

Français

MANUEL DE L'UTILISATEUR

EPIC / EPIC EVO

VTT



LANGUAGE VERSIONS

- EN: This document is available for download in additional languages at www.specialized.com.
- CNS: 本档的其他语言版本可从 www.specialized.com 下载。
- CNT: 本文件有其他語言版本，請至 www.specialized.com 下载。
- CZ: Tento dokument je k dispozici ke stažení v dalších jazycích na adrese www.specialized.com.
- DA: Dette dokument kan downloades på flere sprog, på www.specialized.com.
- DE: Dieses Dokument steht in weiteren Sprachen zum Download unter www.specialized.com zur Verfügung.
- ES: Este documento está disponible para su descarga en otros idiomas en www.specialized.com.
- FI: Tämä asiakirja on ladattavissa muunkielisenä osoitteessa www.specialized.com.
- FR : Ce document peut être téléchargé dans d'autres langues sur le site www.specialized.com.
- HR: Ovaj dokument na dodatnim jezicima možete preuzeti na stranici www.specialized.com.
- IT: Questo documento può essere scaricato in altre lingue all'indirizzo www.specialized.com.
- JP: 本文書の他の言語によるバージョンは、www.specialized.com からダウンロードできます。
- KR: 이 문서를 기타 언어로 다운로드: www.specialized.com.
- NL: Dit document kan worden gedownload in andere talen via www.specialized.com.
- NO: Dette dokumentet er tilgjengelig for nedlasting på flere språk på www.specialized.com.
- PL: Niniejszy dokument można pobrać w innych wersjach językowych ze strony www.specialized.com.
- PT: Este documento está disponível para download em outros idiomas em www.specialized.com.
- RU: Настоящий документ доступен для загрузки на других языках по адресу www.specialized.com.
- SK: Tento dokument je k dispozícii na stiahnutie v ďalších jazykoch na lokalite www.specialized.com.
- SL: Ta dokument je na voljo za prenos v dodatnih jezikih na spletni strani www.specialized.com.
- SV: Detta dokument kan laddas ned i andra språkversioner från www.specialized.com.

SPECIALIZED BICYCLE COMPONENTS | 15130 Concord Circle, Morgan Hill, CA 95037 (408) 779-6229

0000197534_UM_R1 06/23

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. 877-808-8154

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUCTION | 3 |
| 1.1. Garantie | 4 |
| 2. INFORMATIONS GÉNÉRALES | 5 |
| 2.1. Conditions d'utilisation | 5 |
| 2.2. Limites de poids | 5 |
| 3. GÉOMÉTRIE | 6 |
| 4. CARACTÉRISTIQUES | 9 |
| 4.1. Outils nécessaires | 12 |
| 4.2. Compatibilité des composants | 12 |
| 4.3. Pressions des pneus recommandées | 13 |
| 5. REMARQUES GÉNÉRALES SUR LE MONTAGE | 14 |
| 5.1. Insertion minimale/maximale de la tige de selle | 15 |
| 5.2. SWAT 4.0 | 16 |
| 5.3. Protège base | 17 |
| 5.4. Cache de l'orifice d'accès et protection du tube diagonal | 17 |
| 5.5. Boîtier de pédalier | 18 |
| 5.6. Patte de dérailleur arrière | 18 |
| 5.7. Installer et aligner le guide-chaîne MRP | 20 |
| 6. CARACTÉRISTIQUES DU TRIANGLE ARRIÈRE | 21 |
| 6.1. Caractéristiques des roulements et des entretoises | 22 |
| 6.2. Caractéristiques des vis, axes, rondelles et Flip Chip | 24 |
| 6.3. Montage du triangle arrière | 25 |
| 6.4. Réglage des Flip Chip | 29 |
| 7. PASSAGE DES CÂBLES | 31 |
| 7.1. Passage des câbles par les orifices [externes] de câblage interne du tube de direction | 32 |
| 7.2. Passage des câbles (interne) par l'unité du jeu de direction | 34 |
| 7.3. Frein avant | 35 |
| 8. MONTAGE DU JEU DE DIRECTION, DE LA FOURCHE ET DE LA POTENCE | 36 |
| 8.1. Modèles avec passage de câbles externe | 36 |
| 8.2. Modèles avec passage de câbles interne | 38 |
| 8.3. Positionner, aligner et serrer l'unité du jeu de direction | 40 |
| 9. RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR | 41 |
| 9.1. Informations générales | 41 |
| 9.2. Régler le sag | 42 |
| 9.3. Régler la détente | 42 |
| 9.4. Régler la compression | 42 |
| 10. REMARQUES GÉNÉRALES SUR L'ENTRETIEN | 43 |
| 10.1. Entretien des suspensions | 44 |
| 10.2. Pièces de rechange et accessoires | 45 |

1. INTRODUCTION

CE MANUEL DE L'UTILISATEUR CONTIENT DES INFORMATIONS IMPORTANTES. VEUILLEZ LE LIRE AVEC ATTENTION ET LE CONSERVER EN LIEU SÛR.

Ce Manuel de l'utilisateur a été rédigé en anglais et peut avoir été traduit dans d'autres langues le cas échéant. 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.

Ce manuel de l'utilisateur concerne uniquement le vélo Epic/Epic EVO, présenté dans ce document comme « le vélo », et il doit être lu en complément du Manuel du propriétaire Specialized Bicycle (Specialized Bicycle Owner's Manual), présenté dans ce document comme « le Manuel du propriétaire ». Ce Manuel de l'utilisateur 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. Vous devez également lire le Manuel du propriétaire dans son intégralité car il contient des informations et des instructions générales importantes que nous vous recommandons de respecter. Si vous ne disposez pas du Manuel du propriétaire, vous pouvez le télécharger gratuitement sur www.specialized.com ou l'obtenir auprès de votre revendeur Specialized agréé ou de votre service Rider Care Specialized.

Veillez noter que tous les avis et instructions sont susceptibles d'être modifiés et mis à jour sans préavis. Rendez-vous sur www.specialized.com pour prendre connaissance des dernières mises à jour.

Des informations supplémentaires relatives à la sécurité, au fonctionnement et à l'entretien de composants spécifiques tels que la suspension 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. En cas de conflit entre les informations contenues dans ce Manuel de l'utilisateur et celles fournies par le fabricant d'un composant, veuillez contacter votre revendeur Specialized agréé.

Ce document peut être téléchargé dans d'autres langues sur le site www.specialized.com. Pour obtenir des informations utiles sur votre vélo, consultez l'adresse www.support.specialized.com.

À la lecture de ce manuel de l'utilisateur, vous rencontrerez plusieurs symboles et avertissements importants détaillés 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 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.

Ce symbole attire l'attention du lecteur sur des informations particulièrement importantes.



Les conseils techniques sont des conseils et des astuces utiles concernant l'installation et l'utilisation de l'équipement.



Ce symbole signifie qu'une graisse de haute qualité doit être appliquée comme illustré.



Ce symbole signifie qu'une pâte de montage pour carbone de haute qualité doit être appliquée comme illustré.



Ce symbole signifie qu'un frein filet bleu de haute qualité doit être appliqué comme illustré.



Ce symbole signifie qu'un frein filet vert de haute qualité doit être appliqué comme illustré.

1.1. Garantie

Veillez vous reporter aux dispositions écrites de la garantie fournie avec votre vélo ou consulter le site www.specialized.com/warranty afin de télécharger la version la plus récente. Une copie est également disponible chez votre revendeur Specialized agréé.

2. INFORMATIONS GÉNÉRALES

2.1. Conditions d'utilisation

Vélos conçus pour les Conditions de pratique 1 et 2 plus les sentiers accidentés, les petits obstacles et les portions techniques faciles, y compris les portions où le pneu peut perdre momentanément le contact avec le sol. **NON CONÇUS** pour les sauts. Tous les VTT sans suspension arrière appartiennent à la Condition 3, de même que certains modèles dotés d'une suspension arrière légère.

Conçus pour le Cross-country et la course modérée ou engagée sur terrains moyennement difficiles (par ex., terrain vallonné avec petits obstacles comme des racines, des cailloux, des surfaces meubles ou tassées et des creux). Les équipements de Cross-country et de Marathon (pneus, amortisseurs, cadres, transmissions) sont légers, ce qui privilégie la vitesse et la maniabilité plutôt que la force brute. Le débattement de la suspension est relativement court car ce type de vélo est conçu avant tout pour être réactif.

Non conçus pour le freeride extrême, la descente, le Dirt Jumping, la descente acrobatique ou la pratique extrême ou très engagée. Non conçus pour les sauts, les réceptions brutales et les parcours jalonnés de gros obstacles.

Compromis : les vélos de Cross-country sont plus légers, plus rapides en montée et plus maniables que les vélos de All-mountain. Les vélos de Cross-country et de Marathon compensent un certain manque de robustesse par une meilleure efficacité de pédalage et une vitesse supérieure dans les montées.

CROSS-COUNTRY,
MARATHON,
SEMI-RIGIDES



2.2. Limites de poids

| MODÈLE | LIMITE DE POIDS DE CHARGEMENT | LIMITE STRUCTURELLE DE POIDS |
|----------|-------------------------------|------------------------------|
| | kg/lb | kg/lb |
| Epic | 5/11 | 127/280 |
| Epic EVO | 5/11 | 127/280 |

LIMITE DE POIDS DE CHARGEMENT : le poids de chargement maximal pour lequel un vélo a été conçu et testé par rapport à sa structure.

LIMITE STRUCTURELLE DE POIDS : le poids total maximal (cycliste plus chargement) pour lequel un vélo a été conçu et testé par rapport à sa structure.

AVERTISSEMENT ! La limite de poids de chargement indiquée s'applique uniquement au chargement transporté au moyen de porte-bagages et de sacs de selle compatibles. Si la limite de poids de chargement du vélo est différente de la limite de poids de chargement fixée par le fabricant de la sacoche de selle ou du porte-bagage, respectez toujours la plus petite limite mentionnée. Si vous ajoutez d'autres accessoires de chargement, y compris, notamment, des paniers et des sièges pour enfant, vous le faites sous votre entière responsabilité car de tels accessoires n'ont pas été testés en termes de compatibilité, de fiabilité et de sécurité pour votre vélo. Le non-respect de cet avertissement peut entraîner des blessures graves voire mortelles.

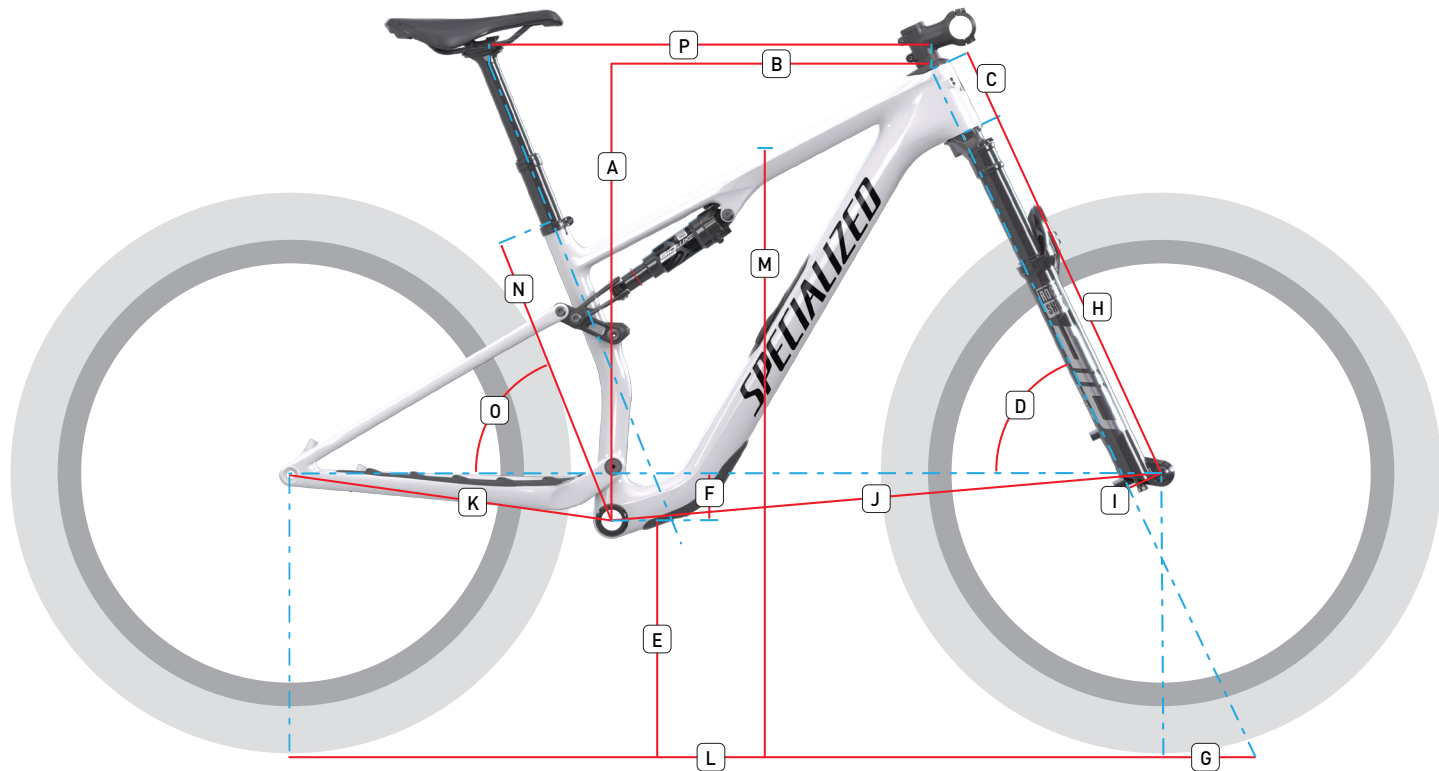


ATTENTION : la fixation d'objets tels que des sacs, des porte-bidons, des boîtes de rangement, des porte-bagages ou des garde-boue sur votre vélo peut endommager le cadre. L'utilisation d'éléments de protection pour le cadre comme des étiquettes de protection peut éviter d'endommager le cadre.



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.

3. GÉOMÉTRIE



| EPIC (BOÎTIER DE PÉDALIER BAS) | | TAILLE DU CADRE | | | | |
|--------------------------------|---|-----------------|------|------|------|------|
| | GÉOMÉTRIE | XS | S | M | L | XL |
| A | Stack (mm) | 603 | 597 | 598 | 610 | 628 |
| B | Reach (mm) | 390 | 420 | 450 | 475 | 500 |
| C | Longueur du tube de direction (mm) | 92 | 92 | 95 | 110 | 130 |
| D | Angle de chasse (°) | 65,9 | 65,9 | 65,9 | 65,9 | 65,9 |
| E | Hauteur du boîtier de pédalier (mm) | 318 | 324 | 326 | 328 | 328 |
| F | Drop du boîtier de pédalier (mm) | 52 | 46 | 44 | 42 | 42 |
| G | Trail (mm) | 117 | 117 | 117 | 117 | 117 |
| H | Longueur de fourche : totale (mm) | 530 | 530 | 530 | 530 | 530 |
| I | Déport de fourche (mm) | 44 | 44 | 44 | 44 | 44 |
| J | Axe boîtier de pédalier-roue avant (mm) | 687 | 716 | 747 | 778 | 811 |
| K | Longueur des bases (mm) | 435 | 435 | 435 | 435 | 435 |
| L | Empattement (mm) | 1117 | 1147 | 1179 | 1210 | 1243 |
| M | Hauteur de dégagement d'entrejambe (mm) | 376 | 383 | 388 | 397 | 402 |
| N | Longueur du tube de selle (mm) | 370 | 390 | 410 | 450 | 500 |
| O | Angle du tube de selle (°) | 76,5 | 76,0 | 75,5 | 75,5 | 75,5 |
| P | Longueur du tube supérieur, horizontal (mm) | 535 | 569 | 605 | 633 | 662 |
| | Longueur des manivelles (mm) | 165 | 170 | 170 | 175 | 175 |
| | Largeur du cintre (mm)* | 760 | 760 | 760 | 760 | 760 |
| | Longueur de la potence (mm) | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| | Largeur de la selle (mm) | 155 | 155 | 143 | 143 | 143 |

| EPIC (BOÎTIER DE PÉDALIER HAUT) | | TAILLE DU CADRE | | | | |
|---------------------------------|---|-----------------|------|------|------|------|
| | GÉOMÉTRIE | XS | S | M | L | XL |
| A | Stack (mm) | 600 | 594 | 595 | 606 | 624 |
| B | Reach (mm) | 395 | 424 | 454 | 479 | 504 |
| C | Longueur du tube de direction (mm) | 92 | 92 | 95 | 110 | 130 |
| D | Angle de chasse (°) | 66,3 | 66,3 | 66,3 | 66,3 | 66,3 |
| E | Hauteur du boîtier de pédalier (mm) | 323 | 329 | 331 | 333 | 334 |
| F | Drop du boîtier de pédalier (mm) | 47 | 41 | 39 | 37 | 36 |
| G | Trail (mm) | 114 | 114 | 114 | 114 | 114 |
| H | Longueur de fourche : totale (mm) | 530 | 530 | 530 | 530 | 530 |
| I | Déport de fourche (mm) | 44 | 44 | 44 | 44 | 44 |
| J | Axe boîtier de pédalier-roue avant (mm) | 687 | 716 | 747 | 778 | 811 |
| K | Longueur des bases (mm) | 434 | 434 | 434 | 434 | 434 |
| L | Empattement (mm) | 1116 | 1147 | 1178 | 1209 | 1243 |
| M | Hauteur de dégagement d'entrejambe (mm) | 381 | 388 | 393 | 402 | 407 |
| N | Longueur du tube de selle (mm) | 370 | 390 | 410 | 450 | 500 |
| O | Angle du tube de selle (°) | 76,9 | 76,4 | 75,9 | 75,9 | 75,9 |
| P | Longueur du tube supérieur, horizontal (mm) | 534 | 568 | 604 | 632 | 661 |
| | Longueur des manivelles (mm) | 165 | 170 | 170 | 175 | 175 |
| | Largeur du cintre (mm)* | 760 | 760 | 760 | 760 | 760 |
| | Longueur de la potence (mm) | 60 | 60 | 60 | 60 | 60 |
| | Largeur de la selle (mm) | 155 | 155 | 143 | 143 | 143 |

*Les modèles Epic Expert sont équipés d'un cintre de 750 mm.



Les modèles Epic sont configurés en usine avec le Flip Chip tourné sur la position haute. Pour le tourner sur la position basse, consultez la rubrique **6.4. Réglage des Flip Chip** ainsi que le tableau de la géométrie du vélo **Epic (boîtier de pédalier bas)**.

| EPIC EVO (BOÎTIER DE PÉDALIER BAS) | | TAILLE DU CADRE | | | | |
|------------------------------------|---|-----------------|------|------|------|------|
| | GÉOMÉTRIE | XS | S | M | L | XL |
| A | Stack (mm) | 606 | 601 | 601 | 613 | 632 |
| B | Reach (mm) | 385 | 415 | 445 | 470 | 495 |
| C | Longueur du tube de direction (mm) | 92 | 92 | 95 | 110 | 130 |
| D | Angle de chasse (°) | 65,4 | 65,5 | 65,5 | 65,5 | 65,5 |
| E | Hauteur du boîtier de pédalier (mm) | 322 | 327 | 329 | 331 | 331 |
| F | Drop du boîtier de pédalier (mm) | 48 | 43 | 41 | 39 | 39 |
| G | Trail (mm) | 121 | 121 | 121 | 120 | 120 |
| H | Longueur de fourche : totale (mm) | 540 | 540 | 540 | 540 | 540 |
| I | Déport de fourche (mm) | 44 | 44 | 44 | 44 | 44 |
| J | Axe boîtier de pédalier-roue avant (mm) | 690 | 720 | 751 | 782 | 815 |
| K | Longueur des bases (mm) | 435 | 435 | 435 | 435 | 435 |
| L | Empattement (mm) | 1121 | 1151 | 1183 | 1214 | 1247 |
| M | Hauteur de dégagement d'entrejambe (mm) | 380 | 387 | 392 | 401 | 406 |
| N | Longueur du tube de selle (mm) | 370 | 390 | 410 | 450 | 500 |
| O | Angle du tube de selle (°) | 76,0 | 75,6 | 75,1 | 75,1 | 75,1 |
| P | Longueur du tube supérieur, horizontal (mm) | 536 | 570 | 606 | 634 | 664 |
| | Longueur des manivelles (mm) | 165 | 170 | 170 | 175 | 175 |
| | Largeur du cintre (mm)* | 760 | 760 | 760 | 760 | 760 |
| | Longueur de la potence (mm) | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| | Largeur de la selle (mm) | 155 | 155 | 143 | 143 | 143 |

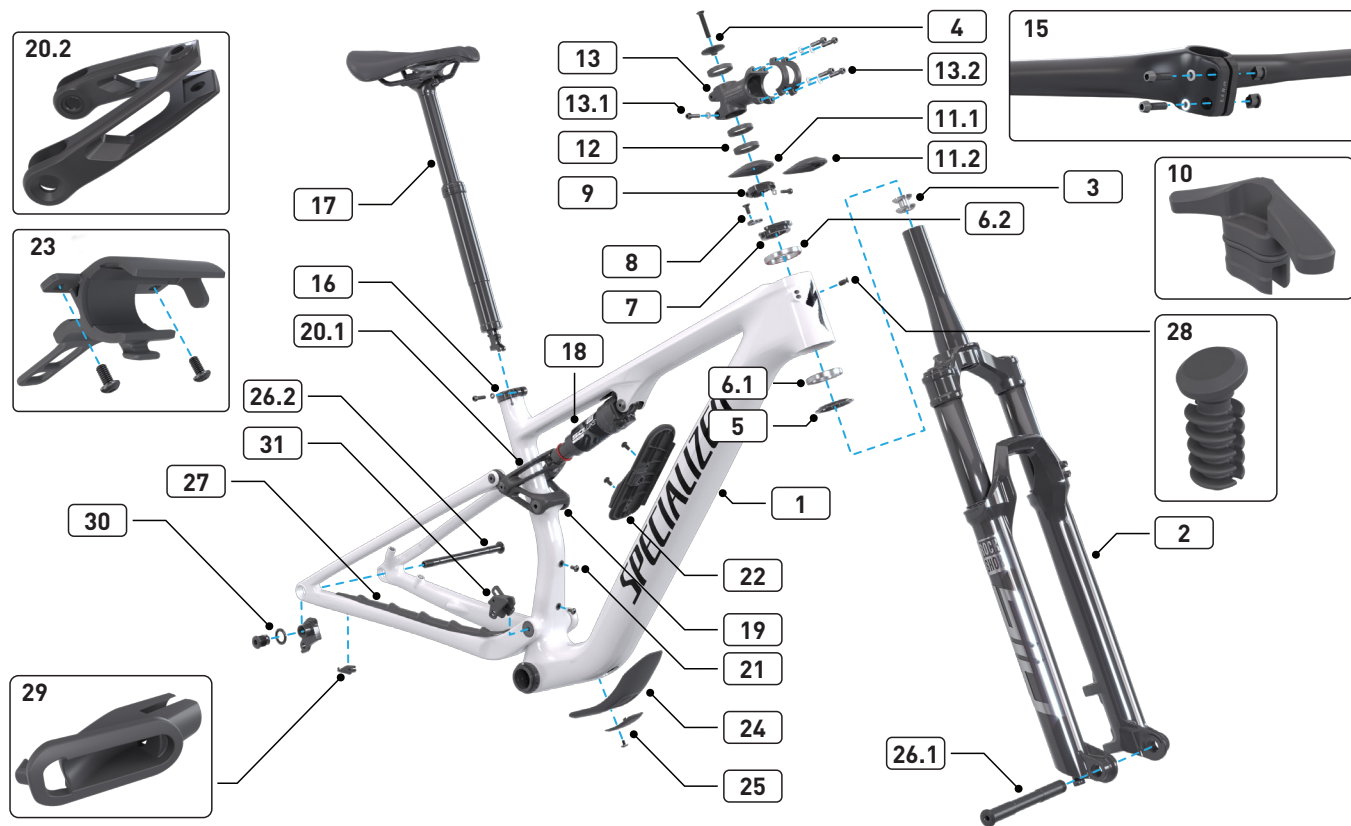
| EPIC EVO (BOÎTIER DE PÉDALIER HAUT) | | TAILLE DU CADRE | | | | |
|-------------------------------------|---|-----------------|------|------|------|------|
| | GÉOMÉTRIE | XS | S | M | L | XL |
| A | Stack (mm) | 603 | 597 | 598 | 610 | 628 |
| B | Reach (mm) | 390 | 420 | 450 | 475 | 500 |
| C | Longueur du tube de direction (mm) | 92 | 92 | 95 | 110 | 130 |
| D | Angle de chasse (°) | 65,9 | 65,9 | 65,9 | 65,9 | 65,9 |
| E | Hauteur du boîtier de pédalier (mm) | 327 | 333 | 335 | 337 | 337 |
| F | Drop du boîtier de pédalier (mm) | 43 | 37 | 35 | 33 | 33 |
| G | Trail (mm) | 118 | 118 | 118 | 118 | 117 |
| H | Longueur de fourche : totale (mm) | 540 | 540 | 540 | 540 | 540 |
| I | Déport de fourche (mm) | 44 | 44 | 44 | 44 | 44 |
| J | Axe boîtier de pédalier-roue avant (mm) | 690 | 720 | 751 | 782 | 815 |
| K | Longueur des bases (mm) | 434 | 434 | 434 | 434 | 434 |
| L | Empattement (mm) | 1120 | 1151 | 1182 | 1213 | 1247 |
| M | Hauteur de dégagement d'entrejambe (mm) | 385 | 392 | 397 | 406 | 411 |
| N | Longueur du tube de selle (mm) | 370 | 390 | 410 | 450 | 500 |
| O | Angle du tube de selle (°) | 76,5 | 76,0 | 75,5 | 75,5 | 75,5 |
| P | Longueur du tube supérieur, horizontal (mm) | 535 | 569 | 605 | 633 | 662 |
| | Longueur des manivelles (mm) | 165 | 170 | 170 | 175 | 175 |
| | Largeur du cintre (mm)* | 760 | 760 | 760 | 760 | 760 |
| | Longueur de la potence (mm) | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| | Largeur de la selle (mm) | 155 | 155 | 143 | 143 | 143 |

*Les modèles Epic EVO Pro sont équipés d'un cintre de 780 mm.



Les modèles Epic EVO sont configurés en usine avec le Flip Chip tourné sur la position basse. Pour le tourner sur la position haute, consultez la rubrique 6.4. Réglage des Flip Chip ainsi que le tableau de la géométrie du vélo Epic EVO (boîtier de pédalier haut).

4. CARACTÉRISTIQUES



| | DESCRIPTION | | PIÈCE | TAILLE DE L'OUTIL | COUPLE DE SERRAGE | |
|----|--|--|----------------------------|-------------------|-------------------|--------|
| | | | | | Nm | in-lbf |
| 1 | Cadre | | - | - | - | - |
| 2 | Fourche | | - | - | - | - |
| 3 | Étoile de direction | | S182500007 | - | - | - |
| 4 | Capuchon supérieur et vis de compression | | | 4 mm, hexagonal | 3 | 27 |
| 5 | Bague du pivot de fourche | | S222500015 | - | - | - |
| 6 | Roulement du jeu de direction | 1. inférieur (52 diam. ext. x 40 diam. int. x 7 mm, 36° x 45°) | S222500013 | - | - | - |
| | | 2. supérieur (49,5 diam. ext. x 40,5 diam. int. x 6,5 mm, 45° x 45°) | S222500014 | - | - | - |
| 7 | Bague de compression | | S222500017 | - | - | - |
| 8 | Bague de blocage du pivot de direction | | | 3 mm, hexagonal | 2,5 | 22 |
| 9 | Collier du pivot de direction | | S242500001 | 3 mm, hexagonal | 4 | 35 |
| 10 | Bouchon de jeu de direction | | | - | - | - |
| 11 | Capot de jeu de direction | 1. capot (sans orifice)* | S232500002 | - | - | - |
| | | 2. capot (2x orifices)* | S222500016 | - | - | - |
| 12 | Entretoises de jeu de direction (34 diam. ext. x 28,6 diam. int. x 5 mm) | | - | - | - | - |
| 13 | Potence* | 1. vis du pivot de direction | - | - | - | - |
| | | 2. vis de la face avant | | - | - | - |
| 14 | Cintre* (non illustré) | | consulter la rubrique 10.2 | - | - | - |
| 15 | Poste de pilotage intégré* | 1. vis du pivot de direction | consulter la rubrique 10.2 | 4 mm, hexagonal | 5 | 44 |
| 16 | Collier de tube de selle | | S184700003 | 4 mm, hexagonal | 6,2 | 55 |
| 17 | Tige de selle | | consulter la rubrique 10.2 | - | - | - |
| 18 | Amortisseur | | - | - | - | - |

| | | | | | | |
|-----------|--|---|------------|-------------------|-----|-----|
| 19 | Basculeur de l'amortisseur | | S234300001 | - | - | - |
| 20 | Extension de l'amortisseur | 1. extension en aluminium* | S236300001 | - | - | - |
| | | 2. extension en carbone* | S236300002 | - | - | - |
| 21 | Vis du porte-bidon (M5 x 16 mm x 0,8 mm) | | S220500004 | 3 mm, hexagonal | 2,8 | 25 |
| 22 | Trappe SWAT 4.0 | | S239900004 | - | - | - |
| 23 | Clip SWAT | | S249900004 | 2,5 mm, hexagonal | 2,5 | 22 |
| 24 | Protection du tube diagonal | | S239900001 | - | - | - |
| 25 | Cache de l'orifice d'accès | | S236500001 | Douille Torx T25 | 1 | 9 |
| 26 | Axe | 1. axe avant (instructions du fabricant de la fourche) | - | - | - | - |
| | | 2. axe arrière (12 mm x 148 mm) | S220200002 | 6 mm, hexagonal | 15 | 133 |
| 27 | Protège base | | S206900004 | - | - | - |
| 28 | Insert pour câblage interne sur le tube de direction* | | S216500003 | - | - | - |
| 29 | Clip pour câblage interne sur la base (dérailleur mécanique)* | | S236500005 | - | - | - |
| 30 | Patte de dérailleur arrière | | S202600002 | 8 mm, hexagonal | 25 | 221 |
| 31 | Guide-chaîne | 1. vis supérieure | S221200002 | 3 mm, hexagonal | 1,5 | 13 |
| | | 2. vis inférieure | | 3 mm, hexagonal | 4 | 35 |

*Tous les modèles ne sont pas équipés de tous les composants indiqués ci-dessus.

D'autres pièces d'entretien sont indiquées dans la rubrique **10.2. Pièces de rechange et accessoires** de ce manuel.

4.1. Outils nécessaires

| OUTIL | TAILLE/CARACTÉRISTIQUES |
|---|---|
| Clé dynamométrique | 0-25 Nm/0-221 in-lbf |
| Douilles/embouts hexagonaux | 2 ; 2,5 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 8 mm |
| Douilles Torx | T25 |
| Coupe-durite/ coupe-câble | Outil pour couper les câbles, les gaines et les durites à la longueur recommandée au moment du montage. |
| Pince à bec fin | Outil permettant de guider les câbles, les gaines et les durites lors du processus d'installation. |
| Graisse de haute qualité | - |
| Frein filet vert | Loctite 603 |
| Pâte de montage pour carbone de haute qualité | - |

4.2. Compatibilité des composants

| COMPOSANT | TAILLES/CARACTÉRISTIQUES COMPATIBLES |
|---------------------------------------|---|
| Diamètre du collier de tube de selle | 34,9 mm |
| Diamètre de la tige de selle | 30,9 mm |
| Pneu arrière maxi | 29 x 2,4 po |
| Boîte de pédalier du cadre | 73 mm (filetage BSA) |
| Débattement de la roue arrière | 120 mm |
| Longueur/course de l'amortisseur | 190 mm/45 mm |
| Sag recommandé pour l'amortisseur | 12-13 mm (25-30 %) |
| Débattement mini/maxi de la fourche | 120 mm/130 mm |
| Plateau mini | 30 dents |
| Plateau maxi | 36 dents (ligne de chaîne de 52 mm)/ 38 dents (ligne de chaîne de 55 mm) |
| Ligne de chaîne avant mini/ maxi | 52 mm/55 mm |
| Disque de frein avant mini/ maxi | 180 mm/instructions du fabricant de la fourche |
| Disque de frein arrière mini/ maxi | 160 mm/180 mm |
| Espace libre pour les bidons | 2 bidons (taille XS : 1 seul bidon) |



Les amortisseurs avec système de verrouillage à distance doivent être positionnés de sorte que l'orifice d'accès au câble soit tourné vers le haut (à l'intérieur de la cavité du tube supérieur) et que les commandes de la détente soient tournées vers le bas.



AVERTISSEMENT ! Les cadres Specialized sont compatibles **UNIQUEMENT** avec des fourches proposant un certain niveau de débattement. L'utilisation de fourches différentes 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 est compatible en général avec des pneus pouvant aller jusqu'à 29 x 2,4 po, 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.



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 que l'espace libre est suffisant en fonction des conditions de pratique, de la configuration du vélo et de la souplesse de la roue.

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. Pressions des pneus recommandées

Les pneus doivent être gonflés à l'aide d'une pompe munie d'un manomètre précis ; ils doivent être régulièrement vérifiés et regonflés au fil du temps.

Gonflez les pneus à la pression qui vous convient. Reportez-vous aux valeurs indiquées sur le flanc des pneus pour connaître la plage de pression de gonflage. Consultez le manuel de vos roues ou l'étiquette collée sur la jante pour savoir si vos roues ont une limite de pression maximale. Ne dépassez pas cette valeur.



Pour en savoir plus, veuillez consulter la rubrique Pneus et chambres à air dans votre Manuel du propriétaire Specialized Bicycle.



AVERTISSEMENT ! Ne gonflez jamais un pneu au-delà de la pression maximale indiquée sur le flanc du pneu ou de la limite de pression maximale autorisée par le fabricant de la roue, en retenant la plus petite valeur des deux. Si vous ne respectez pas cet avertissement, le pneu peut être éjecté de la jante, ce qui peut entraîner des blessures graves.

5. REMARQUES GÉNÉRALES SUR 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 vous adresser à un revendeur Specialized agréé pour toute opération d'entretien, de réparation et de maintenance. 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 ! Utilisez un trépied d'atelier bien stable pour maintenir le vélo pendant les opérations de montage ou d'entretien et un porte-vélo pour le transport.



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

AVERTISSEMENT ! De nombreux composants de ce vélo appartiennent exclusivement à ce vélo. L'utilisation d'autres composants ou éléments de fixation peut compromettre l'intégrité et la solidité du montage. Les composants de ce modèle doivent être utilisés uniquement sur ce modèle et sur aucun autre vélo, même s'ils sont compatibles. Le non-respect de cet avertissement pourrait 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 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 ! Avant votre première sortie et régulièrement par la suite, assurez-vous que les pédales sont serrées conformément aux couples recommandés. Les pédales peuvent se desserrer avec le temps, selon le type et la fréquence d'utilisation. Cela est d'autant plus important si elles n'ont pas été installées correctement. L'utilisation d'une pédale desserrée peut endommager les filetages et la pédale risque de se détacher de la manivelle, ce qui peut entraîner une perte de contrôle du vélo.



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



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 ainsi qu'une chute du cycliste. À chaque fois que cela vous est demandé, serrez chaque vis au couple de serrage recommandé. Après votre première utilisation et régulièrement par la suite, vérifiez le couple de serrage de chaque vis pour garantir la bonne fixation des composants.

ATTENTION : avant de procéder à l'installation, vérifiez que toutes les surfaces de contact sont propres et que tous les filetages des vis ont été enduits de graisse ou de Loctite bleu (consultez les instructions fournies pour chaque vis).



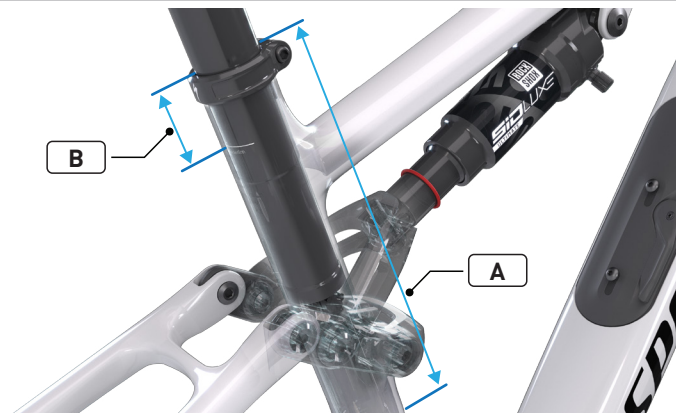
Pour tous les composants autres que Specialized, veuillez vous reporter aux manuels des fabricants afin d'obtenir les caractéristiques des outils et des couples de serrage.



Les montages et démontages répétés des vis peuvent diminuer l'efficacité du frein filet préalablement appliqué. Dans ce cas, il peut être remplacé par l'application de Loctite bleu.



5.1. Insertion minimale/maximale de la tige de selle



Insertion minimale :

- Afin d'éviter d'endommager le cadre et/ou la tige de selle, il est important que la tige de selle soit suffisamment insérée dans le cadre. La tige de selle doit être suffisamment insérée dans le cadre de sorte que la marque d'insertion minimale/extension maximale (min/max) (B) inscrite 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 (A) qui doit être respectée pour chaque taille de cadre. Cette profondeur d'alésage limite la profondeur d'insertion de la tige de selle.

| CADRE | XS | S | M | L | XL |
|-------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Insertion minimale (mm) | 80 | | | | |
| Insertion maximale (mm) | 205 | 210 | 225 | 250 | 250 |

- Une fois la hauteur de selle réglée, serrez la vis fournie pour le collier de tube de selle à l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm au couple de 6,2 Nm/55 in-lbf.



Si en respectant les profondeurs d'insertion minimale et maximale indiquées vous n'obtenez pas la hauteur de selle souhaitée, alors la tige de selle doit être remplacée par un modèle plus court ou plus long.



AVERTISSEMENT ! Le non-respect des profondeurs d'insertion de la tige de selle peut endommager le cadre et/ou la tige de selle, ce qui pourrait entraîner une perte de contrôle du vélo ainsi qu'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.

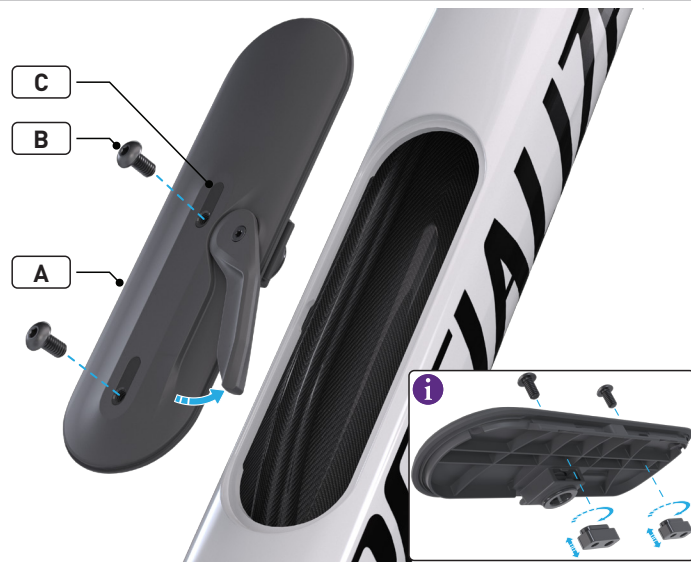


AVERTISSEMENT ! N'appliquez pas de graisse sur les surfaces de contact en carbone entre la tige de selle et le tube de selle. La graisse réduit l'adhérence qui est primordiale au serrage approprié de la tige de selle. Specialized recommande l'utilisation d'une pâte de montage pour carbone qui pourra augmenter l'adhérence entre les surfaces en carbone. Veuillez contacter un revendeur Specialized agréé pour en savoir plus.



Les tiges de selle télescopiques mécaniques ne sont pas recommandées pour les cadres S-Works car ils ne sont pas équipés de tube de guidage interne pour tige de selle télescopique. Pour l'installation et le réglage d'une tige de selle télescopique sans fil, consultez les instructions du fabricant.

5.2. SWAT 4.0



Installer la trappe SWAT et les vis du porte-bidon

- Tournez le loquet en position ouverte, insérez la trappe SWAT (A) dans l'ouverture SWAT située sur le tube diagonal. Vérifiez que le côté gauche de la trappe est parfaitement positionné sur le tube diagonal contre le rebord du côté opposé à la chaîne puis appuyez sur l'autre côté et fermez le loquet.
- Vissez les vis du porte-bidon (B) à travers le porte-bidon (le cas échéant) et dans les inserts filetés pour porte-bidon (C). Puis, à l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 3 mm, serrez les vis au couple de 2,8 Nm/25 in-lbf.



Les inserts filetés pour porte-bidon SWAT 4.0 peuvent être intervertis en position haute ou basse afin d'avoir plus ou moins d'espace libre au niveau du tube supérieur pour installer le porte-bidon ou les accessoires. Retirez les vis du porte-bidon, retirez l'insert fileté pour porte-bidon, tournez-le à 180 degrés puis réinsérez-le.

ATTENTION : des saletés et impuretés peuvent s'accumuler entre la trappe SWAT et le cadre ce qui peut endommager la peinture. Avant de réinstaller la trappe SWAT, nettoyez parfaitement la trappe SWAT, le loquet et l'interface du cadre.

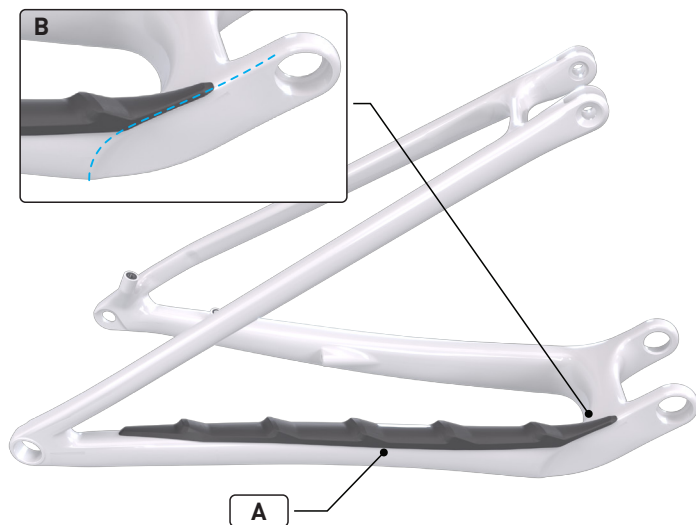


Installer le clip SWAT

- Alignez le clip SWAT (D) avec les orifices des vis sur l'envers des inserts filetés pour porte-bidon puis insérez les vis (E). À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 2,5 mm, serrez les vis au couple de 2,5 Nm/22 in-lbf.

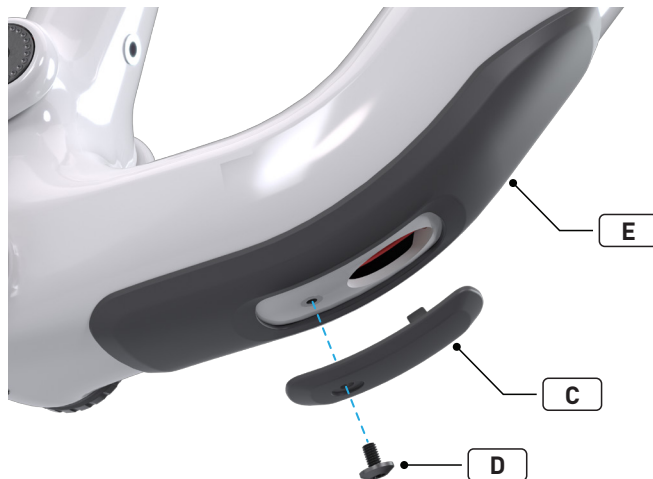
ATTENTION : pour les accessoires et la trappe SWAT, utilisez uniquement les vis fournies. Les vis disponibles en après-vente peuvent être trop longues et endommager les accessoires SWAT ou venir écraser le filetage, ce qui pourrait nuire au montage.

5.3. Protège base



- Décollez la pellicule du protège base (A) et positionnez-le sur la base du côté de la chaîne. Positionnez le protège base de sorte qu'il épouse parfaitement le bord de la courbure de la base (B) à l'arrière des alésages pour les roulements du pivot principal.

5.4. Cache de l'orifice d'accès et protection du tube diagonal



- Aligned et installez le cache de l'orifice d'accès au câblage interne (C) par-dessus l'orifice d'accès au câblage interne sur le tube diagonal. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'une douille Torx T25, serrez le vis du cache de l'orifice d'accès au câblage interne (D) au couple de 1 Nm/9 in-lbf.
- Décollez la pellicule de la protection du tube diagonal (E) et positionnez la protection sur le bas du tube diagonal. La découpe centrale doit être alignée avec le cache de l'orifice d'accès au câblage interne (C) sur le tube diagonal.



Installez le cache de l'orifice d'accès au câblage interne sur le tube diagonal et utilisez-le comme guide pour installer la protection.

5.5. Boîtier de pédalier

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

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.



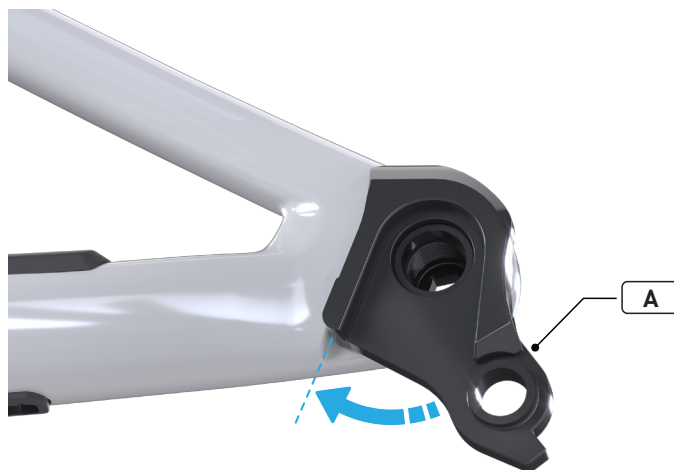
ATTENTION : ne poncez pas la boîte de pédalier du cadre ! Cela peut compromettre la bonne installation du pédalier. Votre cadre Specialized ne requiert pas de préparation de la boîte de pédalier du cadre préalablement à l'installation car toutes les surfaces ont été usinées avec précision lors de la 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 pédalier, ce qui pourrait entraîner l'usure prématurée des pièces.

5.6. Patte de dérailleur arrière

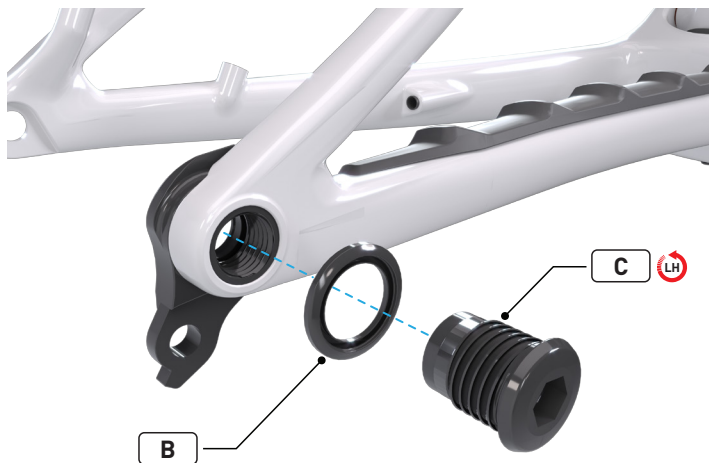
Tous les modèles de vélo sont compatibles avec la patte UDH (Universal Derailleur Hanger, patte de dérailleur universelle).



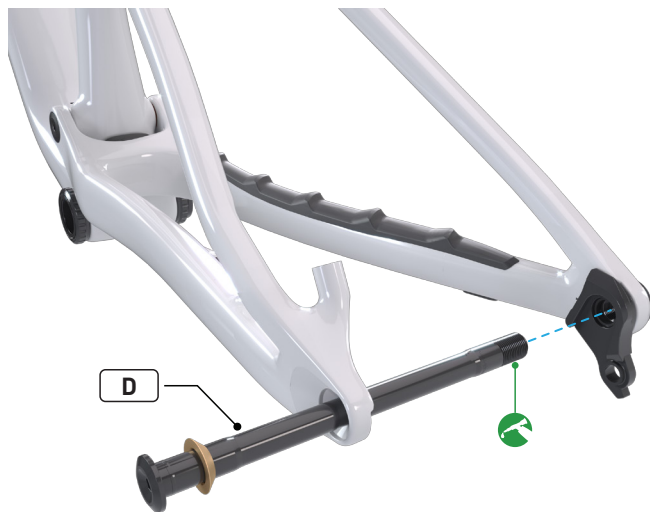
- Installez la patte UDH (A) dans la patte arrière du cadre en la faisant tourner vers l'avant jusqu'à ce qu'elle soit parfaitement insérée dans son logement ou qu'elle soit positionnée contre le taquet d'arrêt.



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



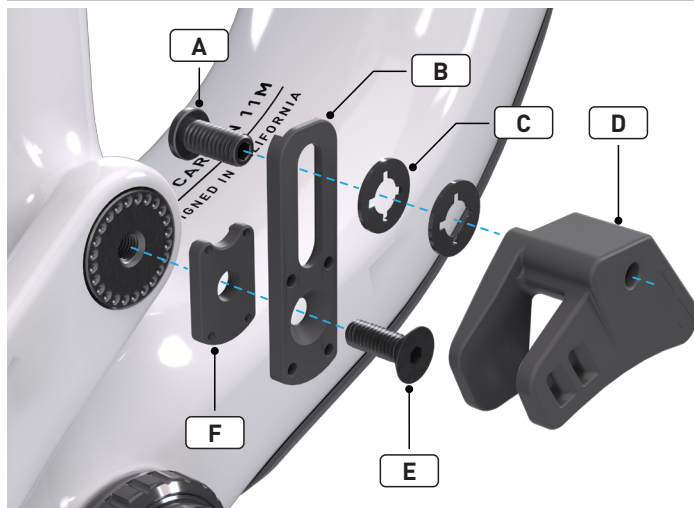
- Insérez la rondelle UDH (B) puis vissez la vis UDH (C) à travers la rondelle et dans la patte.
- À l'aide d'une clé dynamométrique réversible et d'un embout hexagonal de 8 mm, serrez la vis au couple de 25 Nm/221 in-lbf. La vis de la patte UDH comporte un filetage à gauche.



- Appliquez de la graisse sur le filetage de l'axe traversant arrière (D) puis installez l'axe traversant, la rondelle cuvette et la roue. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 6 mm, serrez l'axe traversant au couple de 15 Nm/133 in-lbf.

AVERTISSEMENT ! Avant votre première sortie et régulièrement par la suite, vérifiez que l'axe traversant et la patte UDH sont serrés au couple recommandé et que la patte UDH n'est pas décalée. Les axes traversants et les pattes UDH peuvent se desserrer avec le temps, selon le type et la fréquence d'utilisation. Cela est d'autant plus important s'ils n'ont pas été installés correctement. Le fait de rouler avec un axe traversant ou une patte UDH desserrés peut entraîner une perte de contrôle du vélo et une chute du cycliste.

5.7. Installer et aligner le guide-chaîne MRP



- Installez la vis (A) à travers la fente du support (B), les entretoises (C) et le guide-chaîne (D). Ne serrez pas la vis pour pouvoir modifier facilement la position de l'ensemble ; elle sera serrée au couple recommandé plus loin au cours du processus de montage.

i Les entretoises (C) ne sont pas forcément obligatoires et elles servent uniquement à obtenir un réglage plus précis.

- Insérez la vis (E) à travers l'orifice inférieur du support (B), l'entretoise facultative de 3 mm (F) et l'axe du pivot principal. Ne serrez pas la vis pour pouvoir modifier facilement la position de l'ensemble ; elle sera serrée au couple recommandé plus loin au cours du processus de montage.

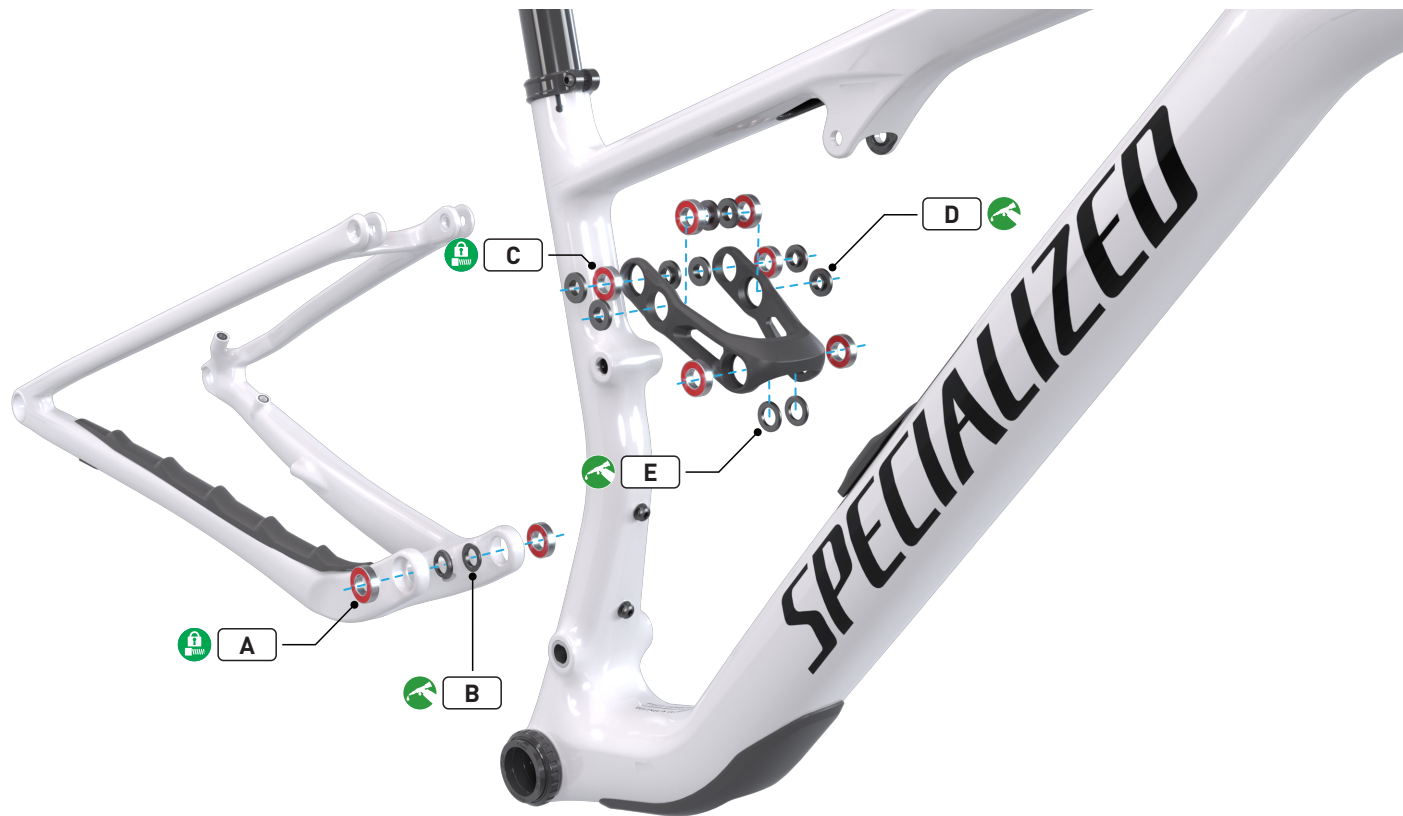
i Utilisez l'entretoise facultative de 3 mm (F) pour les lignes de chaîne de 55 mm ; cette entretoise n'est pas nécessaire pour les lignes de chaîne de 52 mm.



- Alignez la partie concave de la pièce (B) ou (F) avec le contour correspondant sur l'axe du pivot principal de sorte que le profil inférieur du guide-chaîne soit concentrique avec le plateau puis, à l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 3 mm, serrez la vis (E) au couple de 4 Nm/35 in-lbf.
- Faites coulisser le guide-chaîne le long de la fente du support (B) de sorte qu'il recouvre partiellement la chaîne puis, à l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 3 mm, serrez la vis (A) au couple de 1,5 Nm/13 in-lbf.

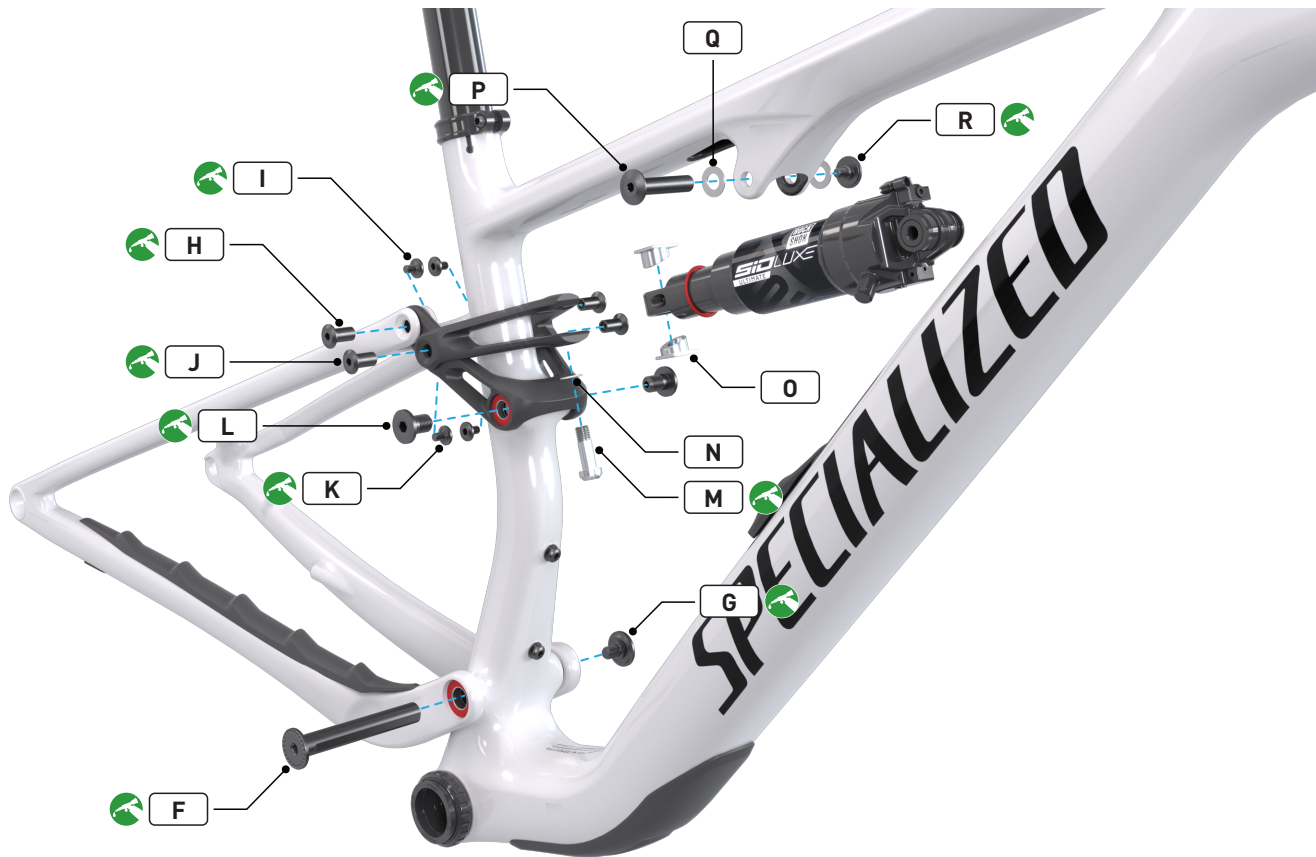
i Faites passer les vitesses sur toute la plage des développements et vérifiez qu'il n'y a pas d'interférence entre le guide-chaîne et la chaîne. Si vous constatez une interférence, desserrez la vis (A) et décalez légèrement le guide-chaîne vers le haut puis serrez la vis (A) en respectant les étapes d'installation.

6. CARACTÉRISTIQUES DU TRIANGLE ARRIÈRE



6.1. Caractéristiques des roulements et des entretoises

| | EMPLACEMENT | QTÉ | ROULEMENT | DIMENSION |
|----------|---|-----|-----------|-------------------------|
| A | Roulement du pivot principal (bases) | 2 | 6901V-2RS | 12 ID x 24 OD x 6 W |
| B | Entretoise du pivot principal | 2 | - | 12,1 ID x 19,5 OD x 3 W |
| C | Roulement de basculeur | 6 | 6800V-2RS | 10 ID x 19 OD x 5 W |
| D | Entretoise du roulement de basculeur | 8 | - | 8 ID x 16,5 OD x 2,5 W |
| E | Entretoise du basculeur au niveau du tube de selle | 2 | - | 10,1 ID x 16,5 OD x 2 W |



6.2. Caractéristiques des vis, axes, rondelles et Flip Chip

| | EMPLACEMENT | QTÉ | DIMENSION | TAILLE DE L'OUTIL | COUPLE DE SERRAGE | |
|----------|---|-----|--------------------------|-------------------|-------------------|--------|
| | | | | | Nm | in-lbf |
| F | Axe du pivot principal | 1 | M12 x 81 mm | 5 mm, hexagonal | 10 | 89 |
| G | Vis du pivot principal | 1 | M8 x 12,2 mm | 5 mm, hexagonal | 10 | 89 |
| H | Axe du basculeur au niveau des haubans | 2 | 8 OD x 17,2 mm | 4 mm, hexagonal | - | - |
| I | Vis du basculeur au niveau des haubans | 2 | M5 x 8 mm | 4 mm, hexagonal | 6 | 53 |
| J | Axe du basculeur au niveau de l'extension | 2 | 8 OD x 17,2 mm | 4 mm, hexagonal | - | - |
| K | Vis du basculeur au niveau de l'extension | 2 | M5 x 8 mm | 4 mm, hexagonal | 6 | 53 |
| L | Vis du basculeur au niveau du tube de selle | 2 | M10 x 16 mm | 6 mm, hexagonal | 10 | 89 |
| M | Vis de fixation arrière de l'amortisseur | 1 | M8 x 26 mm | 6 mm, hexagonal | 24 | 212 |
| N | Rondelle de fixation arrière de l'amortisseur | 1 | 8,4 ID x 13 OD x 0,5 mm | - | - | - |
| O | Flip Chip | 2 | 8,1 ID x 15 OD x 8,9 mm | - | - | - |
| P | Axe de fixation avant de l'amortisseur | 1 | 8 OD x 36,5 mm | 4 mm, hexagonal | - | - |
| Q | Rondelle de fixation avant de l'amortisseur | 2 | 8,25 ID x 15 OD x 0,3 mm | - | - | - |
| R | Vis de fixation avant de l'amortisseur | 1 | M5 x 8 mm | 4 mm, hexagonal | 6 | 53 |

6.3. Montage du triangle arrière

Le triangle arrière du vélo a été entièrement monté en usine. Toutefois, vous pouvez avoir besoin de démonter le triangle arrière pour certaines opérations d'entretien ou de réparation de votre vélo. Si vous ne vous sentez pas capable de réaliser cette procédure, veuillez contacter un revendeur Specialized agréé.



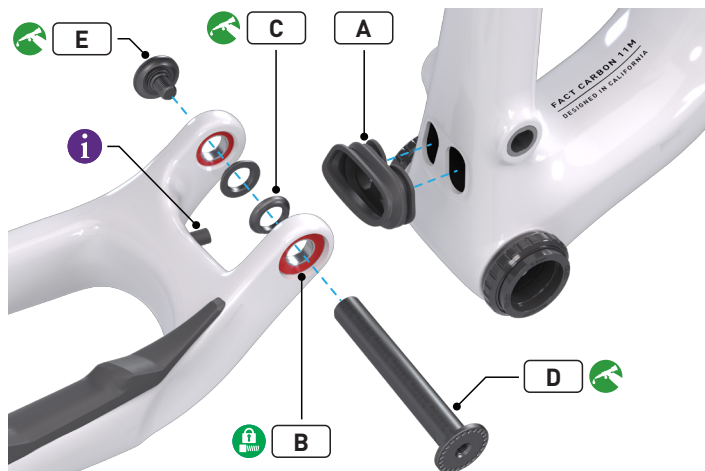
Toutes les vis des pivots ont été traitées en usine avec du frein filet pour éviter que les filetages ne se grippent et/ou cassent. De plus, de la graisse peut également être appliquée sur l'ensemble des surfaces de contact des vis, y compris sur les filetages.



Appliquez une fine couche de Loctite 603 vert sur la surface externe de chaque roulement puis enfoncez tous les roulements dans leur emplacement respectif.



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.

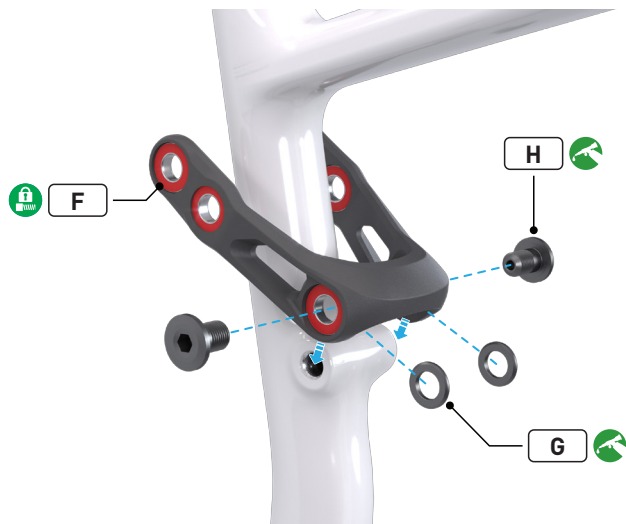


Pivot principal

- Enfoncez le soufflet de câblage interne (A) dans le cadre.
- Enfoncez les roulements des bases (B) dans les alésages du pivot principal.
- Insérez les entretoises (C) contre les surfaces internes des alésages du pivot principal.
- Positionnez les bases sur le pivot principal en alignant les alésages du pivot principal avec ceux des bases pour le pivot principal.
- Lubrifiez l'axe du pivot principal (D) puis insérez-le à travers les alésages du pivot principal (côté de la chaîne) et dans le cadre.
- Lubrifiez la vis du pivot principal (E) puis vissez-la dans l'axe. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 5 mm, serrez la vis au couple de 10 Nm/89 in-lbf.

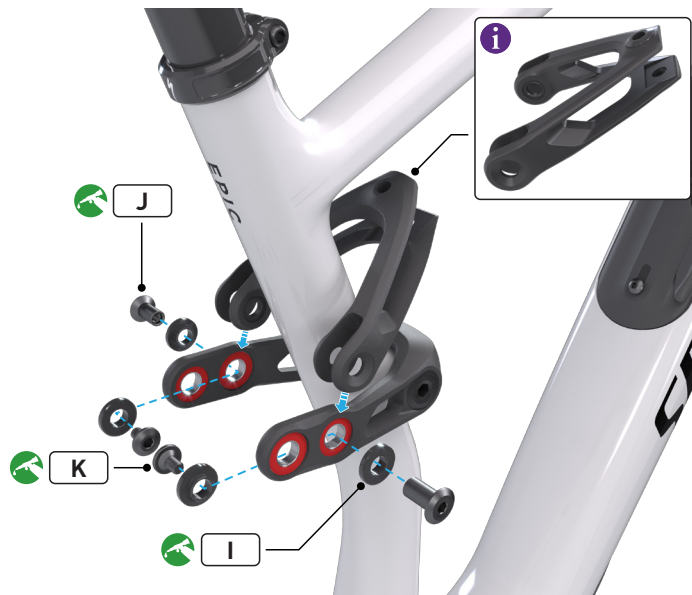
i

Les guides pour le passage du tube en nylon traversent les bases du côté opposé à la chaîne et du côté de la chaîne ; ils doivent dépasser du pont des bases de 5 à 10 mm et entrer dans le soufflet de câblage interne au moment du montage du pivot principal.



Basculeur au niveau du tube de selle

- Enfoncez tous les roulements du basculeur (F) dans leur alésage respectif sur le pivot.
- Installez les entretoises du basculeur (G) contre les roulements du basculeur.
- Alignez le basculeur avec l'alésage du pivot du tube de selle, lubrifiez les vis du basculeur au niveau du tube de selle (H) puis vissez-les dans le cadre. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 6 mm, serrez les vis au couple de 10 Nm/89 in-lbf.



Extension sur le basculeur

- Installez les entretoises du basculeur au niveau de l'extension (I) contre les roulements du basculeur.
- Alignez l'extension avec les roulements de l'extension.
- Lubrifiez les axes de l'extension (J) puis insérez-les depuis l'extérieur de l'ensemble.
- Lubrifiez les vis du basculeur au niveau de l'extension (K) puis vissez-les dans les axes de l'extension. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm, serrez les vis au couple de 6 Nm/53 in-lbf.

- i** Les modèles S-Works sont équipés d'une extension en fibre de carbone.

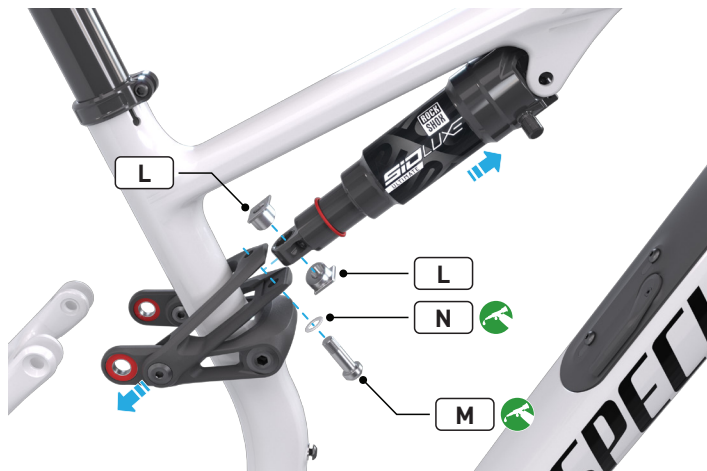


Système de verrouillage mécanique à distance

- Si votre vélo est équipé d'un système de verrouillage à distance, branchez-le à l'amortisseur. Pour en savoir plus sur le passage et le branchement du câble du système de verrouillage à distance, consultez la rubrique **7. Passage des câbles** ainsi que les instructions du fabricant.

Les amortisseurs avec système de verrouillage à distance doivent être positionnés de sorte que l'orifice d'accès au câble soit tourné vers le haut (à l'intérieur de la cavité du tube supérieur) et que les commandes de la détente soient tournées vers le bas.

- i**



Montage amortisseur/extension

- Enfoncez l'amortisseur dans la cavité de fixation avant de l'amortisseur et tirez l'extension vers l'arrière afin d'avoir assez d'espace pour installer l'œillet arrière de l'amortisseur.
- Insérez les Flip Chip (L) dans l'œillet arrière de l'amortisseur en fonction de la configuration choisie. Pour en savoir plus sur le réglage des Flip Chip, consultez la rubrique **6.4. Réglage des Flip Chip**.
- Alignez l'œillet de l'amortisseur avec les Flip Chip dans l'extension, lubrifiez la vis de fixation de l'amortisseur (M) puis vissez-la avec une rondelle (N) à travers l'œillet de l'amortisseur et l'extension. Elle sera serrée au couple recommandé plus loin au cours du processus de montage.

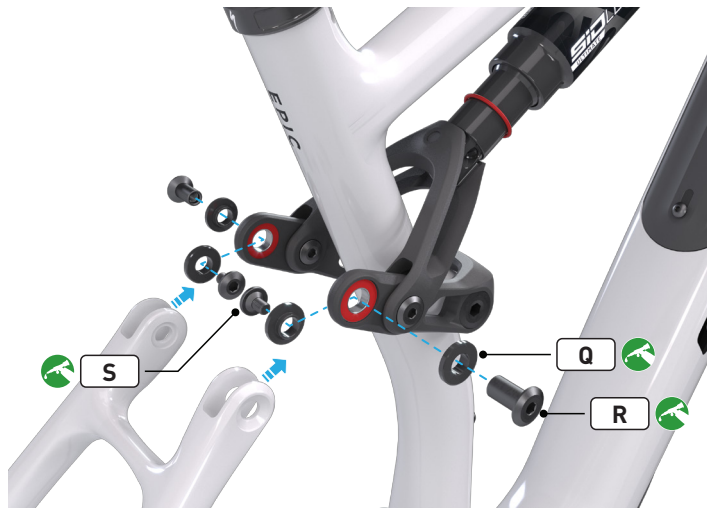


Pour éviter d'endommager la peinture, insérez un film protecteur entre l'extension et le tube de selle.



Fixation avant de l'amortisseur

- Alignez l'œillet avant de l'amortisseur avec la fixation du cadre.
- Lubrifiez l'axe de fixation avant de l'amortisseur (O) puis insérez-le avec une rondelle dans le cadre depuis le côté de la chaîne.
- Lubrifiez la vis de fixation avant de l'amortisseur (P) puis vissez-la avec une rondelle dans l'axe depuis le côté opposé à la chaîne. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm, serrez la vis au couple de 6 Nm/53 in-lbf.

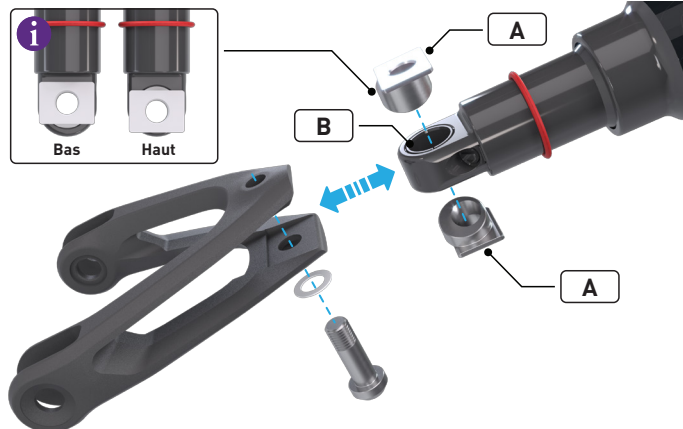


Haubans sur le basculeur

- Installez les entretoises du basculeur au niveau des haubans (Q) contre les roulements du basculeur.
- Inclinez les haubans pour les aligner avec les roulements du basculeur au niveau des haubans.
- Lubrifiez les axes du basculeur au niveau des haubans (R) puis insérez-les dans les orifices des haubans depuis le côté externe.
- Lubrifiez les vis du basculeur au niveau des haubans (S) puis vissez-les dans les axes. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm, serrez les vis au couple de 6 Nm/53 in-lbf.
- À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 6 mm, serrez la vis de fixation de l'amortisseur (M) au couple de 24 Nm/212 in-lbf.

6.4. Réglage des Flip Chip

La géométrie du vélo peut être réglée en tournant les Flip Chip dans l'œillet arrière de l'amortisseur. En fonction du terrain pratiqué et des préférences du cycliste, le vélo peut être configuré selon une géométrie courte pour privilégier la maniabilité ou longue pour privilégier la stabilité.

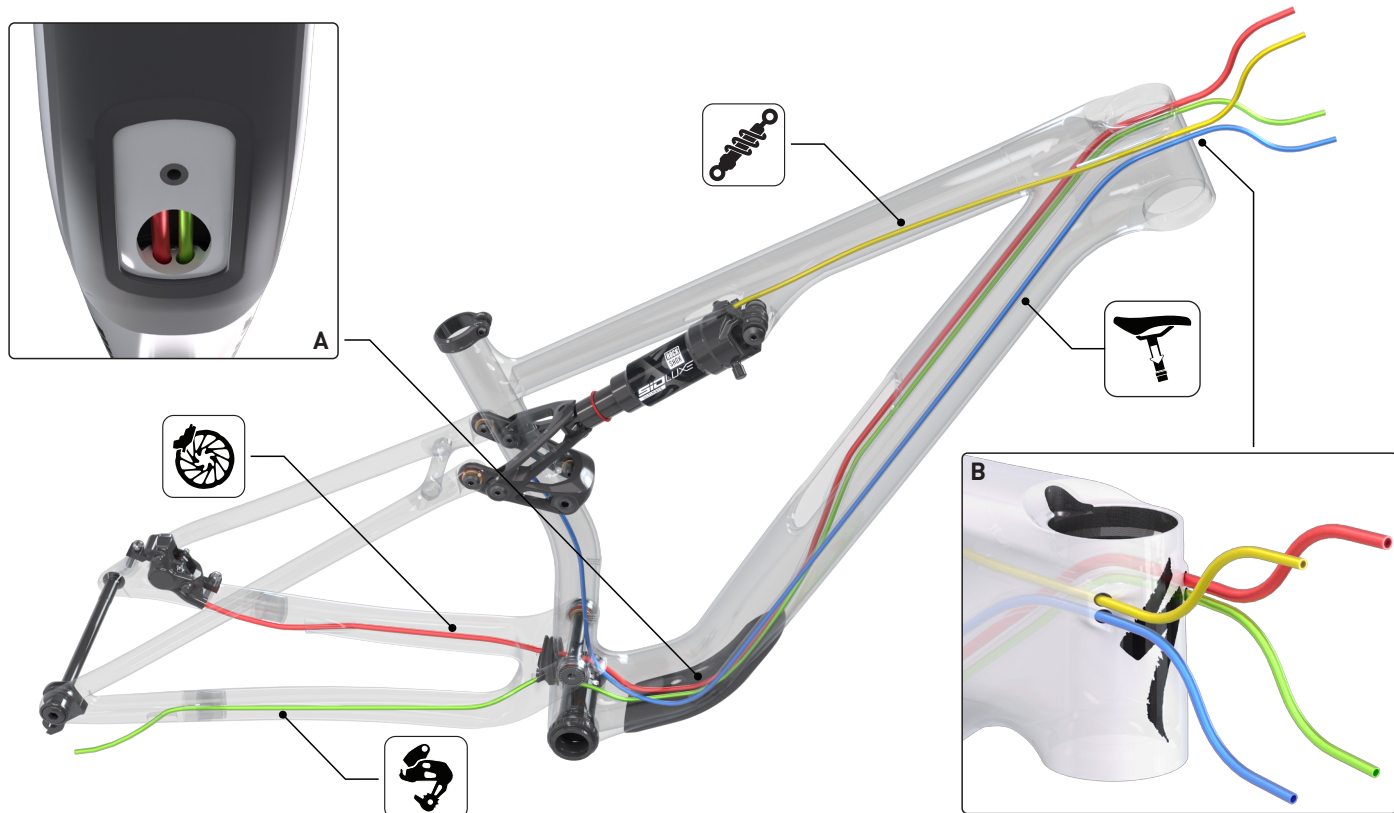


- Retirez les vis de fixation avant et arrière de l'amortisseur, enfoncez l'amortisseur dans la cavité de fixation avant de l'amortisseur puis tirez l'extension vers l'arrière afin d'avoir assez d'espace.
- Retirez les Flip Chip (A) insérés dans l'œillet arrière de l'amortisseur (B).
- Retournez les deux Flip Chip à 180 degrés puis remettez-les en place dans l'œillet arrière de l'amortisseur.
- Réinstallez l'amortisseur puis serrez la vis de fixation avant de l'amortisseur au couple recommandé avant de faire de même avec la vis de fixation arrière de l'amortisseur.

i Le fait de passer de la position basse à la position haute augmente la hauteur du boîtier de pédalier de 5 mm et augmente l'angle de chasse de 0,5 degré.

i Les modèles Epic sont configurés en usine avec le Flip Chip tourné sur la position haute et les modèles Epic EVO avec le Flip Chip tourné sur la position basse.

7. PASSAGE DES CÂBLES



7.1. Passage des câbles par les orifices (externes) de câblage interne du tube de direction

Sur certains modèles de vélo, le passage des câbles se fait à travers quatre orifices situés sur le tube de direction ; suivez les instructions indiquées ci-dessous si votre cadre présente cette configuration.

Frein arrière (durite rouge)

- En commençant par l'orifice situé sur le bord interne de la base du côté opposé à la chaîne, faites passer la durite dans le tube en nylon et à travers la base.
- Au niveau de l'orifice d'accès au câblage interne situé en bas du cadre (A), faites passer la durite dans l'orifice de câblage interne du côté opposé à la chaîne pour la faire remonter le long du tube diagonal et la faire ressortir par l'orifice de câblage interne supérieur situé sur le tube de direction du côté opposé à la chaîne.
- Terminez l'installation du frein arrière en suivant les instructions du fabricant.



Ne tirez pas la durite/gaine hors de l'orifice d'accès au câblage interne (A) sur une longueur trop importante. L'utilisation d'une pince à bec fin peut être pratique pour insérer la durite/gaine dans l'orifice de câblage interne ; veillez toutefois à ne pas pincer ou endommager la durite/gaine.

Dérailleur arrière (gaine verte)

Certains modèles sont équipés d'un dérailleur sans fil ; consultez les instructions du fabricant pour finaliser l'installation et les réglages.

Pour les dérailleurs mécaniques, consultez les instructions indiquées ci-dessous pour le passage des câbles.

- En commençant par l'orifice situé en bas de la base du côté de la chaîne, faites passer le câble à travers le clip pour câblage interne sur la base, dans le tube en nylon, et faites-le ressortir par le soufflet de câblage interne situé au-dessus du boîtier de pédalier.

- Au niveau de l'orifice d'accès au câblage interne situé sur le bas du cadre (A), faites passer le câble dans l'orifice de câblage interne du côté de la chaîne, faites-le remonter le long du tube diagonal et faites-le ressortir par l'orifice de câblage interne inférieur situé sur le tube de direction du côté opposé à la chaîne.

Tige de selle télescopique (gaine bleue)

- Faites passer la gaine à travers l'orifice de câblage interne inférieur situé sur le tube de direction du côté de la chaîne (B), faites-la descendre le long du tube diagonal puis faites-la remonter dans le tube de selle.
- Suivez les instructions du fabricant pour finaliser l'installation.



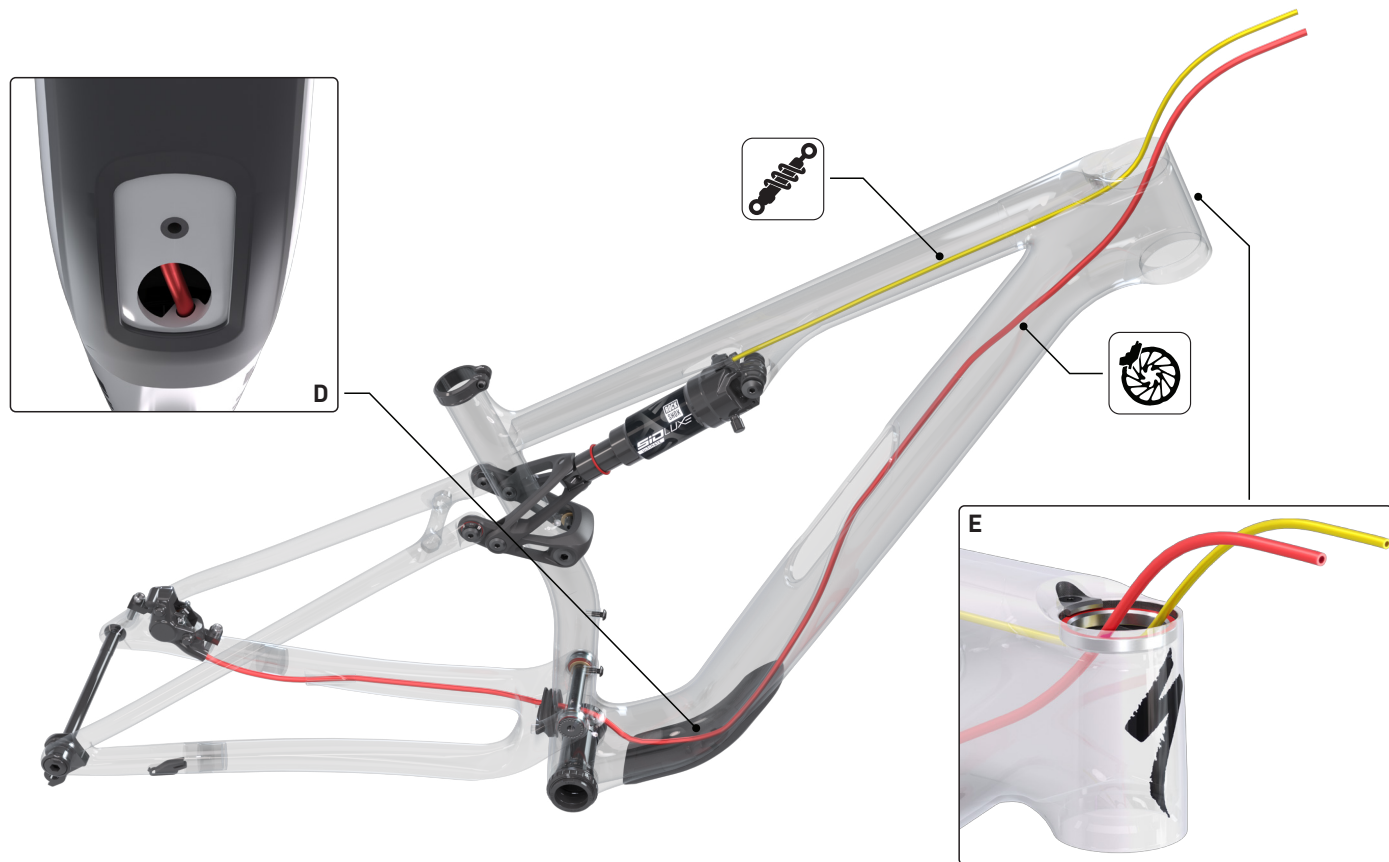
Avant de procéder à l'installation, retirez le boîtier de pédalier afin d'accéder au câble et le faire remonter dans le tube de selle.

Amortisseur avec système de verrouillage à distance (gaine jaune)

- Faites passer la gaine à travers l'orifice de câblage interne supérieur situé sur le tube de direction du côté de la chaîne (B) et à travers le tube supérieur pour la faire ressortir par la fixation avant de l'amortisseur.
- Consultez la rubrique **6.3. Montage du triangle arrière** puis finalisez l'installation de l'amortisseur avec système de verrouillage à distance en suivant les instructions du fabricant.

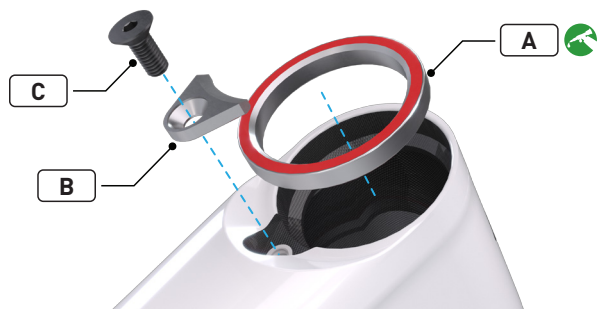


Certains modèles ne sont pas équipés d'un système de verrouillage à distance mais peuvent être compatibles.



7.2. Passage des câbles (interne) par l'unité du jeu de direction

Sur certains modèles, le passage des câbles se fait par l'unité du jeu de direction (il n'y a pas d'orifice sur le tube de direction) ; suivez les instructions indiquées ci-dessous si votre cadre présente cette configuration. Avant de procéder au passage des câbles, installez le roulement supérieur et la bague de blocage du pivot de direction dans le tube de direction.



- Appliquez de la graisse sur la surface externe du roulement supérieur du jeu de direction (A) puis installez-le dans le tube de direction.
- Installez la bague de blocage du pivot de direction (B). À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 3 mm, serrez la vis de la bague de blocage du pivot de direction (C) au couple de 2,5 Nm/ 22 in-lbf.

i Vérifiez que la bague de blocage du pivot de direction reste bien positionnée dans son emplacement lors du serrage de la vis.

i Consultez la rubrique 8. MONTAGE DU JEU DE DIRECTION, DE LA FOURCHE ET DE LA POTENCE pour visualiser le passage des câbles à travers l'unité du jeu de direction.

Frein arrière (durite rouge)

- En commençant par l'orifice situé sur le bord interne de la base du côté opposé à la chaîne, faites passer la durite dans le tube en nylon et à travers la base.
- Au niveau de l'orifice d'accès au câblage interne situé en bas du cadre (D), faites passer la durite dans l'orifice de câblage interne et faites-la remonter le long du tube diagonal pour la faire ressortir par le haut du tube de direction (E) en la guidant.
- Faites passer la durite à travers l'unité du jeu de direction conformément aux instructions de la rubrique 8.2. Modèles avec passage de câbles interne.
- Terminez l'installation du frein arrière en suivant les instructions du fabricant.



Ne tirez pas la durite hors de l'orifice d'accès au câblage interne (D) sur une longueur trop importante. L'utilisation d'une pince à bec fin peut être pratique pour insérer la durite dans l'orifice de câblage interne ; veillez toutefois à ne pas pincer ou endommager la durite.

Amortisseur avec système de verrouillage à distance

Certains modèles sont équipés d'un amortisseur avec système de verrouillage à distance sans fil ; il n'y a alors aucun câble à faire passer. Le cadre reste toutefois compatible avec le montage d'un amortisseur avec système de verrouillage à distance mécanique (gaine jaune).

- Insérez une gaine de 3 mm de diamètre dans la cavité de fixation avant de l'amortisseur située sur le tube supérieur, faites-la passer à travers le tube supérieur et faites-la ressortir par le haut du tube de direction (E).



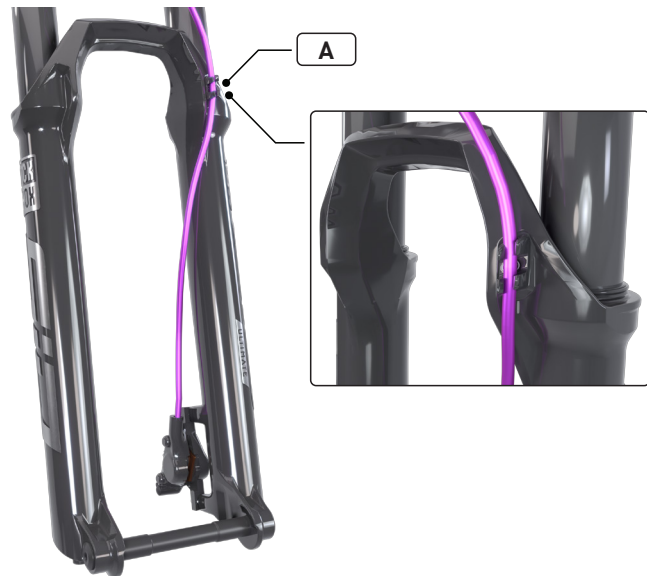
Pour le passage des câbles à travers l'unité du jeu de direction, seule une gaine pour système de verrouillage à distance de 3 mm est compatible ; les gaines d'un diamètre différent nuiraient au bon fonctionnement du composant.

- Enfilez un manchon en mousse de 200 mm appelé « churro » (F) sur la gaine et insérez-le dans le tube supérieur.
- Faites passer la gaine à travers l'unité du jeu de direction conformément aux instructions de la rubrique **8.2. Modèles avec passage de câbles interne.**
- Consultez la rubrique **6.3. Montage du triangle arrière** puis finalisez l'installation de l'amortisseur avec système de verrouillage à distance en suivant les instructions du fabricant.



Une fois le cintre installé, vous devez pouvoir le tourner des deux côtés jusqu'à ce qu'il se bloque contre la bague de blocage du pivot de direction sans que la gaine et la durite ne s'arrachent des commandes. Pour avoir la longueur de gaine/durite minimale nécessaire et anticiper les éventuels mouvements et décalages, ajoutez 30 à 50 mm de longueur de gaine/durite supplémentaire à la longueur préalablement mesurée et insérez-la dans le cadre.

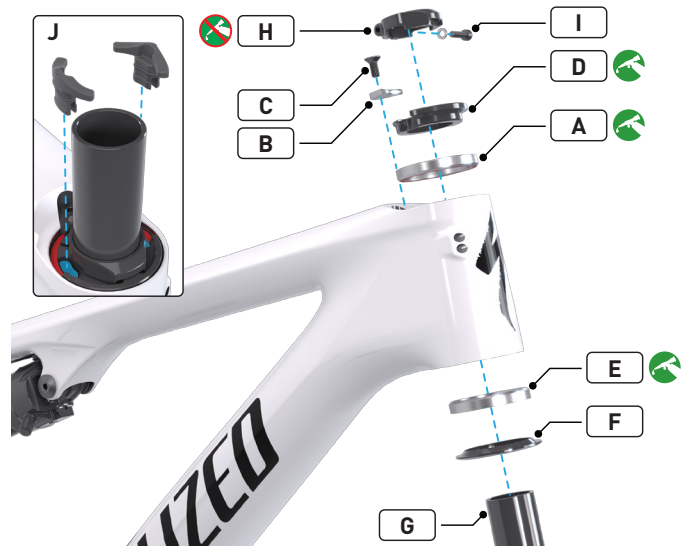
7.3. Frein avant



- Installez l'étrier de frein sur le fourreau de la fourche et fixez la durite de frein à l'étrier conformément aux instructions du fabricant du composant.
- Faites remonter la durite de frein à l'intérieur du fourreau de la fourche puis fixez-la au guide pour durite (A) conformément aux instructions du fabricant du composant.
- Installez la fourche en suivant les étapes indiquées dans la rubrique **8. Montage du jeu de direction, de la fourche et de la potence** et finalisez l'installation du frein avant en suivant les instructions du fabricant du frein.

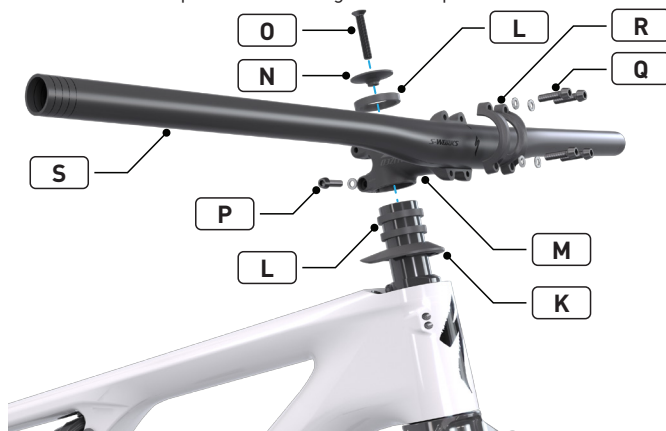
8. MONTAGE DU JEU DE DIRECTION, DE LA FOURCHE ET DE LA POTENCE

8.1. Modèles avec passage de câbles externe



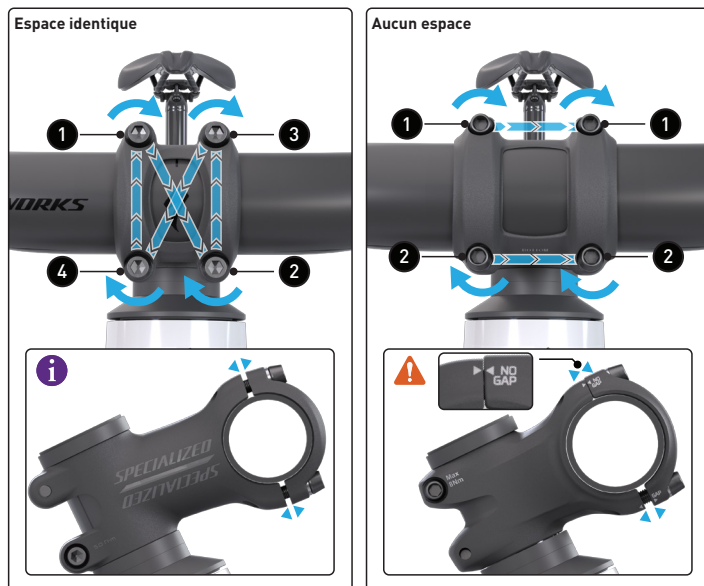
- Lubrifiez le roulement supérieur du jeu de direction (A) puis installez-le avant de mettre en place la bague de blocage du pivot de direction (B). À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 3 mm, serrez la vis de la bague de blocage du pivot de direction (C) au couple de 2,5 Nm/22 in-lbf.
- Lubrifiez toutes les surfaces de la bague de compression (D) puis installez-la dans le haut du tube de direction.

- Lubrifiez le roulement inférieur (E) et installez-le dans la base du tube de direction.
- Installez la bague du pivot de fourche (F) sur le pivot de direction (G) en vérifiant qu'elle est parfaitement positionnée sur le té de fourche puis installez le pivot de direction dans le tube de direction. Veuillez essuyer toute coulure éventuelle de graisse sur le pivot de direction avant d'installer le collier du pivot de direction.
- Vissez la vis du collier du pivot de direction (I) sans la serrer avec une rondelle dans le collier du pivot de direction (H) puis installez le collier du pivot de direction sur le pivot de direction. Ne serrez pas la vis pour l'instant ; cela se fera plus loin au cours du processus de montage.
- Installez les bouchons de jeu de direction (J) dans tous les orifices non utilisés de chaque côté de la bague de compression.



- Enfillez le capot de jeu de direction (K), le nombre souhaité d'entretoises (L) et la potence (M) sur le pivot de direction.
- Vérifiez que le capot de jeu de direction et le collier du pivot de direction sont alignés avec la potence et avec la ligne médiane du cadre.

- Installez le capuchon supérieur (N) et la vis de compression (O). Serrez délicatement la vis de compression pour précontraindre le jeu de direction. Elle sera serrée au couple recommandé plus loin au cours du processus de montage.
- Alignez la potence avec la roue avant puis serrez délicatement l'une des vis du pivot de la potence (P). Elle sera serrée au couple recommandé plus loin au cours du processus de montage.
- À l'aide d'une clé hexagonale, retirez les vis de la face avant de la potence (Q) ainsi que la face avant (R).
- Installez le cintre (S) dans la position qui vous convient. Positionnez la face avant sur le cintre puis serrez les vis de la face avant dans la potence.



Potences avec espaces identiques

- À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal, serrez chacune des vis de la face avant (1)(2)(3)(4) de manière alternée (schéma en croix) d'environ un demi tour à chaque fois jusqu'à obtenir le couple recommandé indiqué sur la potence pour chaque vis.

i Au moment du serrage des vis de la face avant de la potence, l'espace entre le corps de la potence et la face avant doit être identique sur la partie supérieure et la partie inférieure.

Potences sans espace

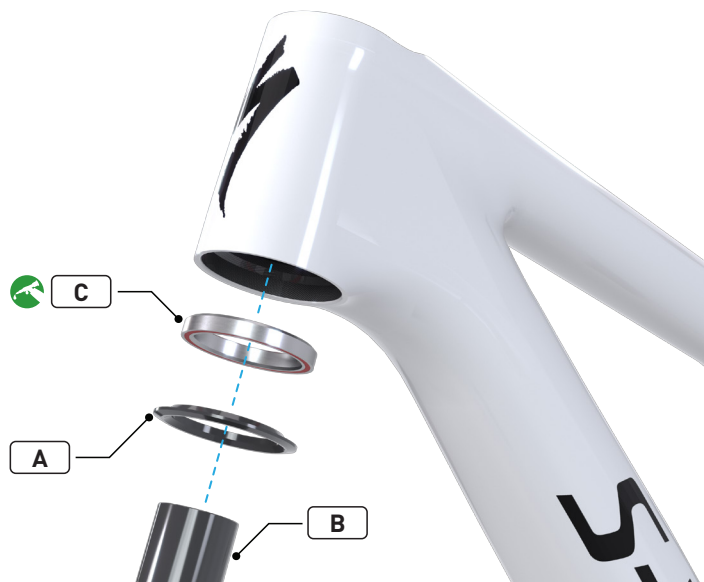
- À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal, serrez les vis supérieures de la face avant (1) de manière alternée jusqu'à obtenir le couple recommandé indiqué sur la potence.
- Ensuite, à l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal, serrez les vis inférieures de la face avant (2) de manière alternée jusqu'à obtenir le couple recommandé indiqué sur la potence.

AVERTISSEMENT ! Certaines potences sont conçues de manière à ce qu'il n'y ait pas d'espace entre le corps de la potence et la face avant au niveau des vis supérieures. Avant d'être serrées au couple recommandé, les vis supérieures doivent être serrées jusqu'à ce que la face avant soit parfaitement positionnée contre le corps de la potence. Le fait que la face avant ne touche pas le corps de la potence peut entraîner des dommages structurels sur le cintre.

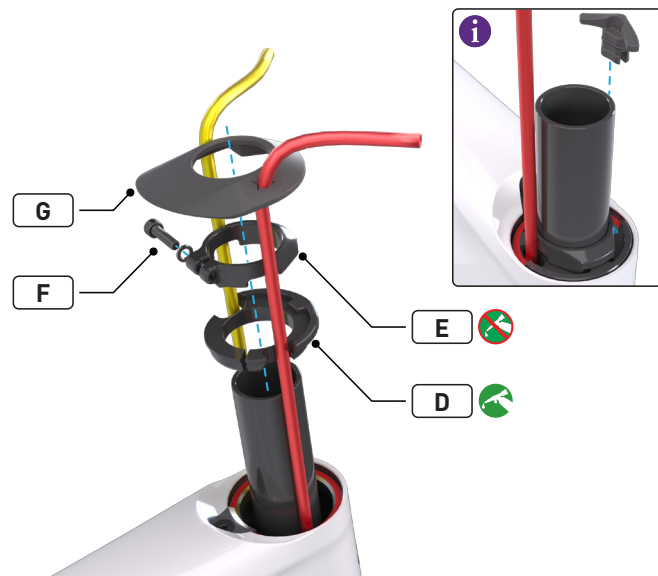


Si vous avez des doutes sur le modèle de votre potence, vérifiez si l'inscription « NO GAP » (« SANS ESPACE ») est indiquée sur la potence.

8.2. Modèles avec passage de câbles interne



- Installez la bague du pivot de fourche (A) sur le pivot de direction de la fourche (B) puis vérifiez qu'elle est parfaitement positionnée dans le té de fourche.
- Appliquez de la graisse sur le roulement inférieur (C), installez-le dans la base du tube de direction puis installez le pivot de direction de la fourche avec la bague du pivot de fourche à l'intérieur du tube de direction.

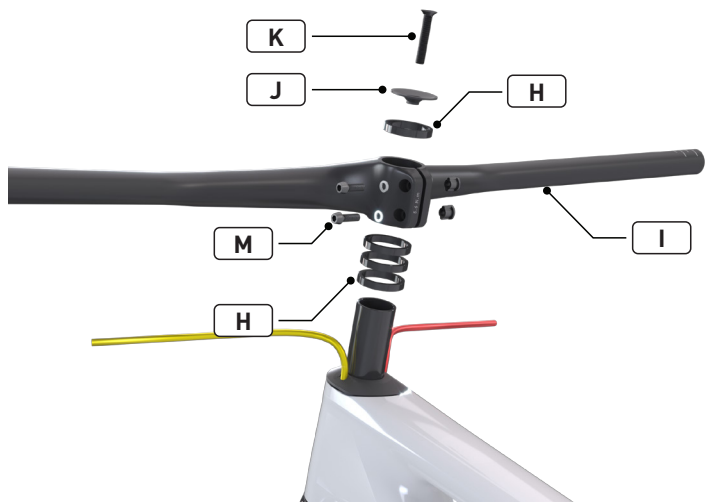


- Lubrifiez toutes les surfaces de la bague de compression (D) puis installez-la en faisant passer la durite de frein et éventuellement la gaine de l'amortisseur avec système de verrouillage mécanique à travers les ouvertures correspondantes du côté approprié. Veuillez essuyer toute coulure éventuelle de graisse sur le pivot de direction avant d'installer le collier du pivot de direction.
- Vissez la vis du collier du pivot de direction (F) sans la serrer avec une rondelle dans le collier du pivot de direction (E) puis installez le collier du pivot de direction sur le pivot de direction. Elle sera serrée au couple recommandé plus loin au cours du processus de montage.

- Enfilez le capot de jeu de direction (**G**) en faisant passer la durite de frein et éventuellement la gaine de l'amortisseur avec système de verrouillage mécanique à travers les ouvertures correspondantes du côté approprié.

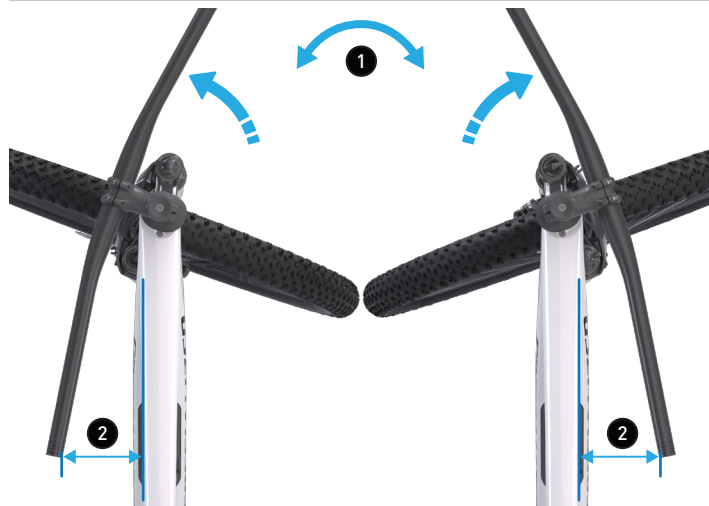
Si un orifice de la bague de compression n'est pas utilisé, installez un bouchon de jeu de direction pour fermer cet orifice. Cela évitera que de l'eau, de la poussière ou des impuretés ne pénètrent dans le système.

- La durite/gaine doit ressortir par le tube de direction du côté où la commande ou le levier correspondant est installé.



- Ajoutez le nombre souhaité d'entretoises (**H**) puis le poste de pilotage intégré (**I**) sur le pivot de direction.
- Vérifiez que le capot de direction et le collier du pivot de direction sont alignés avec la potence et avec la ligne médiane du cadre.
- Installez le capuchon supérieur (**J**) et la vis de compression (**K**). Serrez délicatement la vis de compression pour précontraindre le jeu de direction. Elle sera serrée au couple recommandé plus loin au cours du processus de montage.
- Alignez le poste de pilotage intégré avec la roue avant puis serrez délicatement l'une des vis du pivot de la potence (**M**). Elle sera serrée au couple recommandé plus loin au cours du processus de montage.

8.3. Positionner, aligner et serrer l'unité du jeu de direction



Positionner le jeu de direction (1)

- Tournez le cintre à fond à gauche et à droite à plusieurs reprises en allant jusqu'au blocage du pivot de direction de chaque côté afin de positionner parfaitement l'unité du jeu de direction.

Aligner le jeu de direction (2)

- Tournez le cintre à fond à gauche et à droite en mesurant la distance entre le tube supérieur et l'extrémité du cintre afin de vérifier que cette distance est identique de chaque côté. Allez jusqu'au blocage du pivot de direction et dépassez ce point de blocage si nécessaire afin d'obtenir l'alignement parfait.



Vous devez pouvoir tourner le cintre et atteindre le blocage du pivot de direction, mais dépasser facilement ce point de blocage si la vis de compression du capuchon supérieur et la vis du pivot de la potence ne sont pas serrées de manière excessive.



- Desserrez la vis du pivot de la potence préalablement serrée, vérifiez que la potence et le cintre restent parfaitement alignés puis, à l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm, serrez la vis de compression du capuchon supérieur au couple de 3 Nm/27 in-lbf.
- Ensuite, à l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal approprié, serrez les vis du pivot de la potence au couple recommandé indiqué sur la potence.
- Tournez la potence vers le côté de la chaîne du vélo puis soulevez le capot de jeu de direction.

- À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 3 mm, serrez la vis du collier du pivot de direction (T) au couple de 4 Nm/35 in-lbf.
- Le jeu de direction est désormais parfaitement serré et aligné et il ne doit pas y avoir de mouvement dans cet ensemble.



Avant de régler le couple de serrage de la précontrainte du jeu de direction (capuchon supérieur et vis), vous devez desserrer la vis du collier du pivot de direction (T).

9. RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR



L'installation et le réglage d'un amortisseur arrière et d'une fourche sur un vélo nécessitent des outils spécifiques et des compétences particulières. Si vous ne vous sentez pas capable de réaliser ces procédures par vous-même, veuillez contacter un revendeur Specialized agréé qui pourra vous aider.

9.1. Informations générales



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



Vérifiez que vous portez tout l'équipement que vous utilisez habituellement lors de vos sorties à vélo (chaussures, casque, poche à eau le cas échéant, etc.).

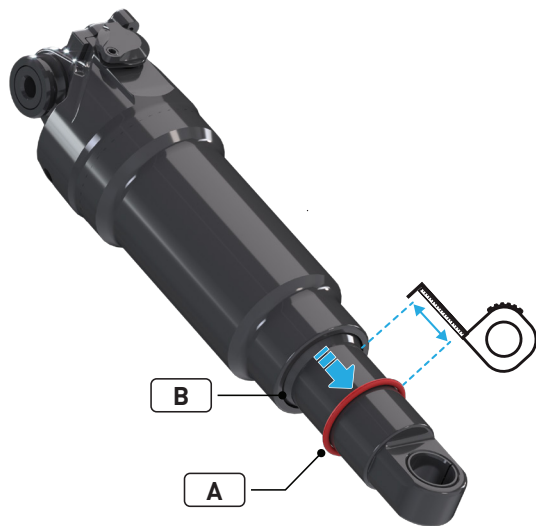


Utilisez le calculateur de suspension sur le site www.specialized.com. Ce calculateur de suspension vous fournit des recommandations de réglages personnalisés en fonction de votre taille et de votre poids. Ces réglages de référence doivent servir de point de départ pour le réglage de votre suspension. Affinez le réglage de votre suspension en fonction de votre expérience, de vos préférences et du type de terrain pratiqué.



ATTENTION : ne dépassez pas la pression maximale recommandée pour votre amortisseur ; pour prendre connaissance de ses caractéristiques, reportez-vous aux instructions du fabricant ou consultez l'étiquette de l'amortisseur.

9.2. Régler le sag



Le sag correspond au taux de compression de l'amortisseur sous le poids du cycliste et il se mesure en calculant la distance entre le joint torique (A) et le joint du corps de l'amortisseur (B) lorsque le poids du cycliste s'exerce normalement sur le vélo, sans le faire rebondir.

i Le sag recommandé pour l'amortisseur est de 12 à 13 mm [25 à 30 %].

9.3. Régler la détente

La vis de réglage de la détente contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur se détend après avoir été comprimé. Sur chaque amortisseur arrière, on peut régler le niveau de la détente grâce à plusieurs crans disponibles. Une détente plus lente est idéale pour les cyclistes lourds, les vitesses lentes et les gros impacts. Une détente plus rapide est idéale pour les cyclistes légers, les vitesses élevées, les petites bosses et davantage d'adhérence.

■ Réglez la détente en fonction des différentes valeurs proposées par le Calculateur de suspension disponible sur le site www.specialized.com et en fonction d'autres paramètres tels que l'expérience et les préférences du cycliste ainsi que le type de terrain pratiqué. Puis, si nécessaire, affinez ce réglage après l'avoir testé.



Il est conseillé de ne pas trop dépasser les réglages recommandés par le Calculateur de suspension au risque de nuire à la pratique du cycliste.

9.4. Régler la compression

L'amortissement en compression contrôle le niveau de fermeté 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 continuant à absorber les forces de compression à haute vitesse.

10. REMARQUES GÉNÉRALES SUR L'ENTRETIEN

Ce vélo est un vélo de haute performance. 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, consultez le Manuel du propriétaire. Effectuez aussi une vérification de l'état mécanique avant chaque sortie, comme décrit dans le Manuel du propriétaire.

- Veillez en toutes circonstances à ne pas endommager le matériau du cadre. Tout dommage peut engendrer une perte d'intégrité structurelle qui pourrait se traduire par une défaillance catastrophique. Pendant la phase d'inspection, ces dommages peuvent être visibles ou complètement invisibles. Avant chaque sortie et après chaque chute, vous devez soigneusement inspecter votre vélo afin de vérifier qu'il ne présente pas d'éraflure, de rayure sous peinture, d'écaillage, de 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 et la fréquence d'utilisation et/ou les chocs. Les composants peuvent alors être sujets à une usure plus rapide.

La transmission et les freins sont des composants particulièrement sujets à l'usure. Faites inspecter régulièrement votre vélo et ses composants par votre revendeur Specialized agréé pour vérifier leur état d'usure.

- 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 le lubrifier et de le démonter (partiellement) afin de l'inspecter pour détecter tout signe de corrosion et/ou de fissure. 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.
- Pour nettoyer votre vélo, n'utilisez jamais de jet à haute pression. Même l'eau d'un tuyau d'arrosage peut pénétrer par les joints et l'humidité peut s'infiltrer dans les composants comme le pédalier, les roulements ou les composants électriques et entraîner des dommages. Pour nettoyer votre vélo, utilisez un chiffon propre et humide ainsi qu'un produit spécifique au nettoyage des vélos (le cas échéant).
- N'exposez pas 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.



AVERTISSEMENT ! Utilisez un trépied d'atelier bien stable pour maintenir le vélo pendant les opérations de montage ou d'entretien et un porte-vélo pour le transport.

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

10.1. Entretien des suspensions

En règle générale, l'entretien de l'amortisseur arrière et de la fourche doit être fait toutes les 50, 100 ou 200 heures d'utilisation. Le type d'entretien nécessaire varie selon votre style de pratique, le terrain sur lequel vous roulez, les conditions météorologiques et votre niveau d'expérience. Il se peut que vous ayez besoin de faire entretenir l'amortisseur arrière et/ou la fourche plus souvent en fonction des facteurs mentionnés ci-dessus. Pour en savoir plus sur l'entretien de votre amortisseur arrière et de votre fourche, consultez le site sram.com ou ridefox.com.



L'entretien des suspensions nécessite des compétences particulières et des outils spécifiques. Si vous ne vous sentez pas capable de réaliser l'entretien de vos suspensions par vous-même, veuillez contacter un revendeur Specialized agréé.

10.2. Pièces de rechange et accessoires

Les pièces de rechange, les composants et les accessoires Specialized sont disponibles auprès de votre revendeur Specialized agréé.

| | DESCRIPTION | | PIÈCE |
|----------|---|-----------------|------------|
| A | Roval Control Cockpit | 780 mm x 60 mm | 21123-1120 |
| | | 780 mm x 70 mm | 21123-1121 |
| | | 780 mm x 80 mm | 21123-1122 |
| | | 780 mm x 90 mm | 21123-1123 |
| | | 780 mm x 100 mm | 21123-1124 |
| B | SW Carbon Mini Rise Bar CARB/BLK 31.8 x 760mm | | 21120-0116 |
| C | MSC MY14 (Epic Carbon/SJ HT Carbon/Camber Carbon/ Rumor) foam ICR sleeve "churro" 11mm OD | | S149900018 |
| D | MSC MY21 Epic ICR boot,XC FSR H1,rubber VLD-789 | | S209900047 |
| E | MSC MY21 Epic mylar downtube protector LG gloss | | S209900048 |
| F | MSC MY21 Epic mylar downtube protector MD gloss | | S209900049 |
| G | MSC MY21 Epic mylar downtube protector SM gloss | | S209900050 |
| H | MSC MY21 Epic mylar downtube protector XL gloss | | S209900051 |
| I | MSC MY21 Epic mylar downtube protector XS gloss | | S209900052 |

| | | |
|----------|---|------------|
| J | BLT kit, MY24 Epic, rear shock mounting hardware kit | S230500001 |
| K | BLT kit, MY24 Epic, suspension pivot bolt kit (W/ pivot spacers) | S230500002 |
| L | BRG kit, MY24 Epic, suspension bearing kit | S200600003 |
| M | SHL MY24 Epic, shock link, alloy, W/ bearings | S234300001 |
| N | CHS MY24 Epic SW, rear stay assembly, 29, 12 x 148mm - gloss black | S231500001 |
| O | CHS MY24 Epic SW, rear stay assembly, 29, 12 x 148mm - satin black | S231500002 |
| P | BRG MY21 Epic evo bearing kit | S200600003 |
| Q | Roval Control SL post BLK/CHAR 30.9 x 415 1 offset | 28123-4025 |
| R | HDS bearing, custom road lower bearing, 49.50D x 40.5ID x 6.5mm (45x45 DEG) | S162500005 |

SPECIALIZED®

SPECIALIZED BICYCLE COMPONENTS

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