55	6,2	
G	S204900003	COUVERCLE DU SYSTÈME DE SERRAGE DE LA TIGE DE SELLE				
H		TIGE DE SELLE (COLLIER DE SELLE)	5 mm	120	13,5	
I	S199900003	ŒILLET DE LA BATTERIE Di2				
J	S180200004	AXE AVANT	6 mm	133	15	
K	S180200005	AXE ARRIÈRE	6 mm	133	15	
L		PORTE-BIDON	3 mm	25	2,8	
M	S209900058	BOÎTIER DE RACCORDEMENT A Di2 SUR LA TIGE DE SELLE (20 mm)	2,5 mm	7	0,8	
N		COUVERCLE DE L'ORIFICE DE LA TIGE DE SELLE (20 mm)	2,5 mm	7	0,8	
M	S209900057	BOÎTIER DE RACCORDEMENT A Di2 SUR LA TIGE DE SELLE (0 mm)	2,5 mm	7	0,8	
N		COUVERCLE DE L'ORIFICE DE LA TIGE DE SELLE (0 mm)	2,5 mm	7	0,8	
O	S179900013	GUIDE DE GAINÉ				
P	S189900021	COUVERCLE EN CAOUTCHOUC DU BOÎTIER DE PÉDALIER				
Q	S182500012	CAPUCHON SUPÉRIEUR DE LA POTENCE	4 mm			

	N° DE PIÈCE	DESCRIPTION	TAILLE DE L'OUTIL	in-lbf	Nm		
R		FACE AVANT DE LA POTENCE	4 mm	44	5,0		
S	S204800003	PATTE DE CÂBLAGE SUR LA POTENCE	3 mm	26,5	3,0		
T	S202500009	COUVERCLE DE POTENCE (OUVERT)					
U		COUVERCLE DE POTENCE (FERMÉ)					
V		PIÈCE DE LIAISON SUPÉRIEURE					
W		ENTRETOISE DE 5 mm					
X		ENTRETOISE DE 10 mm					
Y		PIÈCE DE LIAISON INFÉRIEURE (ÉLECTRIQUE)					
Z		PIÈCE DE LIAISON INFÉRIEURE (MÉCANIQUE)					
AA		PIÈCE DE LIAISON INFÉRIEURE (NON AÉRO)					
BB		S212500016	BAGUE DE COMPRESSION				
CC		S162500005	ROULEMENT DU JEU DE DIRECTION				
DD	S219900020	FIXATION POUR ACCESSOIRE AU NIVEAU DE LA FACE AVANT	3 mm	24	2,7		
EE		FIXATION POUR ACCESSOIRE AU NIVEAU DE LA CAMÉRA	3 mm	9	1,0		
FF		FIXATION POUR ACCESSOIRE AU NIVEAU DU COMPTEUR	2,5 mm	9	1,0		
GG	S222500002	BOUCHON D'EXPANSION	6 mm	44	5,0		
HH	VOIR FIG.1	BOUCHON POUR DÉRAILLEUR ARRIÈRE					
II	VOIR FIG.1	BOUCHON POUR DÉRAILLEUR AVANT					
	NON ILLUSTRÉ	CLIPS POUR CINTRE	2,5 mm	9	1,0		



Une couche de frein-filet bleu a été appliquée sur le filetage de nombreuses vis pour sécuriser le couple de serrage. Les montages et démontages répétés d'une vis peuvent diminuer l'efficacité de cette couche de produit. Toutefois, elle peut être remplacée par du frein-filet bleu sous forme liquide.

1



5. MONTAGE DES FREINS/DÉRAILLEURS

5.1. DÉRAILLEUR - SYSTÈME ÉLECTRIQUE À FIL

LONGUEUR DES DIFFÉRENTS CÂBLES DANS LE CADRE :

EMPLACEMENT	QTÉ	LONGUEUR
BOÎTIER DE RACCORDEMENT B VERS LE POSTE DE PILOTAGE (LEVIER DE DÉRAILLEUR)	1	1 400 mm
BOÎTIER DE RACCORDEMENT B VERS LE DÉRAILLEUR ARRIÈRE	1	750 mm
BOÎTIER DE RACCORDEMENT B VERS LE DÉRAILLEUR AVANT	1	500 mm
BOÎTIER DE RACCORDEMENT B VERS LE BOÎTIER DE RACCORDEMENT A (TIGE DE SELLE)	1	1 200 mm
BOÎTIER DE RACCORDEMENT A VERS LA BATTERIE (TIGE DE SELLE)	1	500 mm
LEVIER DE DÉRAILLEUR DE GAUCHE VERS LE LEVIER DE DÉRAILLEUR DE DROITE	1	750 mm

■ FIG. 1 (Shimano Di2) : passage des fils à travers le cadre.

- Insérez un fil de 1 400 mm depuis l'orifice du roulement supérieur du jeu de direction, faites-le descendre dans le tube diagonal puis ressortir par l'orifice du boîtier de pédalier.
- Insérez un fil de 700 mm dans l'orifice des bases puis faites-le ressortir par l'orifice du boîtier de pédalier.
- Insérez un fil de 500 mm dans l'orifice du dérailleur avant situé sur le tube de selle puis faites-le ressortir par l'orifice du boîtier de pédalier.
- Insérez un fil de 700 mm par le haut du tube de selle puis faites-le ressortir par l'orifice du boîtier de pédalier.
- Branchez deux fils de 500 mm dans le boîtier de raccordement A puis placez le boîtier de raccordement A à l'arrière de la tige de selle.
- Faites coulisser le boîtier de raccordement A à la verticale sur le couvercle, installez cette unité dans l'orifice de la tige de selle puis serrez les vis au couple de 0,8 Nm/7 in-lbf.
- Installez les œillets et les clips sur la batterie puis installez l'unité batterie/œillets dans la tige de selle.
- Branchez un fil de 500 mm dans la batterie et son autre extrémité dans le connecteur EW-JC200 puis branchez le fil du tube de selle dans l'autre extrémité du connecteur EW-JC200.
- Installez la tige de selle comme indiqué dans la rubrique consacrée à la tige de selle (Fig. 5, page 13).
- Branchez les quatre fils sortant de la boîte de pédalier du cadre dans le boîtier de raccordement B puis placez le boîtier de raccordement B et les fils à l'avant de la boîte de pédalier du cadre.

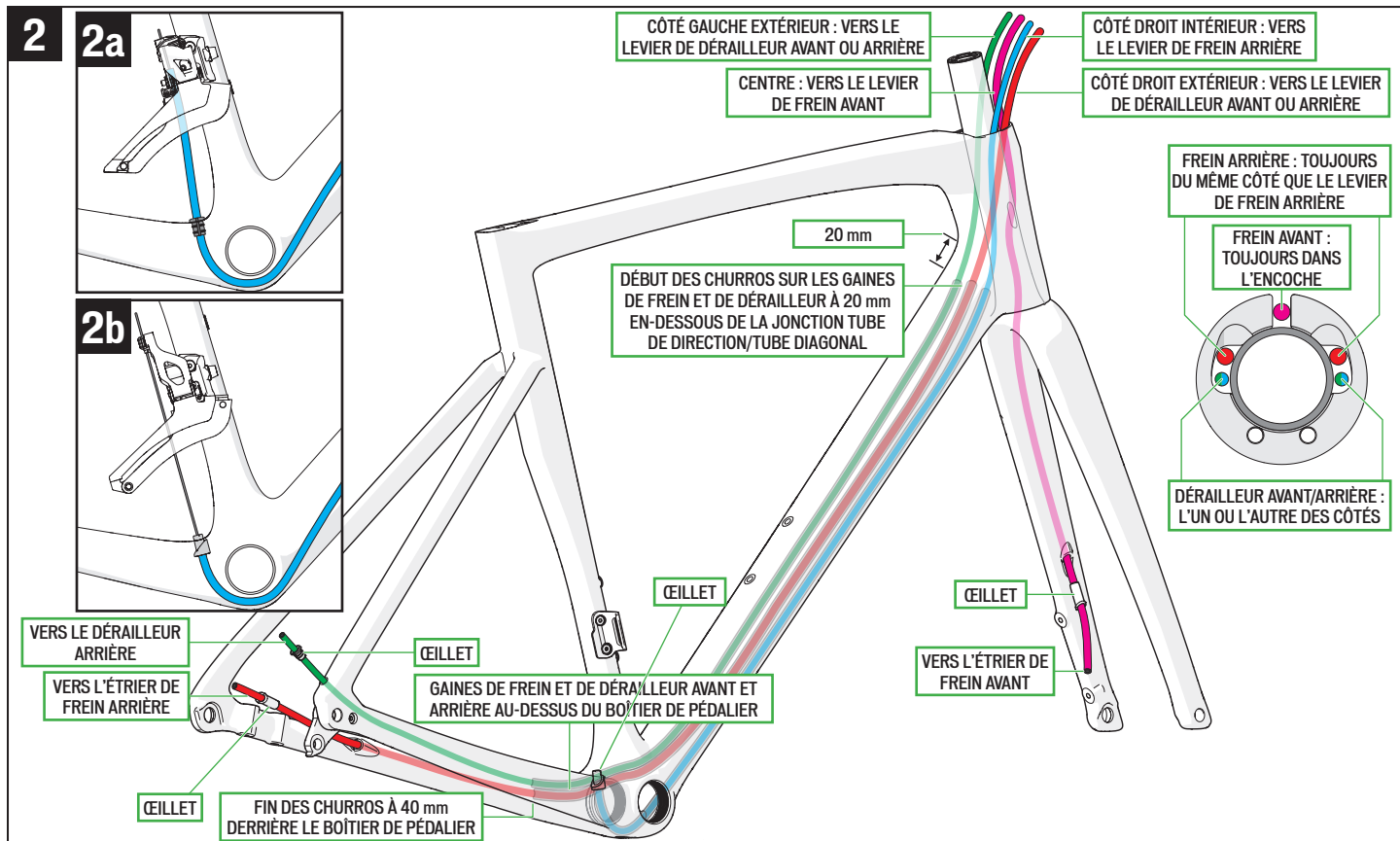


Afin d'éviter que le boîtier de raccordement B ne vibre, enroulez-le dans un morceau de mousse avant de le placer à l'avant de la boîte de pédalier du cadre.



DÉMONTAGE DE LA TIGE DE SELLE : avant de démonter la tige de selle, retirez d'abord le boîtier de raccordement A EW-RS910 au niveau du port de charge puis débranchez le fil du tube de selle de 1 200 mm.

OPTION DE BRANCHEMENT (Fig. 1, zoom détaillé) : si vous pensez retirer fréquemment la tige de selle, vous pouvez remplacer le fil de 1 200 mm par un fil de 700 mm et un fil de 500 mm reliés par un connecteur EW-JC200.



5.2. DÉRAILLEUR - SYSTÈME MÉCANIQUE

FIG. 2 : passage des gaines de dérailleur.

- Insérez la gaine de dérailleur arrière dans l'orifice de câblage interne situé sur la patte arrière, faites-la passer par-dessus la boîte de pédalier du cadre, remonter dans le tube diagonal puis ressortir par l'orifice du tube de direction supérieur.
- Insérez la gaine de dérailleur avant dans l'orifice de câblage interne situé sur le boîtier de pédalier, faites-la remonter dans le tube diagonal puis ressortir par l'orifice du tube de direction supérieur.



Si vous avez un système à 2 plateaux, nous vous recommandons d'utiliser un dérailleur avant équipé d'une gaine recouvrant l'intégralité du fil entre le levier et le dérailleur.

- **DÉRAILLEURS AVEC GAINÉ APPARENTE JUSQU'À L'ARRÊT DU CÂBLE DU DÉRAILLEUR** (Fig. 2a) : installez l'œillet (S169900008) sur la gaine de dérailleur et dans l'orifice de câblage interne du cadre.
- **DÉRAILLEURS AVEC CÂBLE APPARENT DEPUIS LE CADRE JUSQU'À LA VIS DE BLOCAGE** (Fig. 2b) : installez l'arrêt de la gaine (S206500007) dans l'orifice de câblage interne pour le dérailleur avant situé à l'arrière et sur le dessus de la boîte de pédalier du cadre. Faites pivoter l'œillet afin de vérifier qu'il est parfaitement enfoncé dans le cadre.
- Installez les Churros (manchons en mousse) sur les gaines de dérailleur puis insérez les Churros dans le tube diagonal. Une extrémité des Churros doit se situer à 20 mm en-dessous de la jonction tube de direction/tube diagonal et l'autre extrémité doit se situer à 40 mm à l'arrière de la boîte de pédalier du cadre.

5.3. FREINS



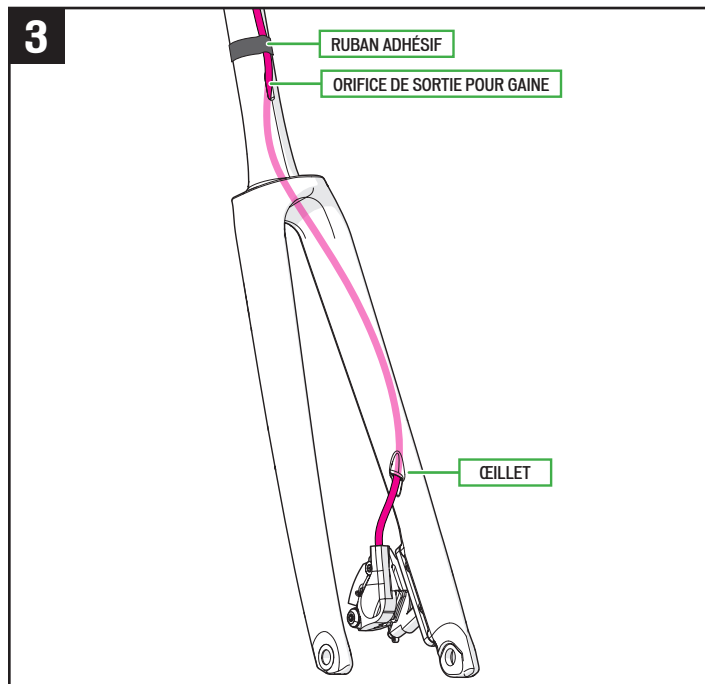
Les étapes suivantes indiquent le passage des gaines à travers le cadre et la fourche. Pour toute information complémentaire sur les positions des gaines à la sortie du tube de direction, veuillez consulter la page 15 ainsi que les illustrations des zooms détaillés de Fig. 1 et 2.

FIG. 1 ou 2 : passage de la gaine du frein arrière.

- Insérez la gaine de frein arrière à travers l'orifice de câblage interne situé sur les bases, faites-la passer par-dessus la boîte de pédalier du cadre, remonter par le tube diagonal puis ressortir par l'orifice du tube de direction supérieur.
- Installez un Churro sur la gaine de frein arrière. Une extrémité du Churro doit se situer à 20 mm en-dessous de la jonction tube de direction/tube diagonal et son autre extrémité doit se situer à 40 mm à l'arrière de la boîte de pédalier du cadre.
- Installez un œillet sur la gaine de frein et dans l'orifice de câblage interne situés sur les bases.
- Installez l'étrier sur la base. Serrez les vis de l'étrier en respectant les instructions du fabricant du frein.

FIG. 1-3 : passage de la gaine de frein avant.

- Insérez la gaine de frein avant à travers l'orifice de câblage interne inférieur situé sur la fourche et faites-la remonter dans le fourreau de la fourche jusqu'à ce qu'elle ressorte par l'orifice pour gaine situé à l'avant du pivot de direction. Guidez la gaine à l'aide d'une pointe pour la faire ressortir par l'orifice.
- Installez l'étrier sur le fourreau de la fourche. Serrez les vis de l'étrier en respectant les instructions du fabricant du frein.



- **Fig. 3** : une fois le frein monté sur la fourche, attachez la gaine de frein contre le pivot de direction avec un morceau de ruban adhésif résistant. De nombreux types de ruban adhésif peuvent être utilisés.
- Installez l'œillet de la gaine dans l'orifice de câblage interne sur le fourreau de la fourche.

6. MONTAGE DE LA TIGE DE SELLE

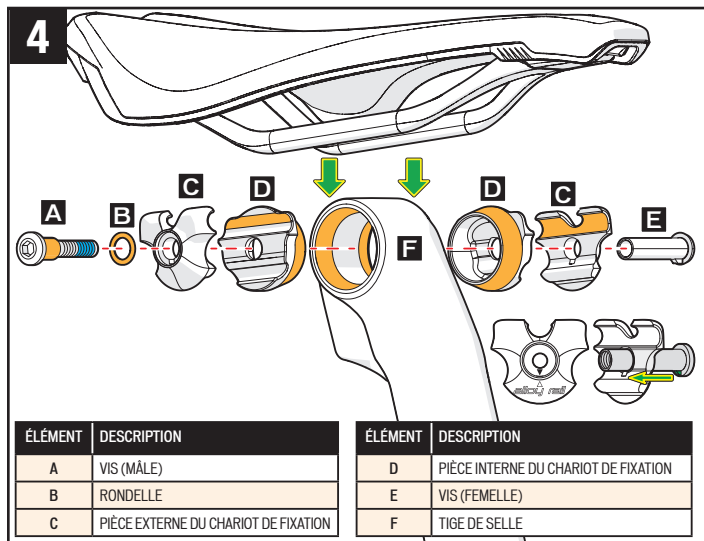


FIG. 4 : installation de la selle.

- Lubrifiez les surfaces de contact des pièces internes du chariot de fixation (D) puis installez ces pièces dans la tête de la tige de selle (F).
- Positionnez les rails de la selle contre les pièces internes du chariot de fixation.
- Positionnez les pièces externes du chariot de fixation (C) sur les rails de la selle. Utilisez des colliers de 7x7 mm avec les rails en alliage et des colliers de 7x9 mm avec les rails en carbone.

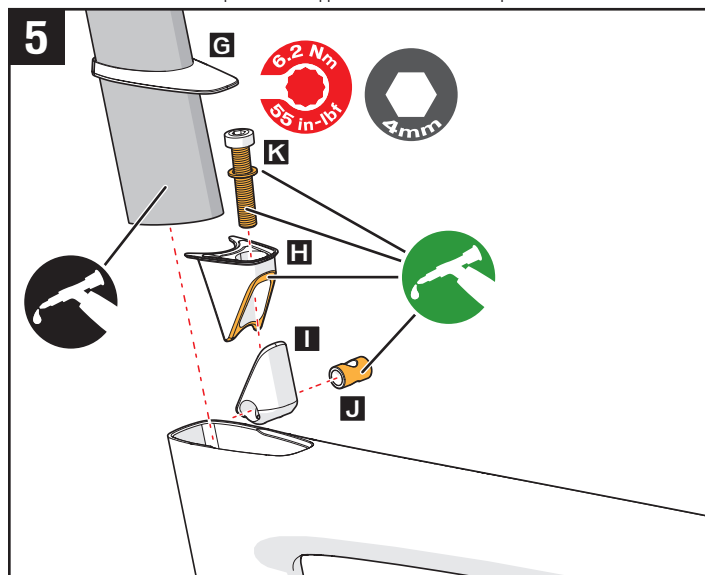


FIG. 5 : installation de la tige de selle dans le cadre.

- S'il y a un fil et une batterie (Shimano Di2), suivez le câblage comme illustré sur Fig. 1.
- Placez le couvercle du système de serrage en caoutchouc (G) sur la tige de selle.
- Appliquez de la pâte de montage pour composant carbone (pâte carbone) sur la tige de selle puis insérez la tige de selle dans le tube de selle.

- Appliquez de la graisse sur les surfaces de contact situées entre les pièces supérieure (H) et inférieure (I) du système de serrage, le rouleau (J), le filetage de la vis, la tête de la vis et la rondelle (K).
- Assemblez le système de serrage de la tige de selle, puis insérez-le dans le cadre à l'avant de la tige de selle.
- Une fois la hauteur de la tige de selle réglée, enfoncez le couvercle en caoutchouc sur le système de serrage.

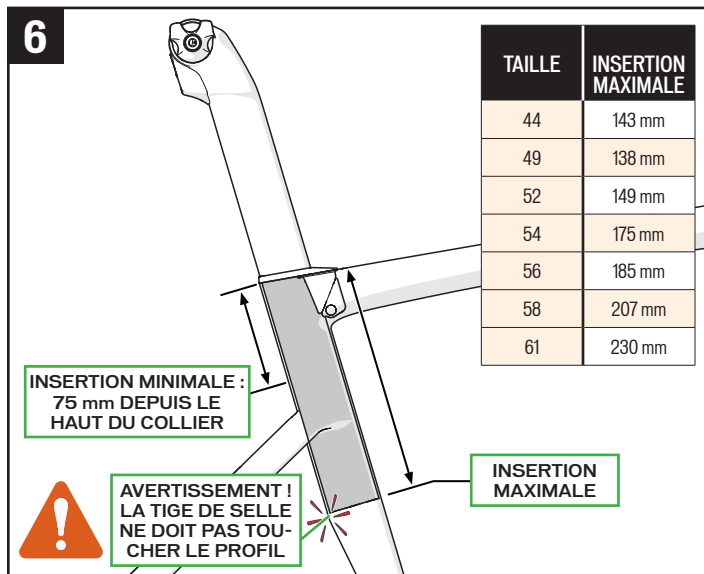


FIG. 6 : réglage de la hauteur de la selle.

- 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 afin d'éviter d'endommager la découpe profilée au niveau du pneu.

- **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. Le cadre et la tige de selle ont tous les deux une profondeur d'insertion minimale de 75 mm.
- **INSERTION MAXIMALE** : le profil du tube de selle est différent sur sa partie basse. Ce changement de profil bloque la profondeur d'insertion de la tige de selle. Au moment d'insérer la tige de selle, il doit y avoir un espace suffisant entre le bas de la tige de selle et ce changement de profil de manière à éviter tout dommage structurel sur le cadre. La profondeur d'insertion maximale dépend de la taille du cadre. Veuillez consulter le tableau de Fig. 6.
- Si la tige de selle est insérée dans le cadre sur sa profondeur minimale ou maximale et que la selle n'est pas à la hauteur souhaitée, alors cela signifie que la tige de selle doit être remplacée par une tige de selle plus longue ou plus courte.
- Fig. 5 : une fois la hauteur de selle réglée, serrez la vis du système de serrage de la tige de selle au couple de 6,2 Nm (55 in-lbf).



La tige de selle du Tarmac SL7 est proposée en deux longueurs différentes (300 mm et 380 mm) et avec deux reculs différents (0 et 20 mm). Si la tige de selle de 380 mm est trop longue, nous vous recommandons d'utiliser la tige de selle de 300 mm.



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.



AVERTISSEMENT ! Le non-respect des profondeurs d'insertion de la tige de selle et du cadre (Fig. 6) peut endommager le cadre et/ou la tige de selle ce qui pourrait entraîner une perte de contrôle du vélo et une chute du cycliste.



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 l'affaissement 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.

7. MONTAGE DE LA FOURCHE/POTENCE

Déterminez le réglage en fonction du cycliste (page 2) et donc la longueur du pivot de direction correspondante.



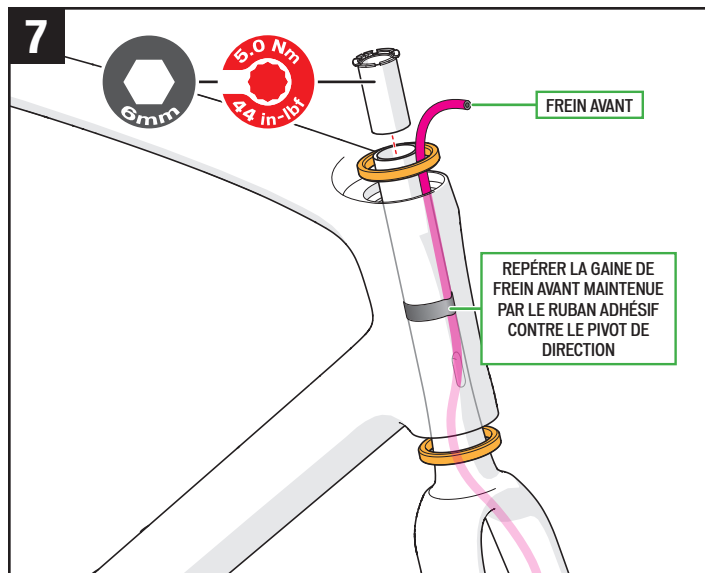
En raison du câblage passant autour de la potence, la longueur des gaines dépend de la hauteur finale de la potence. Avant de régler la longueur des gaines, il est recommandé de déterminer le réglage.



AVERTISSEMENT ! Une fois le réglage du vélo déterminé, coupez le pivot de direction à 3 mm en-dessous du haut de la potence (Fig. 10a/11a). Sinon, vous pouvez placer une entretoise de 5 mm au-dessus de la potence en utilisant le couvercle de potence ouvert (Fig. 10b/11b). La hauteur des entretoises placées au-dessus de la potence ne devrait pas dépasser 5 mm.

Toutefois, les entretoises peuvent dépasser les 5 mm de hauteur pour des raisons de réglage uniquement. Pour une pratique en toute sécurité, la potence doit être intégralement soutenue par le bouchon d'expansion situé à l'intérieur du pivot de direction.

- Coupez le pivot de direction à la hauteur souhaitée. Ceci peut être effectué même si les leviers de dérailleur et de frein sont montés. Ne coupez jamais le pivot de direction de plus de 3 mm en-dessous du haut de la potence !
- Installez le bouchon d'expansion du pivot de direction puis serrez le bouchon à un couple de 5,0 Nm/44 in-lbf.



■ FIG. 7 : installation des roulements du jeu de direction.

- Lubrifiez puis installez le roulement inférieur du jeu de direction dans la cuvette inférieure du tube de direction ; ensuite, installez le pivot de direction avec la gaine de frein avant dans le tube de direction. La gaine de frein arrière et les gaines de dérailleur mécanique ou électrique à fil doivent ressortir par le haut du tube de direction le long du pivot de direction.
- Lubrifiez puis installez le roulement supérieur du jeu de direction par-dessus le pivot de direction dans le tube de direction avec les gaines de frein et les gaines de dérailleur mécanique ou électrique à fil passant entre le roulement supérieur du jeu de direction et le pivot de direction.

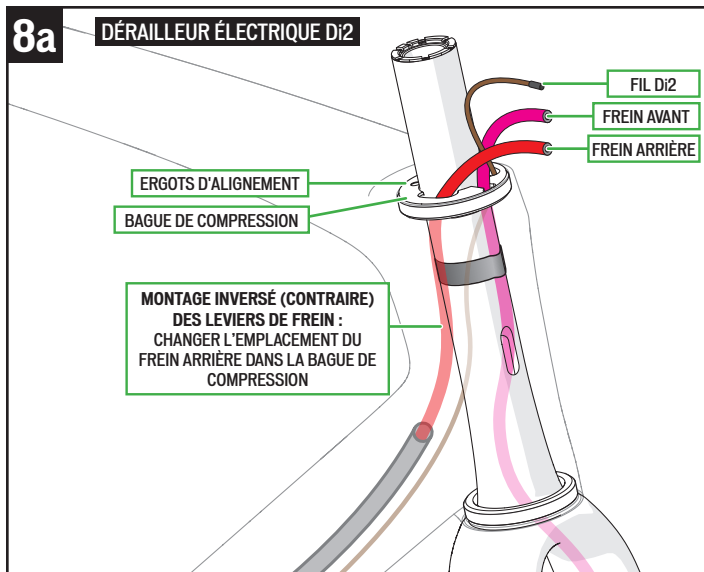


FIG. 8a : installation de la bague de compression (dérailleur électrique à fil).

- Faites passer les gaines de frein et le fil dans la bague de compression à travers leurs encoches respectives ; installez la bague de compression sur le pivot de direction puis insérez-la dans le roulement supérieur.
- Lorsque la fourche est orientée vers l'avant et que les extrémités des gaines ressortent du cadre, tournez la fourche de 90 degrés du côté opposé à celui où la gaine de frein arrière est montée. Ce mouvement de rotation permettra à la gaine de frein arrière de s'enrouler autour du pivot de direction.
- Lorsque la fourche est tournée à 90 degrés, tirez la gaine de frein arrière jusqu'à ce qu'elle se tende légèrement dans le cadre puis repoussez la gaine de 20 mm à l'intérieur du cadre. Cette longueur supplémentaire de 20 mm permettra ainsi de régler le stack et d'éviter que la gaine ne soit trop tendue lorsque vous tournez le cintre.

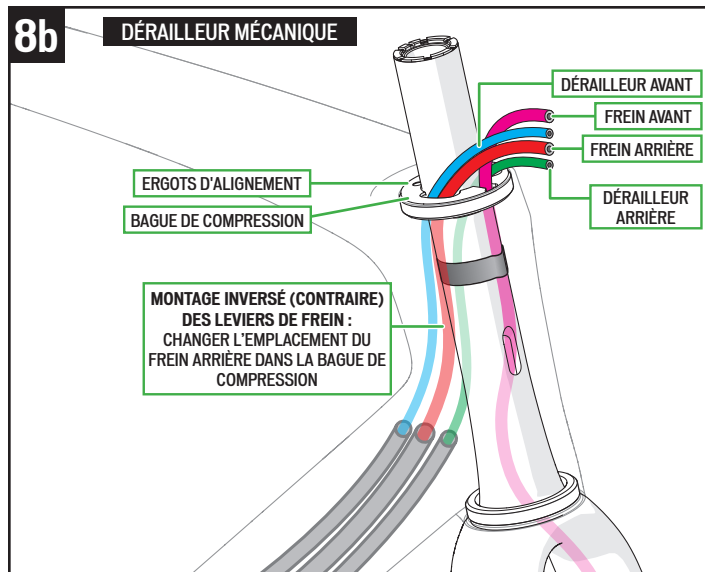
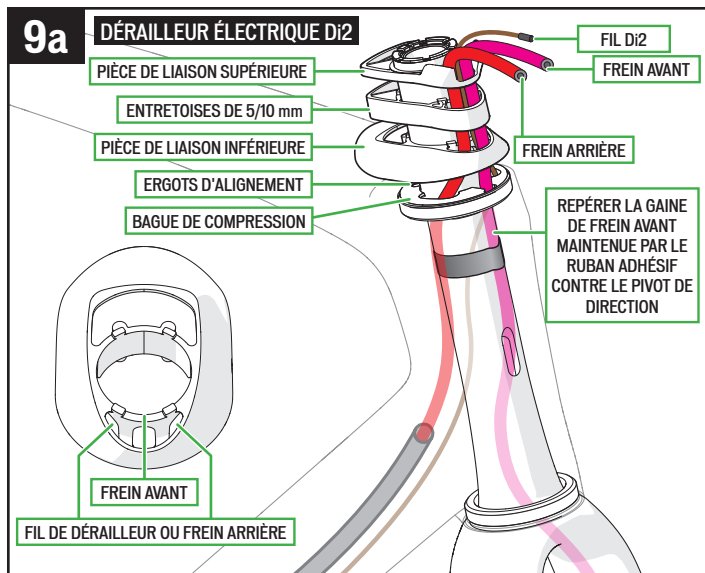


FIG. 8b : installation de la bague de compression (dérailleur mécanique).

- Faites passer les gaines de frein et de dérailleur mécanique dans la bague de compression à travers leurs encoches respectives ; installez la bague de compression sur le pivot de direction puis insérez-la dans le roulement supérieur.
- Lorsque la fourche est orientée vers l'avant et que les extrémités des gaines ressortent du cadre, tournez la fourche de 90 degrés du côté opposé à celui où la gaine de frein arrière est montée. Ce mouvement de rotation permettra à la gaine de frein arrière de s'enrouler autour du pivot de direction.
- Lorsque la fourche est tournée à 90 degrés, tirez la gaine de frein arrière jusqu'à ce qu'elle se tende légèrement dans le cadre puis repoussez la gaine de 20 mm à l'intérieur du cadre. Cette longueur supplémentaire de 20 mm permettra ainsi de régler le stack et d'éviter que la gaine ne soit trop tendue lorsque vous tournez le cintre.



7.1. POTENCE AÉRO

FIG. 9a : installation des pièces de liaison et du stack (dérailleur électrique à fil).

- Lors de l'installation des pièces de liaison et des entretoises sur le pivot de direction, faites passer les gaines de frein et le fil du Shimano Di2 dans la pièce de liaison inférieure à travers leurs orifices respectifs (Fig. 9a, zoom détaillé) puis faites-les remonter par l'orifice frontal des entretoises et par celui de la pièce de liaison supérieure.
- Insérez les gaines de frein et le fil du Di2 dans l'encoche frontale de la pièce de liaison supérieure puis installez la potence sur le pivot de direction.

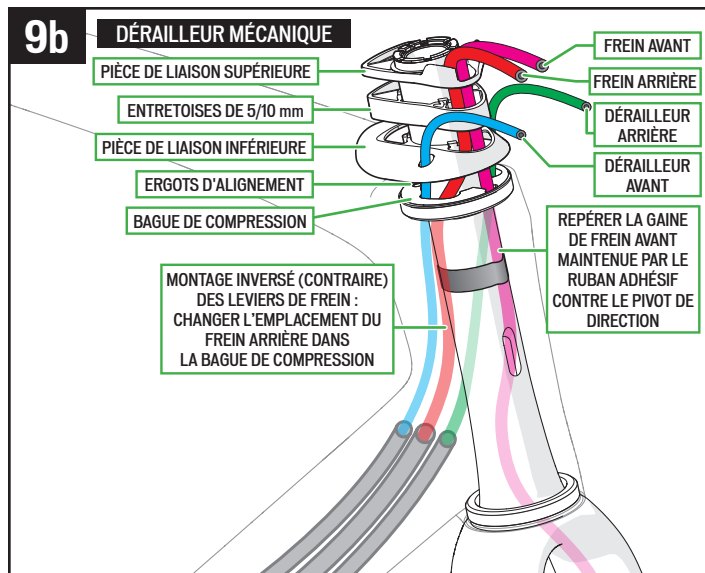


FIG. 9b : installation des pièces de liaison et du stack (dérailleur mécanique).

- Lors de l'installation des pièces de liaison et des entretoises sur le pivot de direction, faites passer les gaines de frein dans la pièce de liaison inférieure à travers leurs orifices respectifs puis faites-les remonter par l'orifice frontal des entretoises et par celui de la pièce de liaison supérieure.
- Insérez les gaines de dérailleur dans les orifices latéraux de la pièce de liaison. Les gaines de dérailleur peuvent passer indifféremment dans l'un ou l'autre des orifices et se croiser (montage recommandé) ou non pour se connecter à chaque levier de dérailleur (Fig. 23b).
- Insérez les gaines de frein dans l'encoche frontale de la pièce de liaison supérieure puis installez la potence sur le pivot de direction.

- La gaine de frein avant doit toujours passer à travers l'encoche frontale de la bague de compression.
- La gaine de frein arrière doit toujours passer dans la bague de compression à travers l'encoche latérale située du même côté que le levier de frein arrière. Les gaines de frein ne doivent jamais se croiser.
- **MÉCANIQUE** : les gaines de dérailleur avant et de dérailleur arrière peuvent passer indifféremment dans l'une ou l'autre des encoches latérales situées sur la bague de compression. Choisissez le côté à utiliser en fonction du montage souhaité avec les gaines croisées sous la potence avant d'entrer dans le cintre ou non.
- **ÉLECTRIQUE** : le fil passe par le côté opposé à celui de la gaine de frein arrière.



- Avec les entretoises aéro, vous devez utiliser en permanence les pièces de liaison inférieure et supérieure.
- La pièce de liaison inférieure possède deux ergots qui s'insèrent dans les deux orifices situés sur la bague de compression. Vérifiez qu'il s'alignent bien et qu'ils sont parfaitement insérés.
- Fig. 9a : le fil du Di2 passe par le côté et ressort par le centre.



Les entretoises utilisées ici sont fendues pour pouvoir être installées ou retirées en fonction du réglage de la hauteur du stack sans avoir à démonter les gaines et les fils.



Pour enclencher le clip, installez l'entretoise sur le pivot de direction puis faites coulisser le clip par-dessus, à la verticale.



AVERTISSEMENT ! N'appliquez pas de graisse ou de pâte de montage pour composant carbone (pâte carbone) entre la potence et le pivot de direction et ne tournez pas la potence sur le pivot de direction. Cela peut endommager la surface en composite et entraîner une défaillance importante de la fourche ainsi que des blessures graves voire mortelles.

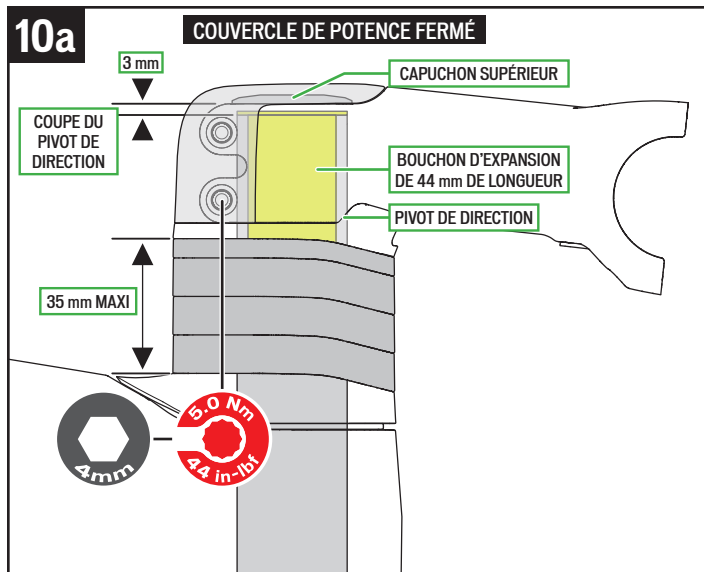


Fig. 10a : installation du couvercle de potence fermé.

- Pour utiliser le couvercle de potence fermé, le pivot de direction doit d'abord être coupé à 3 mm en-dessous du haut de la potence.



Le stack peut être placé entre les pièces de liaison inférieure et supérieure et mesurer jusqu'à 35 mm de hauteur.

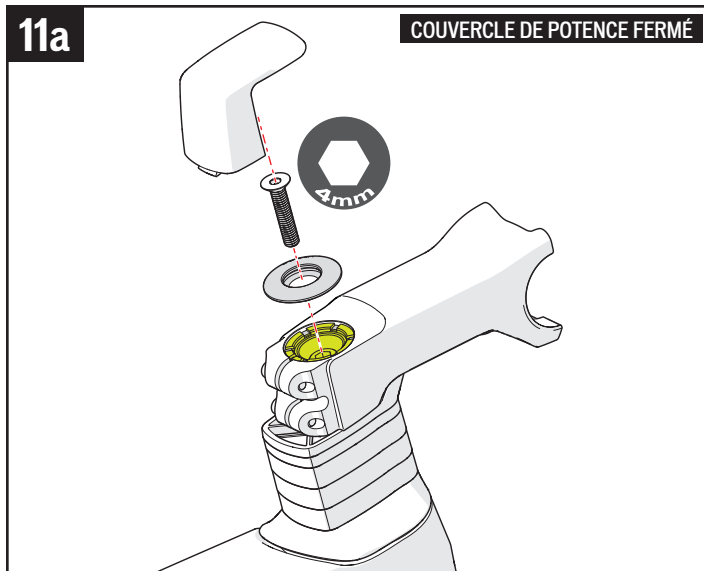


FIG. 11a : installation du couvercle de potence fermé (pivot de direction coupé à 3 mm en-dessous de la potence).

- Installez le capuchon supérieur et la vis puis installez le couvercle de potence sans ouverture par-dessus. Vous pouvez régler le jeu de direction à tout moment.

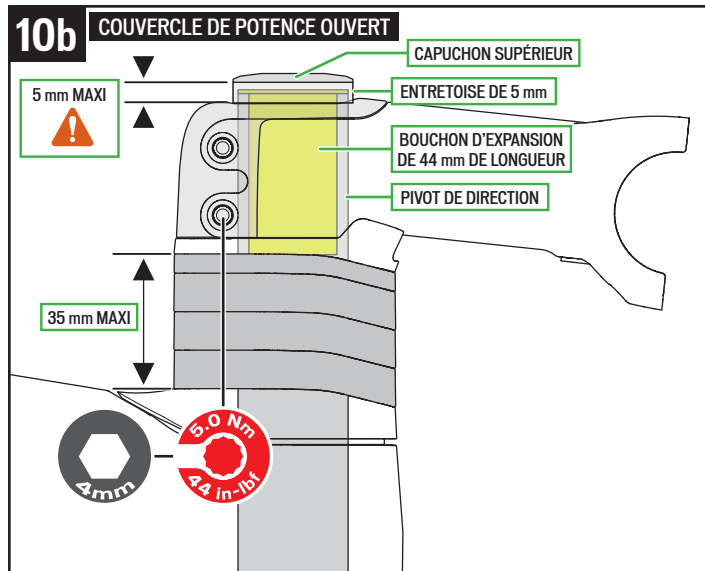


Fig. 10b : installation du couvercle de potence ouvert.

- Pour utiliser le couvercle de potence ouvert, la hauteur maximale des entretoises ne doit pas dépasser 5 mm. Sinon, la potence ne sera pas parfaitement soutenue par le bouchon d'expansion.



Le stack peut être placé entre les pièces de liaison inférieure et supérieure et mesurer jusqu'à 35 mm de hauteur.

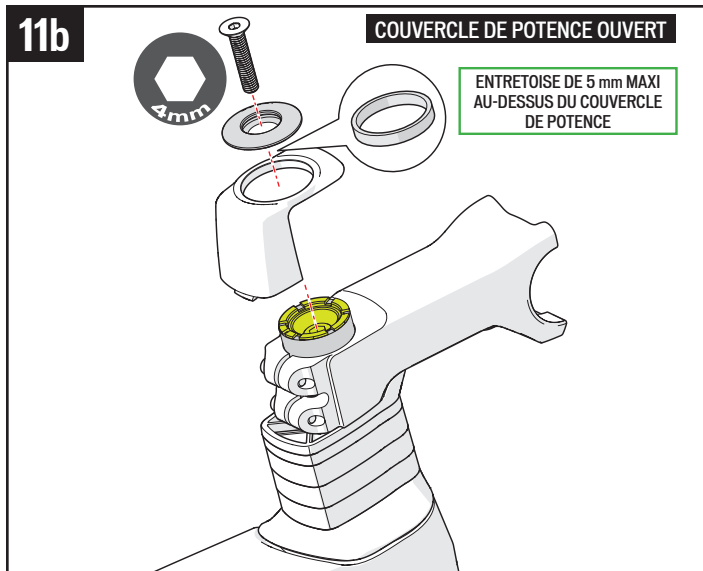


FIG. 11b : installation du couvercle de potence ouvert (pivot de direction apparent au-dessus de la potence).

- Posez le couvercle de potence avec ouverture sur le dessus, placez les entretoises de 5 mm de hauteur maximum sur le dessus de la potence puis installez le capuchon supérieur et la vis. Vous pouvez régler le jeu de direction à tout moment.



AVERTISSEMENT ! Le bon positionnement du bouchon de compression est nécessaire au soutien structurel de la fixation de la potence. Les entretoises installées entre le couvercle de potence et le capuchon supérieur ne doivent pas dépasser une hauteur de 5 mm.

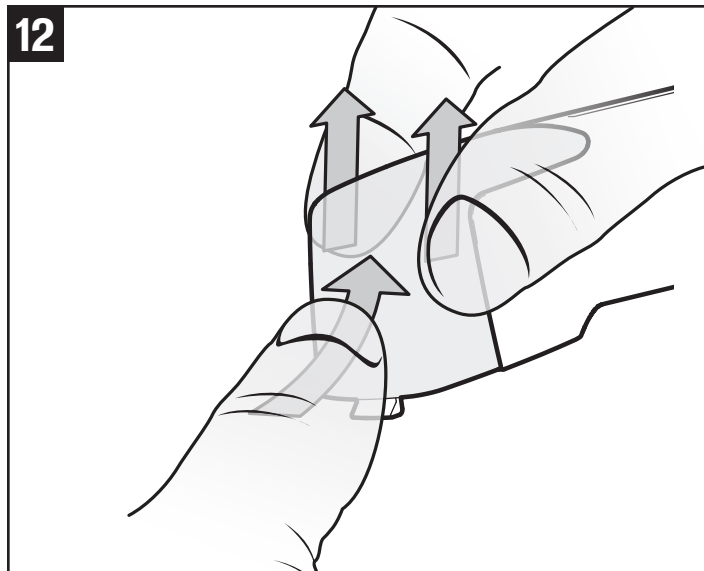


FIG. 12 : démontage du capuchon supérieur fermé (pour accéder à la vis de la potence).

- Pour détacher le couvercle de potence fermé situé sur le capuchon supérieur et la pièce de liaison supérieure, appuyez sur l'arrière du couvercle vers l'avant et vers le haut tout en tirant sur les côtés.

7.2. POTENCE STANDARD

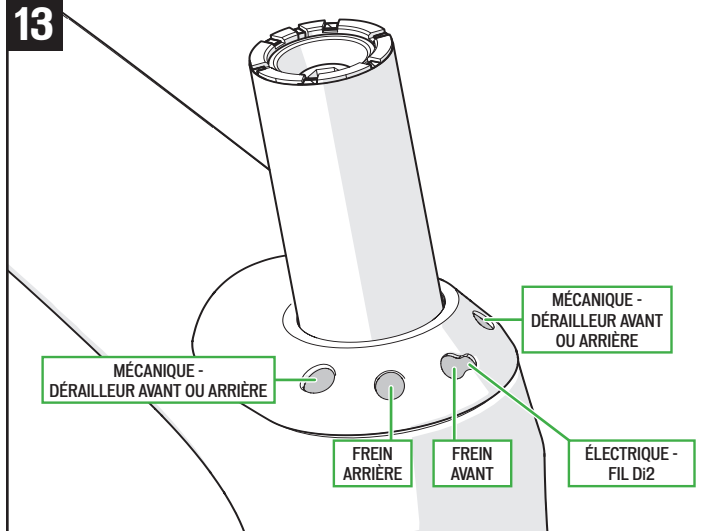


FIG. 13 : installation d'une potence standard.

- Installez la pièce de liaison universelle sur le pivot de direction puis faites passer les gaines (et le fil du Shimano Di2 le cas échéant) à travers leurs orifices respectifs.
- **Dérailleur Shimano Di2** : faites passer le fil à travers l'orifice de forme oblongue prévu à cet effet puis insérez le fil dans le petit creux avant de faire passer la gaine de frein avant à travers le même orifice.
- **Freins** : les gaines de frein passent à travers les deux orifices du centre. La gaine de frein avant doit passer à travers l'orifice de forme oblongue.
- **Dérailleur mécanique** : faites passer les gaines de dérailleur à travers les orifices latéraux les plus éloignés de la partie centrale. Les gaines peuvent passer indifféremment dans l'un ou l'autre des orifices pour se connecter à chaque levier de dérailleur en se croisant ou non (Fig. 23b).

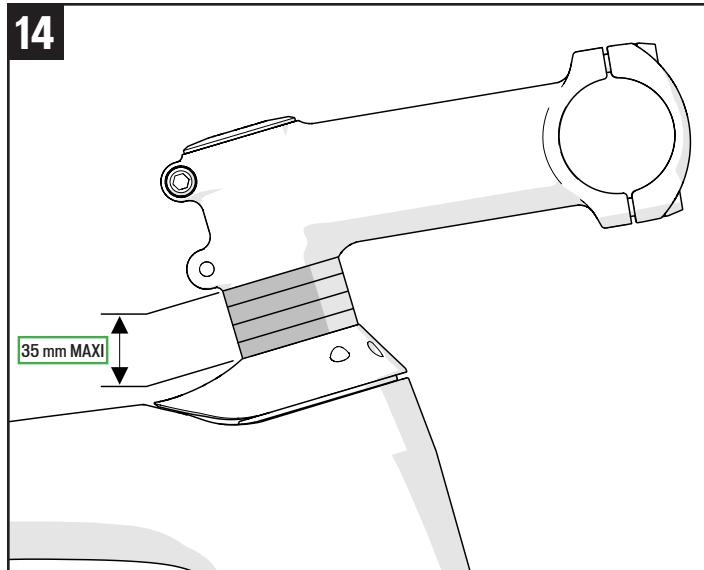


FIG. 14 : réglage de la hauteur du stack.

- Installez le stack composé d'entretroises rondes (35 mm maxi) puis installez la potence et le capuchon supérieur.
- Faites passer les gaines et les fils jusqu'aux leviers de frein et de dérailleur puis terminez l'installation en respectant les instructions du fabricant.



AVERTISSEMENT ! Les bavures et bords tranchants 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.



AVERTISSEMENT ! Les potences Specialized ont été spécifiquement conçues pour fonctionner avec les fourches Specialized dotées d'un pivot de direction en carbone afin de garantir une répartition des charges optimale. Specialized ne recommande pas l'utilisation de potences autres que Specialized avec des découpes larges au niveau du contact avec le pivot de direction. De telles découpes larges réduisent la surface de fixation et peuvent concentrer les charges sur le pivot de direction en carbone de manière dangereuse. Si vous utilisez une potence standard (au lieu de la potence Tarmac SL7), choisissez uniquement une potence standard de style fendu. N'utilisez pas de potence avec collier à cale interne car ce genre de potence peut endommager le pivot de direction en cas de mauvaise installation.

Comme nous ne pouvons pas tester toutes les combinaisons possibles, Specialized ne recommande pas l'utilisation de potences autres que Specialized avec des fourches Specialized (pivots de direction en carbone) et des bouchons pour pivot de direction en carbone Specialized, sauf si ces composants ont été montés d'origine par Specialized.



AVERTISSEMENT ! N'appliquez pas de graisse ou de pâte de montage pour composant carbone (pâte carbone) entre la potence et le pivot de direction et ne tournez pas la potence sur le pivot de direction. Cela peut endommager la surface en composite et entraîner une défaillance importante de la fourche ainsi que des blessures graves voire mortelles.

7.3. MONTAGE DU CINTRE

15

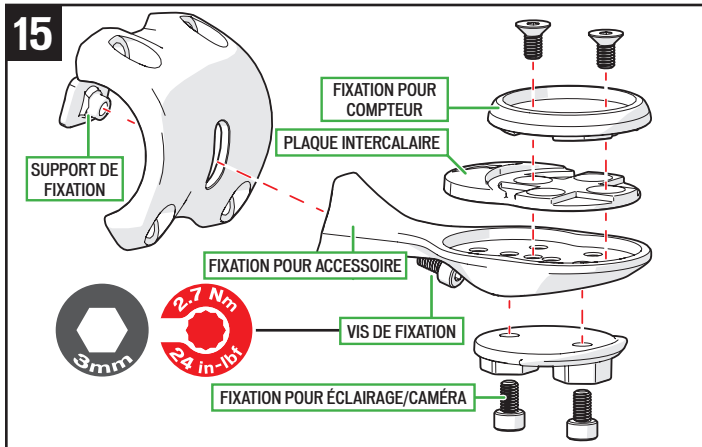


FIG. 15 : installation de la fixation pour accessoire Specialized - facultative.



La fixation pour accessoire Specialized est compatible avec les adaptateurs pour accessoire Bar Fly 4. Le support de fixation pour accessoire propose deux positions de montage différentes en fonction de la taille du compteur. Les adaptateurs fournis sont compatibles avec la plupart des supports les plus courants pour compteurs, éclairages et caméras. Des adaptateurs supplémentaires sont proposés sur www.barflybike.com.



ATTENTION : le sens de montage du support de fixation est très important pour l'intégrité structurelle de la potence et du cintre. Si le support est positionné à la verticale, il ne sera pas correctement installé et, une fois serré au couple recommandé, il pourra même endommager le cintre.

- Appliquez de la Loctite bleue sur la vis de fixation, placez le support de fixation à l'horizontale à l'intérieur de la face avant de la potence puis installez la fixation pour accessoire sur la face avant de la potence. Une fois l'angle de la fixation pour accessoire réglé, serrez la vis au couple de 2,7 Nm/24 in-lbf.
- Installez les accessoires de votre choix puis serrez les vis.

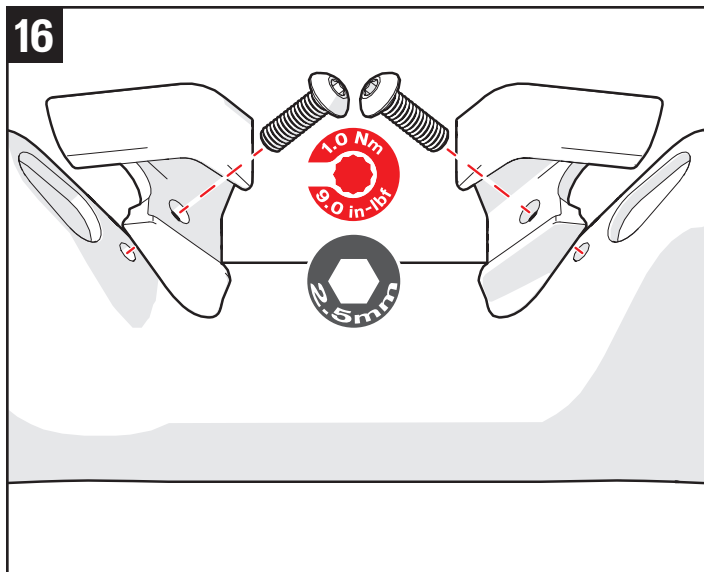


FIG. 16 : installation des clips sur le cintre.

- Installez les deux clips pour cintre sur leur côté respectif.
- Serrez les deux vis au couple de 1,0 Nm/9,0 in-lbf.

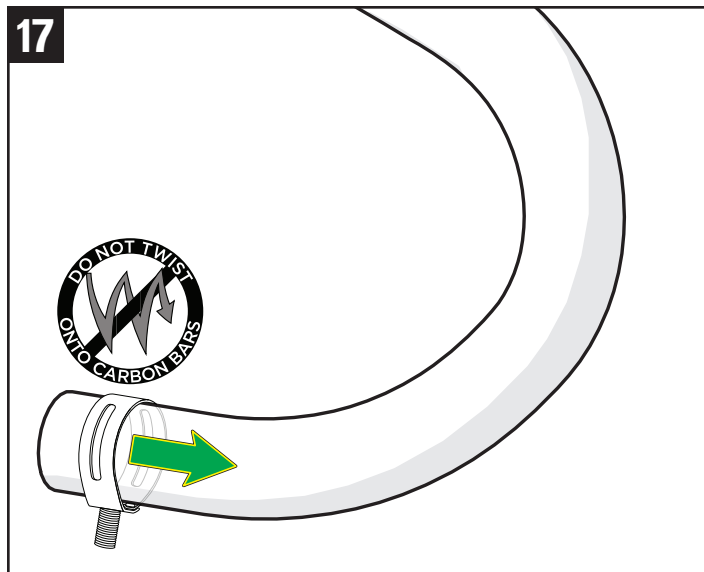


FIG. 17 : installation des leviers de frein/dérailleur.

- Faites coulisser les colliers des leviers de frein/dérailleur sur le cintre puis installez les leviers de frein/dérailleur sur les colliers.
- Alignez les leviers puis serrez les vis des colliers au couple recommandé par le fabricant.



AVERTISSEMENT ! Ne tournez pas le collier pour l'installer sur le cintre. Cela peut endommager la fibre de carbone.

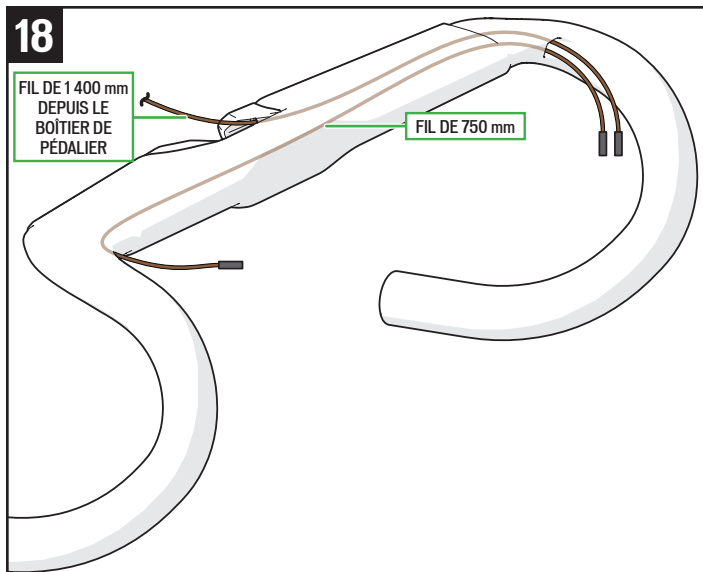


FIG. 18 (Shimano Di2) : installation des gaines de frein et des fils de dérailleur.

- Insérez un fil de 750 mm de longueur à travers le cintre et faites ressortir ses embouts par les orifices de sortie situés avant la courbure des poignées.
- Insérez le fil de 1400 mm dans le cintre par le dessous de la potence jusqu'à l'un des leviers de dérailleur.

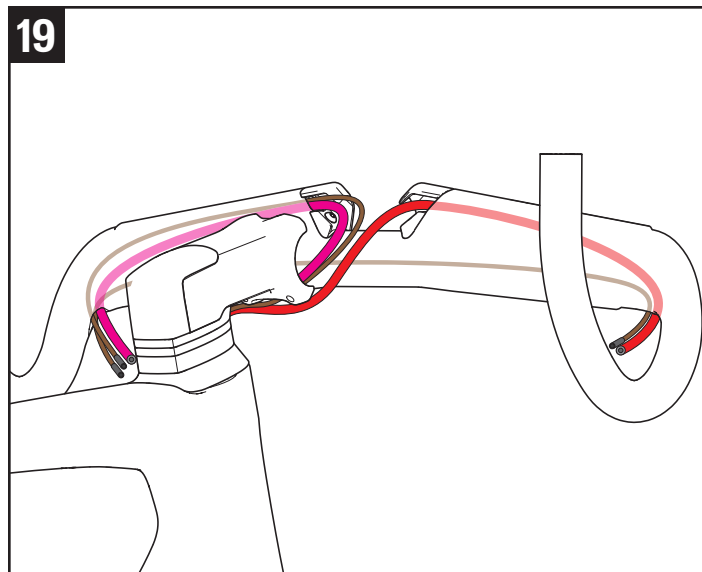


FIG. 19 (Shimano Di2) : installation des gaines de frein.

- Insérez les gaines de frein dans le cintre par leur côté respectif jusqu'à ce qu'elles ressortent du cintre près des fils.



Les gaines de frein, depuis leur sortie du pivot de direction jusqu'à leur entrée dans le cintre, ne doivent jamais se croiser. Si le levier de frein arrière est positionné à droite, alors la gaine de frein arrière ressort du tube de direction par le côté droit et reste de ce côté jusqu'à ce qu'elle entre dans le cintre par l'orifice de droite.

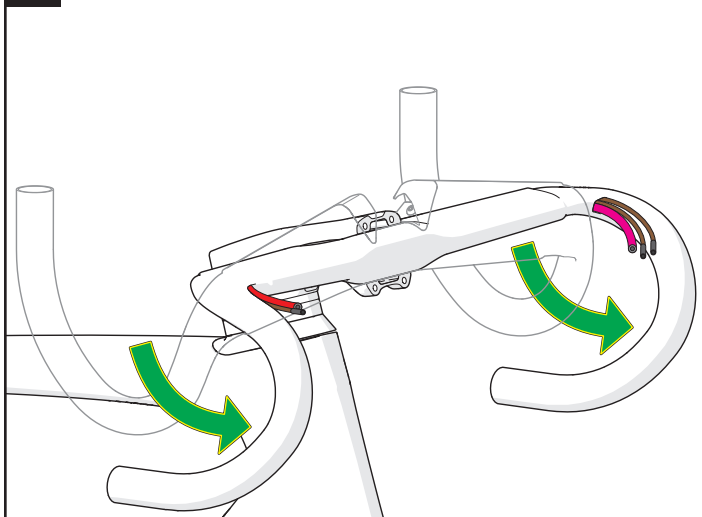
20

FIG. 20 : installation du cintre.

- Positionnez le cintre contre le collier de la potence avec les poignées tournées vers le bas puis faites pivoter le cintre dans la position souhaitée.

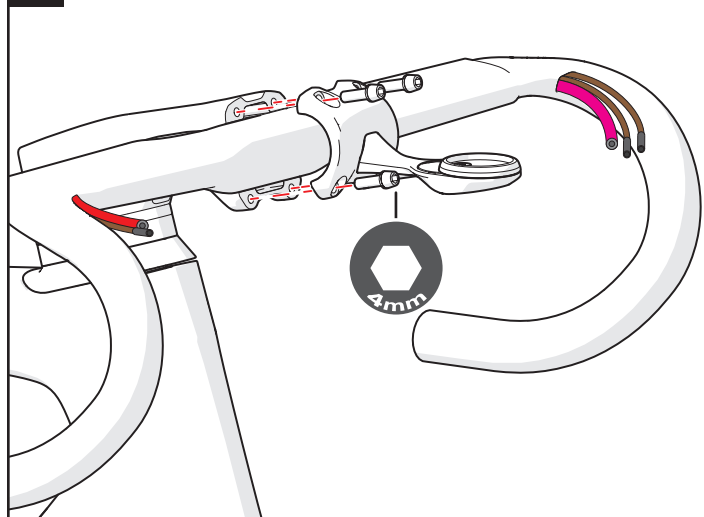
21

FIG. 21 : installation de la face avant de la potence.

- Vissez les vis de la potence à travers la face avant et dans le corps de la potence, sans les serrer.
- Faites pivoter le cintre dans la position souhaitée.

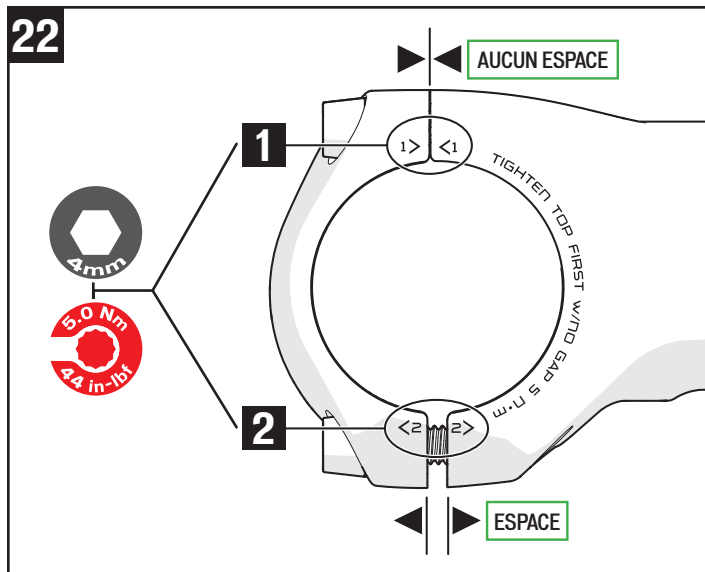


FIG. 22 : serrage des vis de la potence.

AVERTISSEMENT ! Sur la potence Tarmac SL7, il n'y a aucun espace entre le corps de la potence et la face avant au niveau des vis supérieures. Les vis supérieures doivent être serrées 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.

- **1** : serrez progressivement les vis supérieures au couple recommandé.
- **2** : serrez progressivement les vis inférieures en alternant entre celle de gauche et celle de droite jusqu'à atteindre le couple de serrage recommandé.

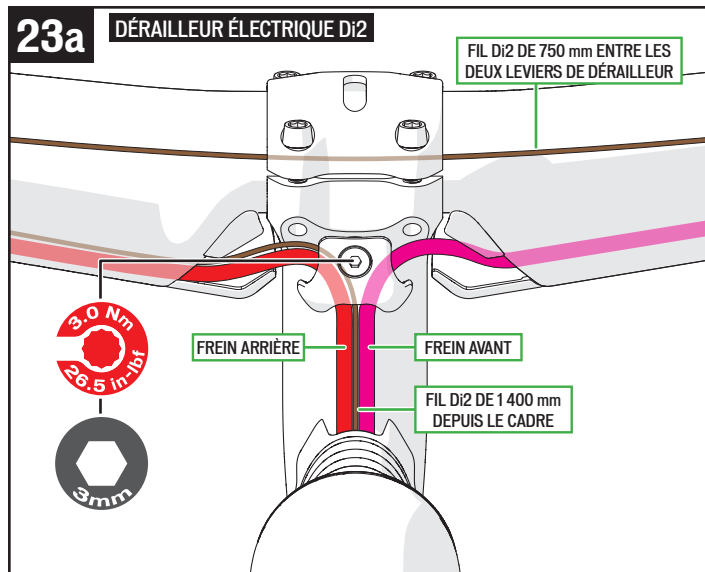


FIG. 23a : fixation des gaines de frein sous la potence (dérailleur électrique à fil).

- Installez la patte de câblage sur la potence afin d'attacher les gaines de frein et le fil du Di2 sous la potence.
- Serrez la vis de la patte de câblage sur la potence au couple de 3,0 Nm/26,5 in-lbf.

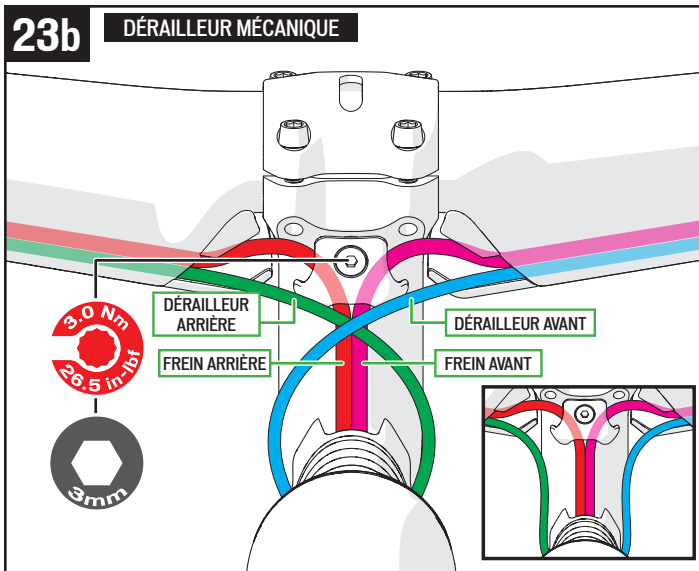


FIG. 23b : fixation des gaines de frein sous la potence (dérouleur mécanique).

- Installez la patte de câblage sur la potence afin d'attacher les gaines de frein sous la potence. Les gaines de dérailleur NE doivent PAS passer à travers la patte de câblage : elles passent directement dans les ouvertures du cintre.
- Insérez les gaines de frein et de dérailleur avant et arrière à travers le côté du cintre qui correspond à l'emplacement des leviers de frein et de dérailleur à gauche ou à droite. Nous vous recommandons d'utiliser le schéma de montage croisé Cali comme illustré mais le montage des gaines non croisées (Fig. 23b, zoom détaillé) est également possible.
- Serrez la vis de la patte de câblage sur la potence au couple de 3,0 Nm/26,5 in-lbf.



Ne pincez ni les gaines ni le fil du Di2 avec la patte de câblage sur la potence.



Avant de couper les durites hydrauliques, il peut être utile de repousser un peu de longueur de durite à l'intérieur du cintre. Ceci permettra de procéder à de petits réglages éventuels.

- Insérez les gaines à travers le cintre et faites-les ressortir au niveau des leviers puis terminez l'installation des leviers de frein et de dérailleur en respectant les instructions du fabricant.

8. ÉTAPES FINALES

- Terminez les étapes restantes pour l'installation de la transmission et des autres composants en respectant les instructions du fabricant de ces composants.
- Installez la guidoline sur le cintre.
- Vérifiez le réglage puis contrôlez de nouveau le couple de serrage de toutes les vis.

SPECIALIZED BICYCLE COMPONENTS

15130 Concord Circle, Morgan Hill, CA 95037 (408) 779-6229