



> SLICE RS.  
OWNER'S MANUAL SUPPLEMENT.

*cannondale*



# INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

## À propos de ce supplément

Ce supplément au Manuel de l'utilisateur Cannondale contient des informations importantes spécifiques à votre modèle de vélo sur la sécurité et l'entretien, ainsi que des informations techniques. Ce supplément ne remplace pas le Manuel d'utilisateur Cannondale.

Il se peut que plusieurs suppléments soient disponibles pour votre vélo. Prenez la peine et le temps de les lire tous.

Pour commander un manuel ou un supplément, ou pour toute question concernant votre vélo, contactez votre revendeur Cannondale, ou appelez-nous directement à l'un des numéros indiqués au dos de ce manuel.

Vous pouvez télécharger au format Adobe Acrobat PDF n'importe quel manuel de l'utilisateur ou supplément Cannondale à partir de notre site Web : [www.cannondale.com](http://www.cannondale.com).

- Ce manuel ne constitue pas une documentation complète sur la sécurité et l'entretien de votre vélo.
- Ce manuel ne contient pas les instructions de montage de votre vélo.
- Tous les vélos Cannondale doivent être complètement montés et vérifiés par un revendeur Cannondale avant livraison à l'utilisateur final.



### AVERTISSEMENT

Ce manuel peut contenir des procédures nécessitant des connaissances mécaniques spécifiques.

Des outils, des connaissances et un savoir-faire particuliers peuvent être nécessaires. Une intervention mécanique effectuée de manière incorrecte accroît les risques d'accident. Tout accident de vélo comporte des risques de handicap et ou de blessures sérieuses ou mortelles. Pour minimiser les risques, nous recommandons fortement aux propriétaires et aux utilisateurs de toujours faire effectuer les travaux mécaniques par un revendeur agréé Cannondale.

## Message important concernant les matériaux composites



### AVERTISSEMENT

Votre vélo (cadre et composants) est fabriqué avec des matériaux composites, communément dénommés "fibre de carbone".

Il est important de posséder quelques connaissances fondamentales au sujet des matériaux composites. Les matériaux composites utilisant des fibres de carbone légères et résistantes, mais en cas de choc violent ou de surcharge, ils ne se plient pas, ils se rompent.

Pour votre sécurité, en tant que propriétaire et/ou utilisateur de ce vélo, il est important d'effectuer correctement toutes les opérations d'entretien, de réparation et d'inspection des parties fabriquées en matériaux composites (cadre, potence, fourche, guidon, tige de selle, etc.). Consultez votre revendeur Cannondale pour des conseils et de l'aide, si nécessaire.

Nous vous recommandons vivement de lire la Section D "Inspection de sécurité" en Partie II du Manuel de l'utilisateur Cannondale AVANT de monter sur le vélo.

**L'INOBSERVATION DE CES RECOMMANDATIONS PEUT CAUSER UN ACCIDENT, UNE PARALYSIE ET/OU DES BLESSURES GRAVES, VOIRE MORTELLES.**

## Utilisation prévue



Tous les modèles sont conçus pour une utilisation "route haute performance" de type ASTM - CONDITION



### AVERTISSEMENT

**VOUS DEVEZ CONNAÎTRE VOTRE VÉLO ET SON UTILISATION PRÉVUE. TOUTE UTILISATION NON PRÉVUE DE VOTRE VÉLO EST DANGEREUSE.**

Veillez lire le Manuel de l'utilisateur Cannondale pour plus d'informations au sujet de l'utilisation prévue et des Conditions 1 à 5.

## Inspection et dégâts après accident des cadres/fourches en carbone



### AVERTISSEMENT

#### APRÈS UN ACCIDENT OU UN CHOC VIOLENT :

Inspectez le cadre minutieusement, afin de repérer les dommages éventuels (voir Section D "Inspection de sécurité" en Partie II du Manuel de l'utilisateur Cannondale).

Ne montez pas sur votre vélo si vous remarquez un signe de détérioration quel qu'il soit, notamment : fibres de carbone cassées, dissociées ou déstructurées.

#### LES SYMPTÔMES SUIVANTS PEUVENT INDiquer UN PROBLÈME DE DÉLAMINAGE OU D'AUTRES DÉGÂTS :

- Sensation inhabituelle ou inconfortable au niveau du cadre
- Fibre de carbone au toucher souple ou modification de la forme
- Bruits de craquement ou autres bruits anormaux
- Fissures visibles, ou apparition d'une couleur blanche ou laiteuse sur une partie des fibres de carbone.

**Le fait de continuer à rouler sur un cadre endommagé augmente les risques de rupture du cadre, et de blessures graves ou mortelles pour l'utilisateur.**

## Remise en peinture ou nouvelle finition



### AVERTISSEMENT

Toute opération de remise en peinture, de retouche ou de finition du cadre ou de la fourche pourrait occasionner des dommages importants pouvant entraîner un accident et provoquer des blessures graves, voire mortelles, ou encore la paralysie.

Produits de finition : les solvants et les produits de décapage peuvent attaquer, affaiblir ou détruire la colle qui assure la cohésion entre les fibres de carbone du cadre de votre vélo.

L'utilisation de produits abrasifs ou de sablage sur le cadre ou la fourche, sur la peinture d'origine, les autocollants ou la couche de finition par action mécanique, notamment le décapage par projection de billes de verre ou de plastique ainsi que d'autres techniques abrasives, peuvent attaquer le cadre et l'affaiblir.

## Réparation du vélo / Supports d'atelier

La force d'écrasement des mâchoires de fixation d'un support de vélo peut être suffisamment élevée pour endommager le cadre de votre vélo de manière irrémédiable.

### INFORMATION

Ne fixez jamais votre vélo sur un support d'atelier en plaçant le cadre dans les mâchoires du support. Élevez la tige de selle et placez le vélo sur le support de telle sorte que le serrage se fasse au niveau de la tige de selle et non sur le cadre. Ne sortez pas la tige de selle au-delà du repère de hauteur maximale (MINIMUM INSERT). Étant donné que la tige de selle en matériau composite pourrait aussi être endommagée par la mâchoire du support de vélo, prenez soin de serrer la fixation sans excès, en appliquant la force minimale nécessaire pour immobiliser le vélo. De plus, avant de serrer la tige de selle, nettoyez-la et protégez sa surface extérieure avec un chiffon. Si vous possédez une ancienne tige de selle dont vous ne vous servez pas, utilisez-la à la place de la tige de selle de votre vélo pour monter ce dernier sur un support de vélo.

## Couples de serrage

Le serrage correct des éléments de fixation (vis, écrous) de votre vélo est très important pour votre sécurité. Le serrage correct des éléments de fixation de votre vélo est aussi très important pour la durabilité et le bon fonctionnement de votre vélo. Nous vous recommandons vivement de demander à votre revendeur d'effectuer le serrage correct de tous les éléments de fixation à l'aide d'une clé dynamométrique. Si vous décidez d'effectuer le serrage des éléments de fixation vous-même, utilisez toujours une clé dynamométrique !

### Comment trouver les informations concernant les couples de serrage

Compte tenu de la grande quantité de modèles de vélos et de composants utilisés, il n'est pas possible de publier une liste exhaustive et à jour de tous les couples de serrage. De nombreux dispositifs de blocage doivent être montés en appliquant un adhésif frein-filet tel que la Loctite®. Afin de déterminer le couple de serrage approprié et la nécessité d'appliquer ou non un produit de type frein-filet, veuillez vérifier les informations suivantes :

- Inscriptions/indications sur le composant. De nombreux composants portent des inscriptions/indications. Le marquage direct sur les produits est de plus en plus courant.
- Valeurs des couples de serrage indiquées dans les instructions des fabricants de composants, fournies avec votre vélo.
- Valeur des couples de serrage disponibles sur les sites Web des fabricants de composants.
- auprès de votre revendeur. Les revendeurs ont accès aux informations et données les plus récentes et possèdent les connaissances et l'expérience requises pour appliquer les couples de serrage corrects et utiliser les produits freins-filets de manière appropriée.

## Home-trainers

Si vous utilisez un home-trainer pour vélo qui nécessite de déposer la roue avant et dont le système de fixation serre les pattes de fourche : Veillez à serrer solidement le blocage rapide de la fourche ! Les mouvements relatifs ont pour effet d'user les pièces en contact, et d'affaiblir/endommager votre vélo.

Si vous utilisez un home-trainer qui maintient le vélo debout en serrant le blocage rapide arrière entre deux cônes : Déposez le blocage rapide léger et de haute qualité fourni avec votre vélo. Remplacez-le par un blocage rapide lourd classique en acier et serrez-le solidement ! Les mouvements relatifs ont pour effet d'user les pièces en contact, et d'affaiblir/endommager votre vélo. Veuillez noter que de nombreux systèmes de blocage rapide ne sont pas compatibles avec les cônes de serrage de ce type de home-trainer, en raison de leur forme.

Soyez particulièrement prudent(e) si vous utilisez un cadre ou une fourche carbone. Le carbone est un matériau relativement tendre et peu résistant à l'abrasion. Le carbone s'use rapidement en cas de mouvement relatif entre les surfaces des pièces/composants.

En cas d'utilisation intensive d'un home-trainer, nous vous recommandons d'utiliser un vieux vélo : La transpiration cause un phénomène de corrosion inévitable. Le poids du vélo n'a pas d'importance sur un home-trainer. Économisez l'usure de vos composants coûteux.

Demandez conseil à votre revendeur pour choisir un home-trainer approprié et pour savoir comment l'utiliser correctement.

### REMARQUE

**HOME-TRAINERS :** e fait de monter incorrectement un vélo sur un home-trainer, ou d'utiliser un home-trainer non compatible avec le cadre de votre vélo peut provoquer d'importants dommages.

**BIDONS :** Un choc, une chute, ou un porte-bidon mal fixé peuvent endommager votre cadre. Ce type de dommage n'est pas couvert par la Garantie Limitée Cannondale.

## Bidons

Des chocs latéraux sur un bidon ou un porte-bidon peuvent endommager les inserts taraudés, en raison de l'effet de levier qui s'exerce sur ces zones de petite dimension. Lors d'une chute, protéger les inserts taraudés de votre cadre est la dernière chose dont vous vous souciez. Toutefois, pour ranger ou transporter votre vélo, quelques précautions sont à prendre afin d'éviter que le porte-bidon ne soit heurté ou ne subisse une force importante, qui risquerait d'endommager les inserts. Nous vous recommandons de retirer le bidon et le porte-bidon lorsque vous devez transporter votre vélo.

Vérifiez régulièrement la fixation du porte-bidon ; resserrez les vis du porte-bidon si nécessaire. Ne roulez pas avec un porte-bidon desserré. Le fait de rouler avec un porte-bidon desserré peut produire un mouvement de ballonnement et des vibrations au niveau du porte-bidon. Un porte-bidon desserré peut endommager l'insert et celui-ci peut finir par être arraché. Il est de possible de réparer un insert branlant, ou d'installer un nouvel insert, uniquement lorsque le cadre n'est pas endommagé. Le remplacement nécessite un outil spécial. Si vous remarquez que l'insert est endommagé, consultez votre revendeur Cannondale pour des conseils et de l'aide.

## Critères de choix des éléments du cadre

Avant de choisir un cadre, consultez votre revendeur Cannondale ainsi que les fabricants de composants, et donnez-leur des informations sur votre style de pilotage, votre niveau, votre poids, votre intérêt et votre disponibilité pour l'entretien.

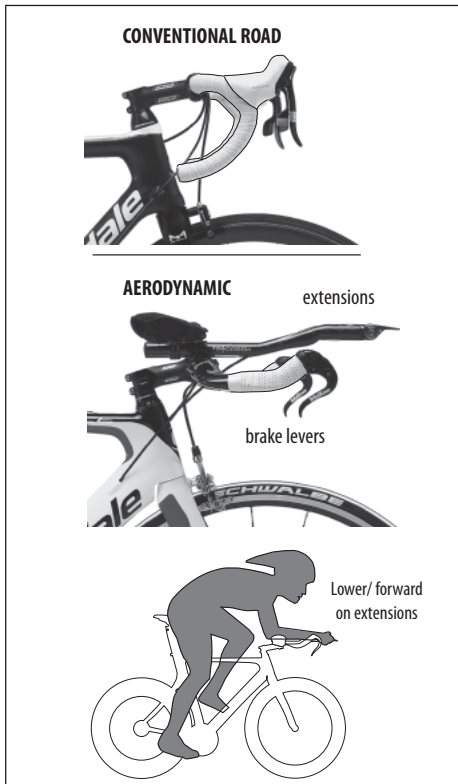
Vérifiez que les éléments que vous choisissez sont compatibles avec votre vélo, votre poids et votre style de pratique.

En règle générale, les composants légers ont une durée de vie moindre. En sélectionnant des composants légers, vous privilégiez les hautes performances procurées par un poids moindre, au détriment de la longévité. Si vous choisissez des composants encore plus légers, vous devez les inspecter plus souvent. Si votre poids est relativement élevé, ou si votre style est brutal, d'attaque ou extrême, achetez des composants plutôt résistants.

Lisez et suivez les instructions et recommandations des fabricants de composants.

## Cintre aérodynamique

Un cintre aérodynamique ou des extensions de cintre "Triathlon" équipent certains vélos de triathlon ou de compétition. Ils peuvent également être installés en option par les utilisateurs. Vous devez comprendre que lorsque vous roulez avec de telles extensions, les caractéristiques de direction et de freinage du vélo sont affectées négativement. Lorsqu'ils utilisent de telles extensions, la plupart des cyclistes trouvent difficile de regarder en arrière par dessus leur épaule sans faire d'embarquée ou sans dévier de leur trajectoire par inadvertance. Certains cyclistes trouvent difficile de bouger leur tête/cou pour regarder en avant. Assurez-vous de vous exercer à rouler avec des extensions de cintre aéro sur des routes sans danger ni circulation. Habituez-vous à passer de la position aéro avec les mains sur les extensions à la position classique avec les mains sur le cintre et les leviers de frein.



### AVERTISSEMENT

**NE ROULEZ PAS EN POSITION AÉRO AVEC LES MAINS SUR LES EXTENSIONS DANS LA CIRCULATION ROUTIÈRE OU SUR LES ROUTES DIFFICILES.**

Utilisez la position aéro uniquement sur des routes sans circulation ni danger et lorsque vous bénéficiez d'une visibilité suffisante.

Lors de l'utilisation d'extensions aéro, vous devez comprendre que vous favorisez la vitesse au détriment de la direction et du freinage. Si vous devez manœuvrer pour esquiver un obstacle ou freiner alors que vous avez les mains sur les extensions, cela peut entraîner un accident et provoquer des blessures graves, voire mortelles, ou une paralysie.

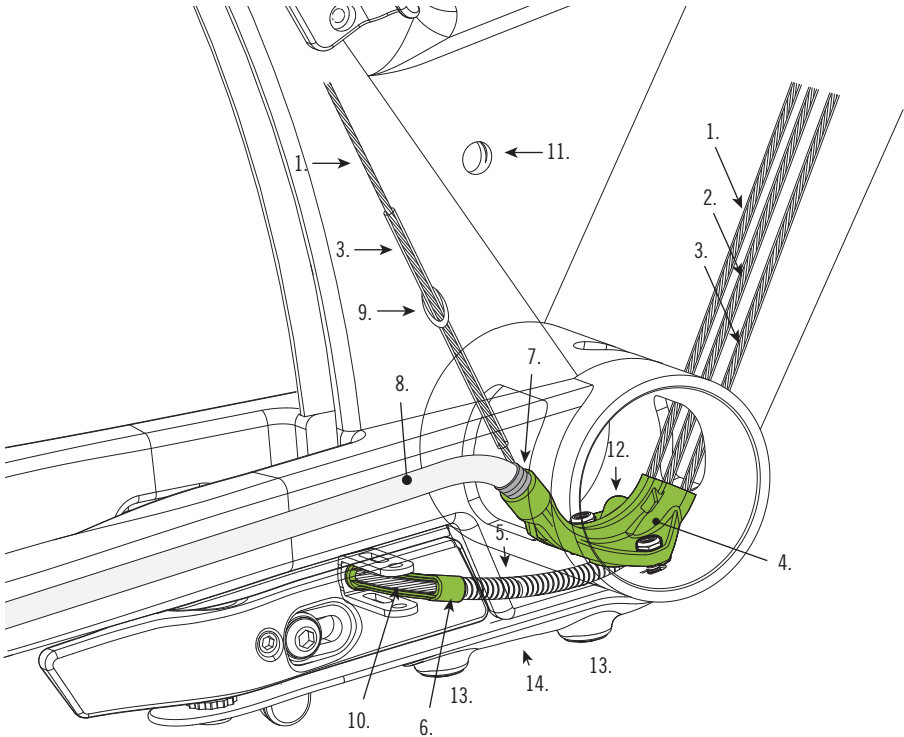
Les cintres et les extensions aérodynamiques constituent un compromis dans la conception du vélo qui positionne le cycliste plus vers l'avant que sur un vélo de route classique. Pour cette raison :

- Un freinage puissant avec le frein avant vous projettera vers l'avant et risque de vous éjecter du vélo plus facilement.
- L'efficacité du freinage arrière n'égale pas celle d'un vélo de route classique/

Lorsque vous freinez fortement sur n'importe quel vélo, y compris un vélo de contre-la-montre ou de triathlon, vous devez déporter votre poids vers l'arrière afin de pouvoir utiliser le frein avant sans être projeté ou éjecté vers l'avant. Le fait de vous déporter vers l'arrière améliore également l'efficacité du freinage arrière en cas de freinage puissant ou dans les fortes descentes, tant que la roue arrière ne dérape pas. Voir Section 4C en Partie 1 du Manuel de l'utilisateur Cannondale.

Les cintres et les extensions aérodynamiques sont prévus pour les épreuves de course contre-la-montre et la compétition triathlon et sont mal adaptés à une utilisation en ville ou dans les zones encombrées par la circulation où le freinage d'urgence est souvent nécessaire.

# BOÎTIER DE PEDALIER



**Passage des câbles dans le boîtier de pédalier et la base arrière**  
Longueur de la gaine de frein interne = 640 mm

Veuillez noter : Dans cette illustration, le jeu de pédalier PF30 a été déposé. Utilisez le kit Cannondale **KP197/SRM** ou FSA PF30 avec des cuvettes en alliage. Les autres jeux de pédalier PF30 peuvent gêner le guide-câble.

- |   |   |  |
|---|---|--|
| 1. Câble de dérailleur avant                | 7. Virole de gaine                                    | de dérailleur avant DI2  |
| 2. Câble de dérailleur arrière              | 8. Gaine du câble de dérailleur arrière               | 12. Orifice d'entrée au niveau du boîtier de pédalier du câble de batterie DI2 |
| 3. Câble de frein arrière                   | 9. Orifice de sortie du câble de dérailleur avant DI2 | 13. Fixation de batterie DI2   |
| 4. Guide-câble                              | 10. Section de tube                                   | 14. Orifice d'entrée du câble de batterie DI2                                  |
| 5. Gaine flexible du câble de frein arrière | 11. Orifice de sortie du câble                        |  |
| 6. Butée de gaine du câble de frein arrière |   |  |

## TIGE DE SELLE

### Entretien :

Déposez régulièrement la tige de selle et l'ensemble du collier pour les nettoyer, inspecter les dommages éventuels, et appliquez une nouvelle couche de graisse et de gel carbone.

### Dépose :

Pour déposer la tige de selle, utilisez une clé Allen de 4 mm et tournez la clavette de serrage de 5 mm dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour la desserrer. Lorsque la clavette est desserrée, levez simplement la tige de selle pour la sortir du tube de selle. Puis sortez l'ensemble clavette hors de la douille du cadre.

### Installation :

Avant d'insérer la tige de selle dans le cadre, utilisez un chiffon d'atelier propre pour essuyer tout résidu de gel carbone à l'intérieur du tube de selle. N'utilisez pas de nettoyants aérosols ni de solvants. Appliquez du gel de friction carbone sur la tige de selle et mettez-en une faible quantité à l'intérieur du tube de selle. Nettoyez l'ensemble clavette et graissez légèrement les pièces. Insérez l'ensemble desserré dans le cadre, puis insérez délicatement la tige de selle dans le cadre. Réglez la hauteur de selle, puis serrez la vis de fixation à 5 N.m, (44,0 InLbs) à l'aide d'une clé dynamométrique.

### Longueurs limites d'insertion et mise à dimension d'une tige de selle :

La profondeur minimale d'insertion de la tige de selle dans le cadre est de 80 mm. Cette longueur est indiquée par une ligne sur la tige de selle.

La longueur totale de la tige de selle qui peut être insérée dans le cadre sans arriver en butée est d'environ 110 mm. Toutefois, cette longueur peut varier en fonction de la taille du cadre et doit être vérifiée pour chaque cadre. Les cadres de grande taille peuvent recevoir une longueur de tige de selle plus importante que les cadres de petite taille.

Pour vérifier la profondeur, faites glisser avec précaution la tige de selle dans le cadre jusqu'à ce qu'elle arrive en butée ; puis remontez-la de 5 mm.

### REMARQUE

La tige de selle ne doit pas être laissée en butée dans le cadre. Consultez votre revendeur Cannondale pour effectuer la mise à dimension correcte de votre tige de selle.

Si la tige de selle doit être coupée, utilisez un guide de coupe et une lame de scie carbone. Poncez légèrement les bords de coupe de la tige de selle à l'aide d'un papier abrasif fin. Marquez le nouveau repère minimum d'insertion sur la tige de selle.



### AVERTISSEMENT

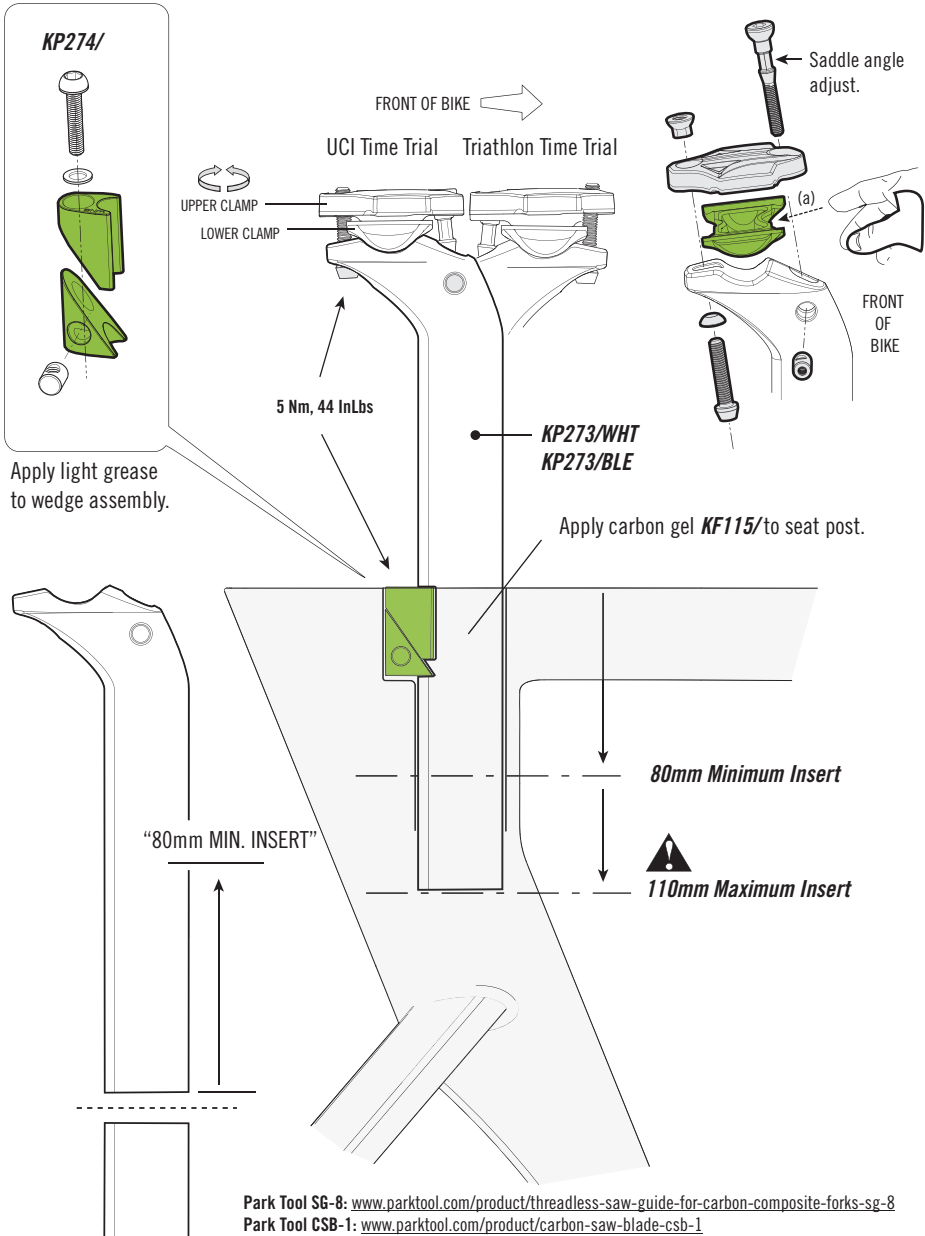
**L'OPÉRATION DE COUPE DE LA TIGE DE SELLE DOIT ÊTRE EFFECTUÉE UNIQUEMENT PAR UN MÉCANICIEN VÉLO PROFESSIONNEL. Une opération de coupe de la tige de selle mal effectuée peut occasionner des dommages et causer un accident.**

### Inversion de la tige de selle

La tige de selle peut être insérée dans le cadre avec la tête orientée vers l'avant (contre-la-montre / triathlon) ou vers l'arrière (contre-la-montre UCI). Pour cela, la selle doit être retirée du collier et sa position doit également être inversée. Serrez la vis de fixation au couple de serrage spécifié.

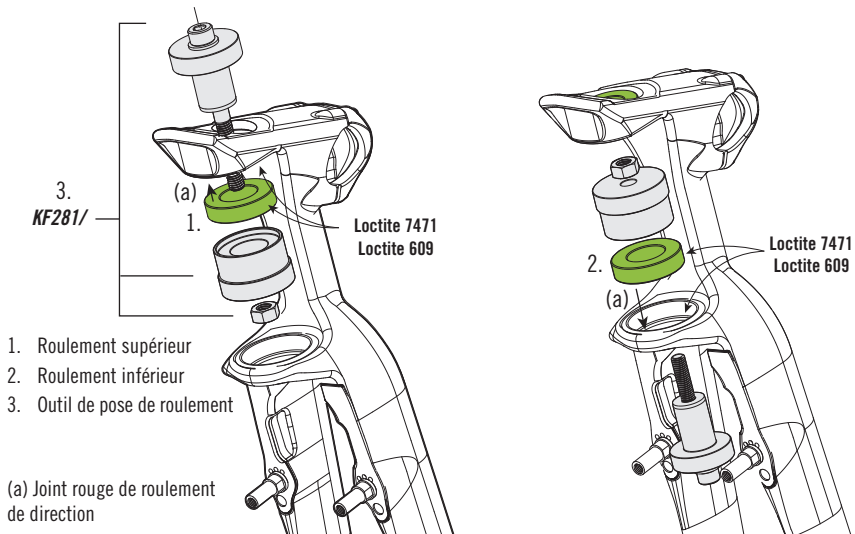
### Outil optionnel- *KP282/*

L'outil de tige de selle *KP282/* peut être utilisé en option pour remplacer la tige de selle. Voir la section "Pièces de rechange".





## INSTALLATION DES ROULEMENTS DE FOURCHE



### Procédure :

Les deux roulements de fourche (supérieur et inférieur) sont de type à cartouche étanche. Le remplacement n'est nécessaire que lorsque les roulements commencent à être endommagés. Ces roulements sont inclus dans le kit de jeu de direction **KP270/**.

1. Avant de chasser les roulements à l'aide de l'outil, nettoyez les deux portées de roulement de la fourche à l'aide d'un chiffon d'atelier propre imbibé d'alcool.
2. Appliquez de la Loctite 7471 Primer sur la bague de roulement extérieure et sur la portée de roulement de la fourche.
3. Appliquez de la Loctite 609 sur la bague de roulement extérieure et la portée de roulement sur la fourche. Utilisez l'outil de pose de roulement **KF281/** pour chasser chacun des

deux roulements sur la portée de roulement de la fourche jusqu'à ce qu'ils arrivent en butée, puis retirez l'outil.

Le joint rouge du roulement supérieur est orienté vers le haut. Le joint rouge du roulement inférieur est orienté vers le bas.

Laissez la Loctite sécher de façon appropriée avant d'installer la fourche. Pour consulter les instructions concernant la Loctite :

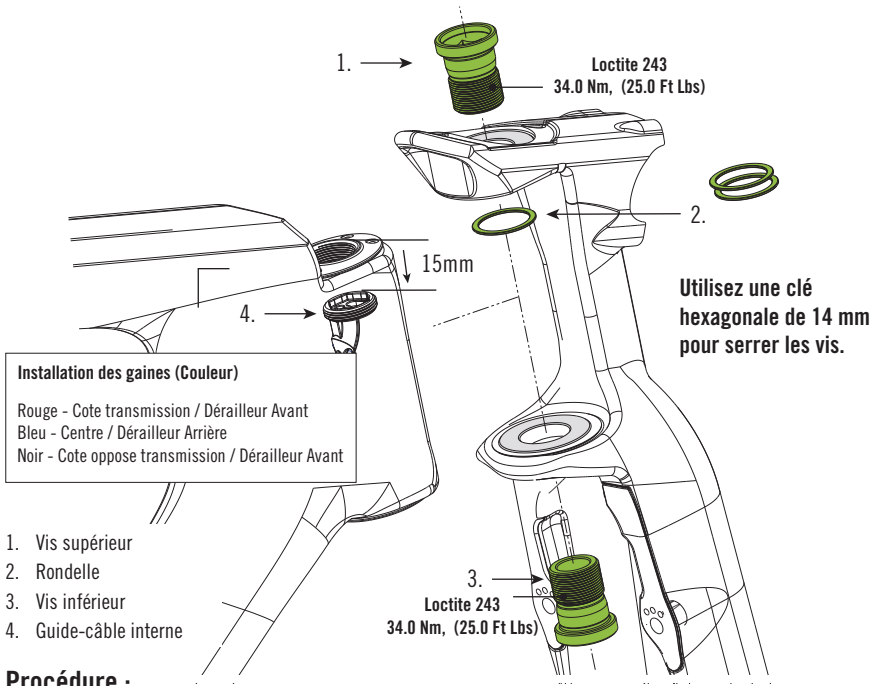
#### **Loctite 7471:**

<http://tds.loctite.com/tds5/docs/7471-EN.PDF>

#### **Loctite 609:**

<http://tds.loctite.com/tds5/docs/609-EN.pdf>

# INSTALLATION DE LA FOURCHE



## Procédure :

1. Pour commencer, le roulement doit être installé et la Loctite doit avoir séché conformément aux instructions.
2. Vérifiez que le guide-câble interne (4) est fileté sur une longueur de 12 mm à partir du haut de l'insert fileté (5) et que les câbles sont alignés et orientés correctement vers l'arrière du vélo.
3. Faites glisser la fourche sur le cadre
4. Appliquez de la Loctite 609 sur la vis inférieur (3) et serrez à la main jusqu'à ce que l'épaulement de la vis touche la bague intérieure du roulement inférieur de la fourche.
5. Installez de 1 à 3 rondelles (2) entre le cadre et la potence / roulement supérieur pour remplir l'espace.
6. Appliquez de la Loctite 609 sur la vis supérieur (1) et serrez à la main jusqu'à ce que l'épaulement de la vis touche la bague intérieure du roulement supérieur de la fourche.
7. Serrez la vis supérieur et la vis inférieur de manière uniforme à 34,0 N.m (25 ft.Lbs) à l'aide d'une clé dynamométrique.

### Loctite 609:

<http://tds.loctite.com/tds5/docs/243%20NEW-EN.PDF>

## INFORMATIONS RELATIVES À L'INSTALLATION DES FREINS

**GUIDE-CÂBLE AU NIVEAU DE LA POTENCE** - Le câble de frein avant pénètre dans le guide-câble du tube de direction par l'orifice situé à l'avant et du côté opposé à la transmission. Le câble de frein arrière pénètre dans le guide-câble du tube de direction par l'orifice situé à l'avant et du côté transmission.

**GAINÉ AU NIVEAU DU CINTRE** - Les longueurs des boucles de gaines de frein entre le cintre et le guide au niveau de la potence doivent être déterminées une fois que les positions de la potence et des extensions aérodynamiques ont été réglées. Lorsque vous coupez la gaine entre les extensions et le guide, la boucle doit former une courbe régulière pour permettre les mouvements du cintre nécessaires à la direction et le mouvement fluide du câble à l'intérieur de la gaine (ne pliez pas la gaine de force car cela affecterait le mouvement du câble).

**LONGUEURS DE GAINÉ FLEXIBLE** - La gaine flexible de frein avant à l'intérieur du tube de direction a une longueur spécifique pour chaque taille de cadre. Les longueurs de coupe selon les tailles de cadre sont indiquées dans le tableau. Cette gaine flexible s'étend depuis le bas du guide-câble du tube de direction jusqu'à la butée à 90° en aluminium, en passant par le guide-câble interne du tube de direction.

La gaine flexible du frein arrière qui sort du guide-câble du boîtier de pédalier a une longueur de 62 mm pour toutes les tailles de cadre. La longueur du tube Téflon est de 80 mm pour toutes les tailles de cadre. Il doit être mis à longueur comme indiqué dans les illustrations concernant le frein arrière.

**TUBE TEFLON** - Une longueur de 4 mm de tube Téflon est utilisée à l'intérieur de la gaine flexible du câble de frein. Le haut de ce tube Téflon se termine en collerette afin d'empêcher le tube de glisser hors de la gaine avec les mouvements du câble. La longueur totale du tube s'étend de manière à dépasser légèrement la butée à 90° en aluminium. Un tube qui se terminerait avant l'extrémité de la butée créerait une résistance indésirable au niveau du câble. Coupez le câble proprement afin d'obtenir des bords nets.

Du lubrifiant pour câble est appliqué à l'intérieur du tube Téflon afin de réduire la friction du câble. Appliquez une très petite quantité de lubrifiant pour câble à l'intérieur du tube lorsque vous le remplacez.

**TASSEUX POUR FREIN CANTI** - Appliquez de la Loctite 271. Serrez à 8,0 N.m, (70 inLbs).

**INSTALLATION DES BRAS D'ÉTRIERS** - Appliquez une légère couche de graisse sur les tasseaux pour frein canti, les bagues d'étrier, les ressorts, les coupelles de ressort et les cavités de ressort dans les bras avant installation sur la fourche.

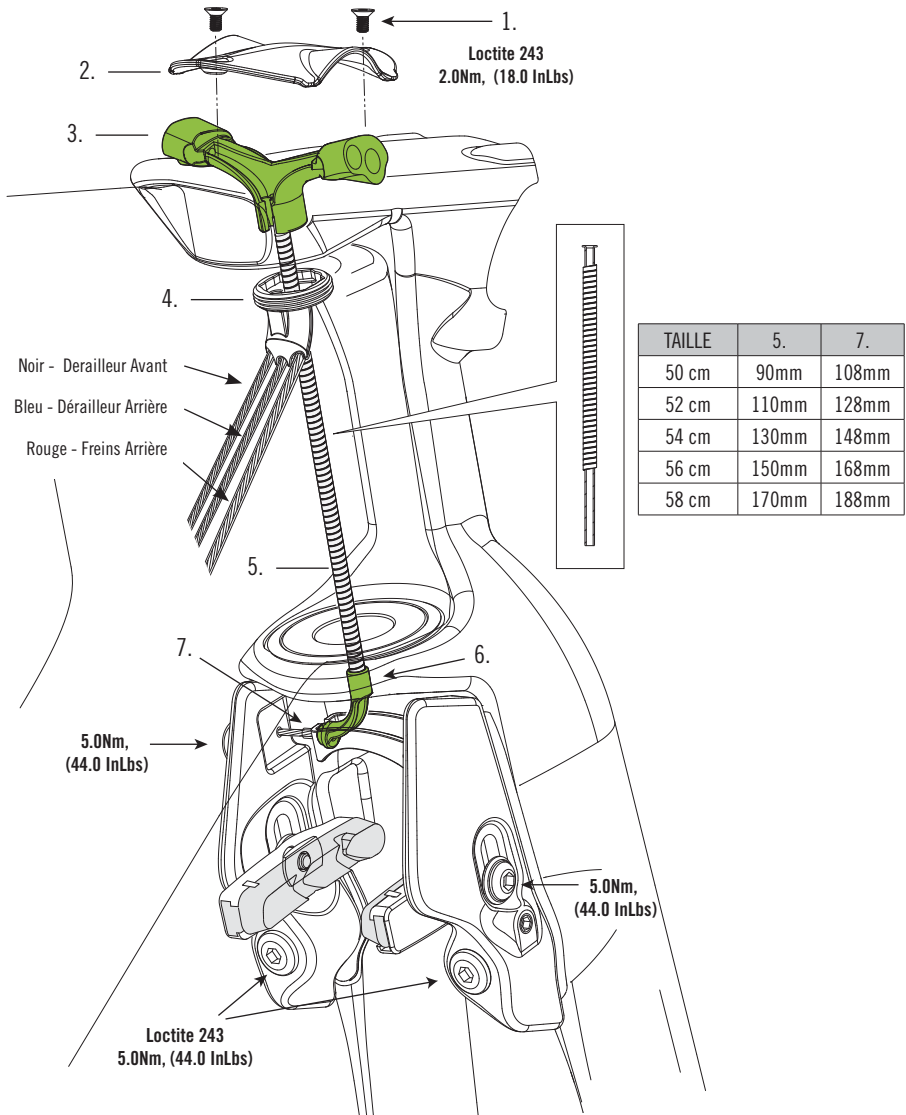
Veillez à insérer les coupelles de ressort de telle sorte que la surface plane vienne correctement en contact avec les vis Allen de réglage à l'intérieur des bras de frein. Insérez la plus petite extrémité du ressort dans la coupelle de ressort. L'extrémité la plus longue s'ajuste dans la fourche.

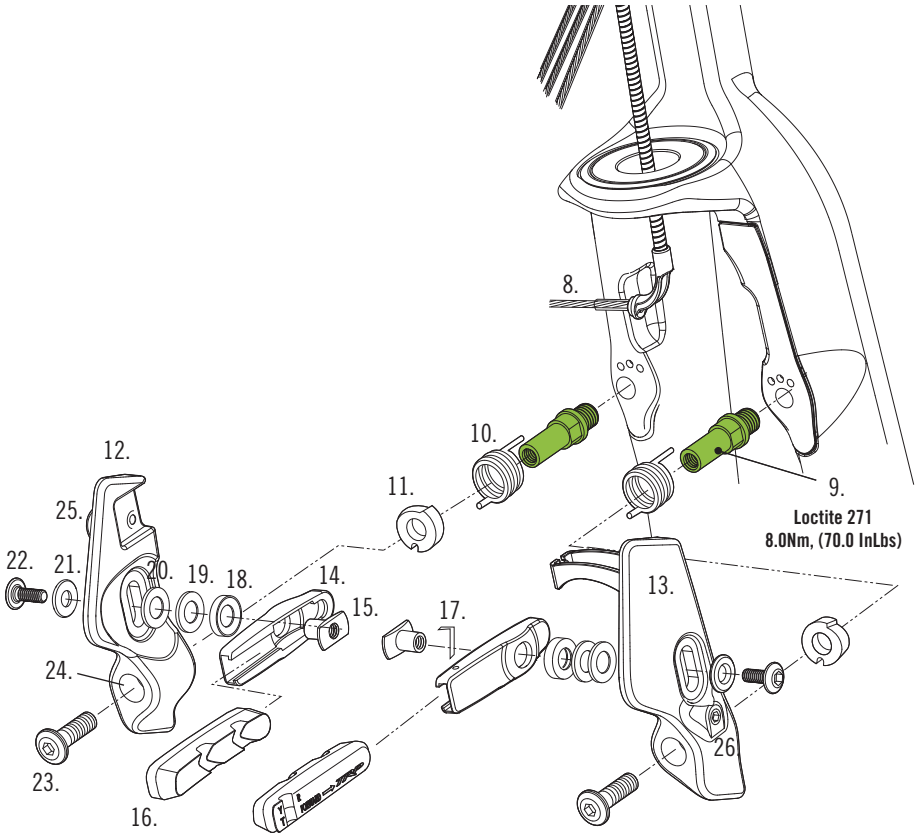
Faites glisser le bras de frein côté transmission sur le montant de frein canti en commençant par aligner l'extrémité la plus longue du ressort avec le trou du milieu sur la fourche. (Un montage sur le trou extérieur a pour effet d'augmenter la tension du ressort, tandis qu'un montage sur le trou intérieur diminue la tension du ressort.) Appliquez de la Loctite 243 sur les filets et serrez la vis de fixation à 5 N.m (44 InLbs).

En utilisant le même trou de ressort qu'à l'étape 2, faites glisser le bras de frein du côté opposé à la transmission sur le bossage de frein canti et serrez la vis de fixation à 5 N.m (44 InLbs). Faites glisser le câble de frein à travers le trou dans le bras de frein du côté opposé à la transmission et serrez à l'aide de l'écrou d'ancrage du câble. Lorsque les deux bras sont au même niveau que l'extérieur de la fourche ou de la base arrière, serrez l'écrou d'ancrage du câble à 5 N.m (44 InLbs).

**RÉGLAGE DE L'ESPACEMENT ENTRE LE PATIN DE FREIN ET LA JANTE** - l'espacement entre le patin de frein et la surface de freinage de la jante doit avoir une valeur comprise entre 2 et 3 mm. Utilisez une combinaison de rondelles d'espacement de 1 et 2 mm pour effectuer ce réglage. Pour assurer un engagement de filetage correct entre l'écrou en T et la vis de patin de frein, veillez à utiliser un écrou en T approprié. Effectuez le réglage fin à l'aide du dispositif d'ajustement au niveau du câble de frein. Veillez à réinstaller la goupille de retenue du patin de frein si vous remplacez l'écrou en T.

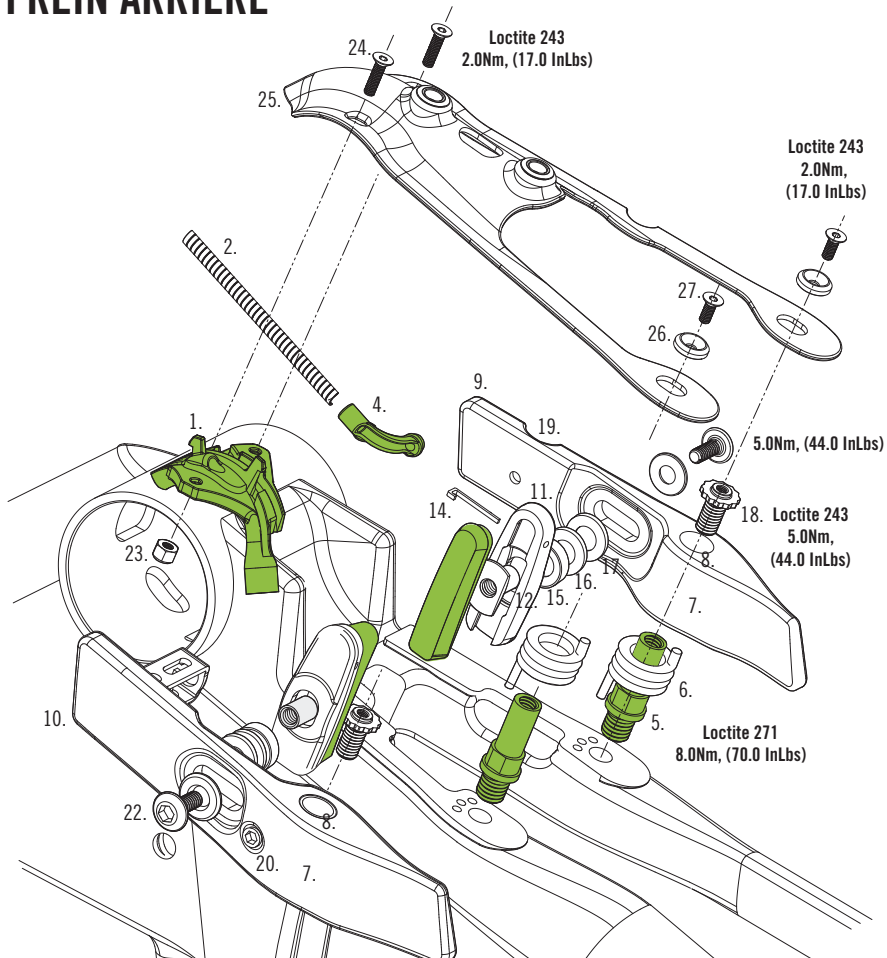
## FREIN AVANT





- |                                     |  |                                      |
|-------------------------------------|--|--------------------------------------|
| 1. Vis du couvercle de potence      | 11. Coupelle de ressort                            | 20. Rondelle(s) d'espacement de 1 mm |
| 2. Couvercle de potence             | 12. Bras de frein du côté opposé à la transmission | 21. Rondelles de vis de bras         |
| 3. Guide-câble de potence           | 13. Bras de frein côté transmission                | 22. Vis de bras                      |
| 4. Guide HT interne                 | 14. Support de patin de frein                      | 23. Vis de fixation de bras          |
| 5. Gaine flexible de câble de frein | 15. Écrou en T                                     | 24. Garniture de bras                |
| 6. Butée à 90° en aluminium         | 16. Patin de frein                                 | 25. Écrou d'ancrage du câble         |
| 7. Tube Téflon                      | 17. Goupille de retenue de patin                   | 26. Vis de réglage de la tension     |
| 8. Câble de frein                   | 18. Rondelle sphérique                             |                                      |
| 9. Tasseau de frein Cantilever      | 19. Rondelle d'espacement de 2 mm                  |                                      |
| 10. Ressort                         |  |                                      |

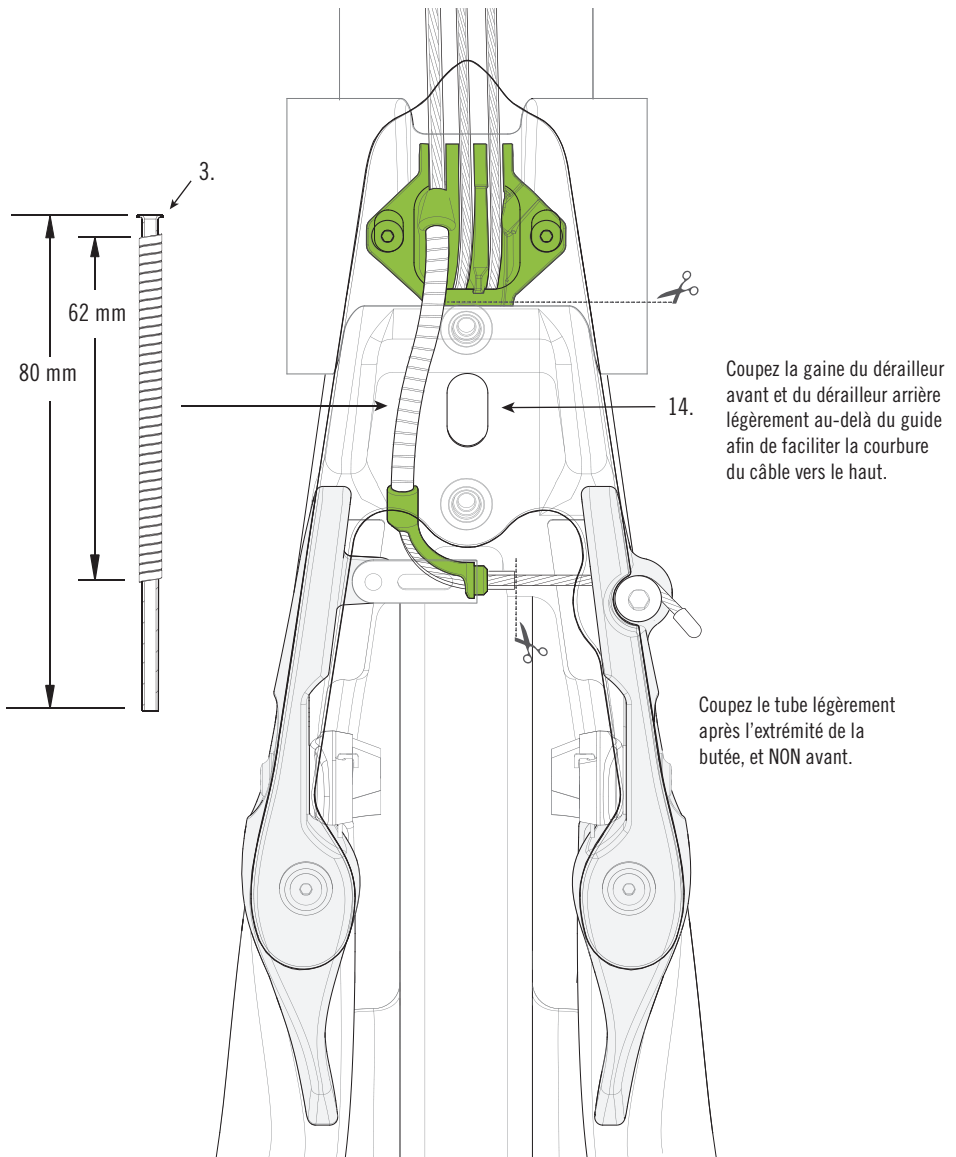
## FREIN ARRIÈRE



1. Guide-câble du boîtier de pédalier
2. Gaine flexible
3. Tube Téflon
4. Butée à 90° en aluminium
5. Tasseau de frein Cantilever
6. Ressort
7. Coupelle de ressort
8. Garniture
9. Bras de frein du côté opposé à la transmission

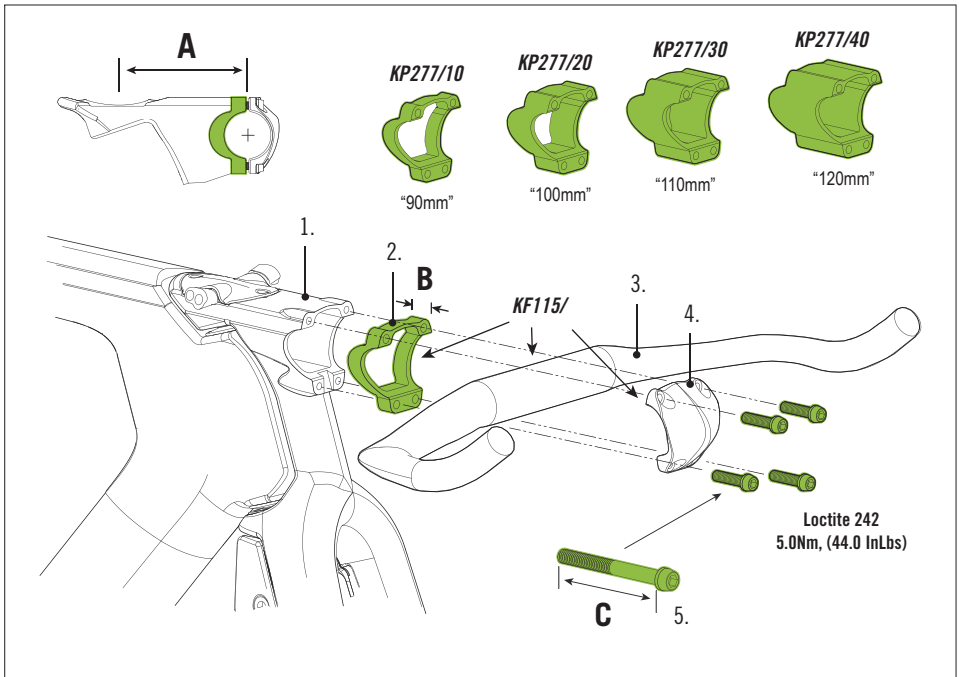
10. Bras de frein côté transmission
11. Support de patin de frein
12. Écrou en T
13. Patin de frein
14. Goupille de retenue de patin
15. Rondelle sphérique
16. Rondelle d'espacement de 2 mm
17. Rondelle(s) d'espacement de 1 mm
18. Vis de fixation de bras (10 pt)
19. Écrou d'ancrage du câble

20. Vis de réglage de la tension
21. Rondelle
22. Vis de fixation de bras
23. Écrou du guide-câble de boîtier de pédalier
24. Vis du guide-câble de boîtier de pédalier
25. Arceau de frein
26. Rondelle
27. Vis





## EXTENSION DE LA POTENCE



1. Potence
2. Extension
3. Cintre
4. Couvercle de potence
5. Vis de potence

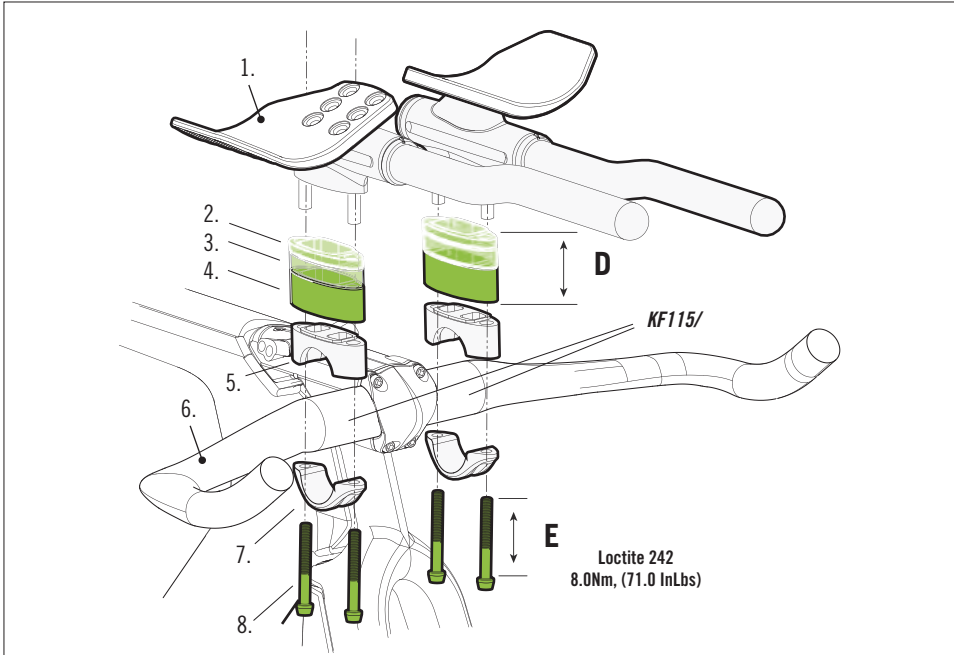
"A"	"B"	"C"
LONGUEUR DE LA POTENCE	LONGUEUR DE L'EXTENSION	LONGUEUR DU BOULON
80 mm	--	20 mm
90 mm	10 mm	30 mm
100 mm	20 mm	40 mm
110 mm	30 mm	50 mm
120 mm	40 mm	60 mm



### AVERTISSEMENT

**EXTENSION DE POTENCE ET EXTENSION DE CINTRE AÉRO** : Utilisez une seule extension de potence, et non plusieurs. Respectez la longueur de vis correcte, comme indiquée dans le tableau longueur/hauteur. Vous devez toujours nettoyer et appliquer de la Loctite 242 sur les filetages des vis. Serrez uniformément au couple indiqué à l'aide d'une clé dynamométrique.

# EXTENSION DE CINTRE AÉRO



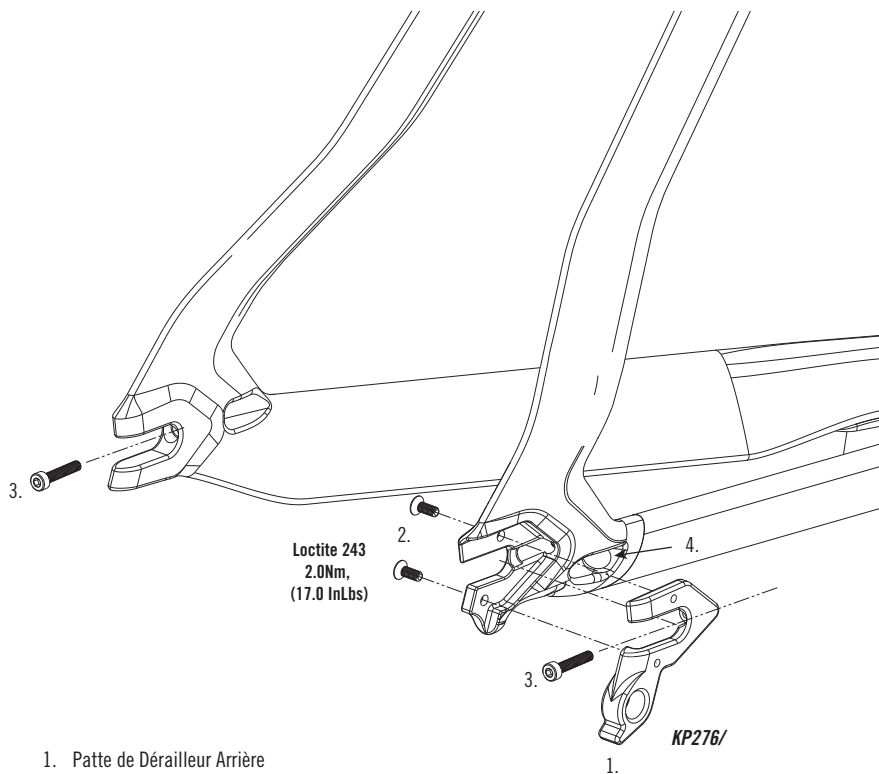
1. Extension FSA
2. Entretoise de 5 mm
3. Entretoise de 10 mm
4. Entretoise de 20 mm
5. Collier de serrage supérieur
6. Cintre
7. Collier de serrage inférieur
8. Vis de blocage

Consultez les instructions de montage Full Speed Ahead (FSA) pour plus d'informations sur l'installation et le réglage des extensions.

FSA: <http://www.fullspeedahead.com/>

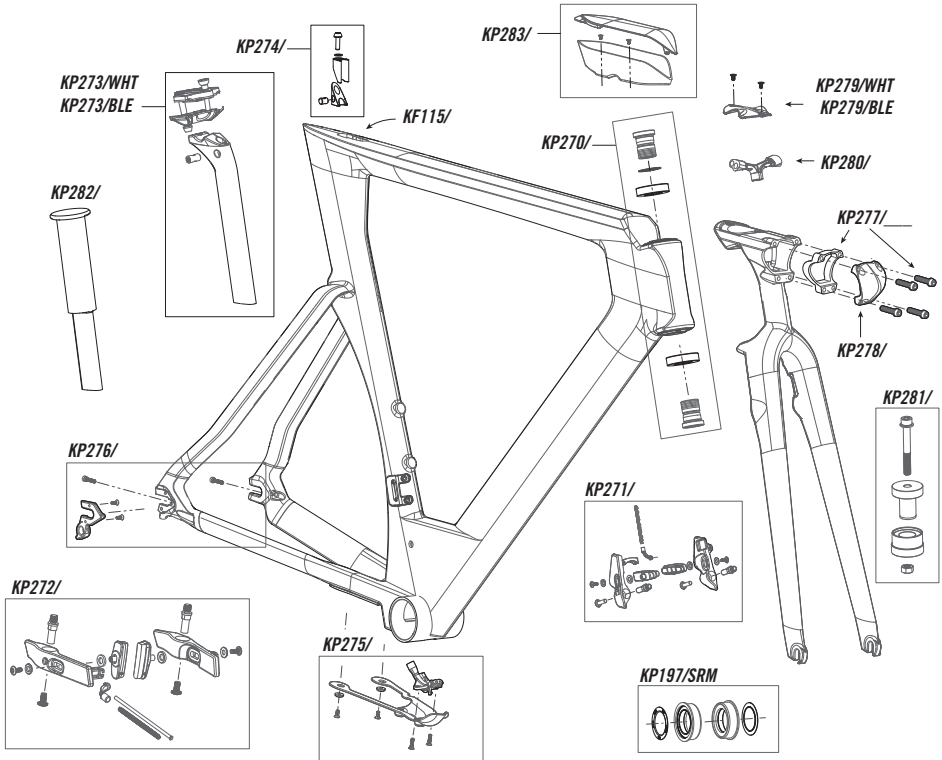
"D"	"E"
HAUTEUR D'EMPILAGE DES ENTRETOISES	LONGUEUR DE BOULON
0mm	25mm
5mm	25mm
10mm	25mm
15mm	40mm
20mm	40mm
25mm	40mm
30mm	55mm
35mm	55mm
40mm	55mm
45mm	70mm
50mm	70mm
55mm	70mm
60mm	85mm
65mm	85mm
70mm	85mm

## PATTES



# PIÈCES DE RECHANGE

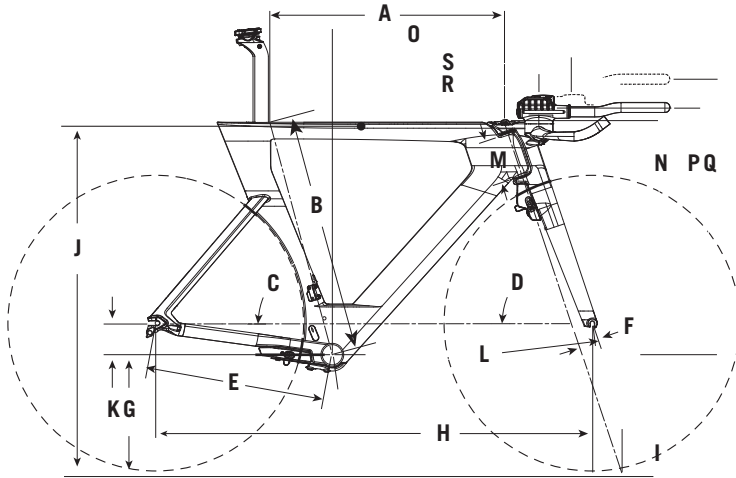
Les kits de pièces de rechange suivants sont disponibles auprès de votre revendeur Cannondale :



CODE	DESCRIPTION
KP270/	KIT, JEU DE DIRECTION, SLICE RS
KP271/	KIT, FREIN,SLICE RS, FREIN AVANT CANTILEVER
KP272/	KIT, FREIN,SLICE RS, FREIN ARRIÈRE CANTILEVER
KP273/WHT	KIT, TIGE DE SELLE, SLICE RS
KP273/BLE	KIT, TIGE DE SELLE, SLICE RS
KP274/	KIT, FIXATION DE TIGE DE SELLE, SLICE RS
KP275/	KIT, GUIDE-CÂBLE DU BOÎTIER DE PÉDALIER, SLICE RS
KP276/	KIT, PATTE DE DÉRAILLEUR, SLICE RS
KP277/10	KIT, EXTENSION DE POTENCE, SLICE RS
KP277/20	KIT, EXTENSION DE POTENCE, SLICE RS

CODE	DESCRIPTION
KP277/30	KIT, EXTENSION DE POTENCE, SLICE RS
KP277/40	KIT, EXTENSION DE POTENCE, SLICE RS
KP278/	KIT, POTENCE, PLATINE AVANT, SLICE RS
KP279/WHT	KIT, POTENCE, COUVERCLE DE GUIDE, SLICE RS
KP279/BLE	KIT, POTENCE, COUVERCLE DE GUIDE, SLICE RS
KP280/	KIT, GUIDE, TUBE EN H POUR CÂBLE, SLICE RS
KP197/SRM	KIT, BOÎTIER DE PÉDALIER, PRESSFIT 30, 68/73 SRM
KF115/	KIT, GEL, DYNAMIC, TIGE DE SELLE CARBONE
KP281/	KIT, OUTIL, JEU DE DIRECTION, SLICE RS
KP282/	KIT, OUTIL, TIGE DE SELLE POSTICHE,SLICE RS
KP283/	KIT, BOÎTE DE RANGEMENT,SLICE RS

## GEOMETRIE



	Tailles (cm)	50	52	54	56	58
<b>A</b>	Tube supérieur	50.4	51.9	53.4	54.9	56.4
<b>B</b>	Longueur du tube de selle	50.0	51.0	53.0	55.0	57.0
<b>C</b>	Angle du tube de selle (degrés)*	*VARIABLE	*VARIABLE	*VARIABLE	*VARIABLE	*VARIABLE
<b>D</b>	Angle du tube de direction (degrés)	71.5 °	71.5 °	71.5 °	71.5 °	71.5 °
<b>E</b>	Longueur des bases arrière	40.5	40.5	40.5	40.5	40.5
<b>F</b>	Déport de fourche	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5
<b>G</b>	Hauteur du boîtier de pédalier	26.5	26.5	26.5	26.5	26.5
<b>H</b>	Empattement	96.2	97.8	99.4	101.0	102.7
<b>I</b>	Cote TRAIL (voir figure)	6.5	6.5	6.5	6.5	6.5
<b>J</b>	Hauteur d'entrejambe au milieu du tube supérieur	76.5	77.5	79.5	81.5	83.5
<b>K</b>	Abaissement du boîtier de pédalier	7.2	7.2	7.2	7.2	7.2
<b>L</b>	Empattement avant	56.5	58.0	59.7	61.3	62.9
<b>M</b>	Longueur du tube de direction	7.0	8.0	10.2	12.3	14.4
<b>N</b>	Cote STACK (voir figure)	50.0	51.0	53.0	55.0	57.0
<b>O</b>	Cote REACH (voir figure)	36.9	38.2	39.2	40.1	41.1
<b>P</b>	Cote STACK minimale de l'extension	53.5	54.5	56.5	58.5	60.5
<b>Q</b>	Cote STACK maximale de l'extension	60.5	61.5	63.5	65.5	67.5
<b>R</b>	Cote REACH minimale de l'extension	44.1	45.4	46.4	47.3	48.3
<b>S</b>	Cote REACH maximale de l'extension	48.1	49.4	50.4	51.3	52.3

LES COTES STACK ET REACH DE L'EXTENSION SONT MESURÉES AU MILIEU DE L'EXTENSION. DÉVISEZ 40 MM POUR LA COTE À L'ARRIÈRE DE L'EXTENSION.  
EXTENSIONS AÉRO ET REPOSE-MAINS FSA \* LA TIGE DE SELLE DU SLICE RS EST RÉVERSIBLE. L'ANGLE PEUT ÊTRE RÉGLÉ SELON UNE FOURCHETTE COMPLÈTE DE 74° À 79° EN FONCTION DES PRÉFÉRENCES DE L'UTILISATEUR ET/OU DES EXIGENCES DE L'ÉVÈNEMENT SPORTIF.



**WARNING!** READ THIS SUPPLEMENT AND YOUR CANNONDALE BICYCLE OWNER'S MANUAL. BOTH CONTAIN IMPORTANT SAFETY INFORMATION. KEEP BOTH FOR FUTURE REFERENCE.

**CANNONDALE USA**

Cycling Sports Group, Inc.  
172 Friendship Road,  
Bedford, Pennsylvania, 15522-6600, USA  
(Voice): 1-800-BIKE-USA  
(Fax): 814-623-6173  
custserv@cyclingsportsgroup.com

**CANNONDALE EUROPE**

Cycling Sports Group Europe, B.V.  
mail: Postbus 5100  
visits: Hanzepoort 27  
7570 GC, Oldenzaal, Netherlands  
(Voice): +41 61.4879380  
(Fax): 31-5415-14240  
servicedeskeurope@cyclingsportsgroup.com

**CANNONDALE UK**

Cycling Sports Group  
Vantage Way, The Fulcrum,  
Poole, Dorset, BH12 4NU  
(Voice): +44 (0)1202 732288  
(Fax): +44 (0)1202 723366  
sales@cyclingsportsgroup.co.uk

**CANNONDALE AUSTRALIA**

Cycling Sports Group  
Unit 8, 31-41 Bridge Road  
Stanmore NSW 2048  
Phone: +61 (0)2 8595 4444  
Fax: +61 (0) 8595 4499  
askus@cyclingsportsgroup.com.au

**CANNONDALE JAPAN**

Namba Sumiso Building 9F,  
4-19, Minami Horie 1-chome,  
Nishi-ku, Osaka 550-0015, Japan  
(Voice): 06-6110-9390  
(Fax): 06-6110-9361  
cjcustserv@cannondale.com

**WWW.CANNONDALE.COM**

© 2012 Cycling Sports Group  
127399 (09/12)