

FRANÇAIS

Dans ce supplément, une information particulièrement importante sera présentée de la façon suivante:



ATTENTION

Indique une situation dangereuse qui, si cette dernière n'est pas évitée, peut entraîner de graves blessures, voir la mort.

NOTE

Indique des précautions particulières à prendre afin d'éviter tout dommage.

REMARQUE

Indique une information susceptible de vous aider.

INFORMATIONS SUR LA SÉCURITÉ

MESSAGE IMPORTANT CONCERNANT LES MATÉRIEAUX COMPOSITES



AVERTISSEMENT

Votre vélo (cadre et composants) est fabriqué avec des matériaux composites, communément appelés „fibres de carbone“.

Il est important de posséder quelques connaissances fondamentales au sujet des matériaux composites. Les matériaux composites utilisant des fibres de carbone sont légers et résistants, 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 en matériaux composites (cadre, potence, fourche, guidon, tige de selle, etc.). Consultez votre revendeur Cannondale pour des conseils et de l'aide.

Nous vous recommandons vivement de lire la Section D, „Inspection de sécurité“ en Partie II du *Guide d'utilisation de votre vélo 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.

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.

Dépliez le tube 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 d'atelier, prenez soin de serrer la fixation sans excès, en appliquant la force minimale nécessaire pour immobiliser le vélo.

De plus, avant de serrer, nettoyez la tige de selle et protégez la surface extérieure avec un chiffon.

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 *Guide d'utilisation de votre vélo Cannondale*).

Ne montez pas sur votre vélo si vous remarquez un signe de détérioration quels qu'ils soient, notamment : fibres de carbone cassées, dissociées ou destructurées.

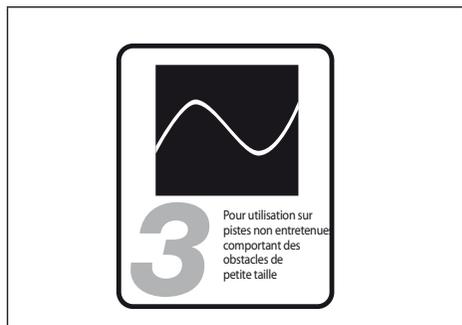
LES SYMPTÔMES SUIVANTS PEUVENT INDIQUER UN PROBLÈME DE DÉLAMINAGE OU D'AUTRES DÉGÂTS :

- Sensation inhabituelle ou inconfortable au niveau du cadre
- Fibre de carbone au toucher doux 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.

UTILISATION CONFORME

Tous les modèles sont prévus pour une utilisation de type "Condition 3" (cross-country et marathon). L'illustration ci-dessous montre le symbole "Condition 3".



CONDITION 3

Les vélos "Condition 3" bénéficient des qualités des vélos de types Conditions 1 et Condition 2, avec en plus la possibilité d'être utilisés sur des pistes non entretenues comportant de petits obstacles, des passages "techniques" modérés, tels que des endroits où les roues peuvent momentanément perdre le contact avec le sol. Les vélos Condition 3 ne sont PAS prévus pour le saut. Tous les VTT sans suspension arrière sont de type Condition 3, de même que certains modèles légers équipés d'une suspension arrière.

UTILISATION CONFORME

L'utilisation "cross country et marathon" peut être définie comme une conduite soutenue ou agressive sur un terrain de type intermédiaire (collines, avec des obstacles mineurs tels que racines, cailloux, boue, tôle ondulée, trous, etc.). Dans cette discipline, le coureur ne rencontre pas de passages vertigineux, de sauts, de prises d'élan (structures en bois, bordures de trottoir) qui nécessitent un débattement de suspension important ou des composants à résistance très élevée.

Le matériel cross-country et marathon (pneus, amortisseurs, cadres, chaîne cinématique) est léger et privilégie la maniabilité et la vitesse au détriment de la force pure. Le débattement de suspension est relativement court, car le vélo doit se déplacer rapidement sur le sol, en évitant de faire des bonds en l'air et de retomber violemment.

UTILISATION NON CONFORME

Les vélos de type Condition 3 ne sont pas conçus pour une utilisation extrême telle que : Freeriding, Downhill, North Shore, Dirt Jumping, Hucking, etc.

COMPROMIS

Les vélos de cross-country sont plus légers, plus rapide dans les montées, et plus maniables que les VTT. Les vélos de cross-country et de marathon perdent en robustesse pour gagner en efficacité de pédalage et en vitesse dans les montées.

LIMITE DE POIDS

UTILISATEUR lbs / kg	BAGAGE** lbs / kg	TOTAL lbs / kg
300 / 136	5 / 2.3	305 / 138

* Sacoches de selle uniquement



AVERTISSEMENT

SACHEZ POUR QUELLE UTILISATION VOTRE VÉLO EST PRÉVU.

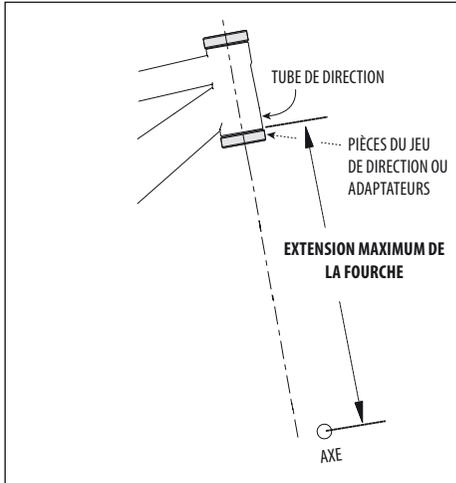
CHOISIR LE MAUVAIS VÉLO POUR L'UTILISATION QUE VOUS SOUHAITEZ EN FAIRE PEUT ÊTRE DANGEREUX. UTILISER VOTRE VÉLO DE MANIÈRE INCORRECTE EST DANGEREUX.

Les conditions d'utilisation 1 à 5 de notre secteur sont généralisées et évoluent en permanence. Consultez votre revendeur Cannondale quant à l'utilisation que vous comptez faire de votre vélo.

Veillez lire votre manuel du propriétaire d'un vélo Cannondale pour plus d'informations concernant l'utilisation conforme et les conditions 1 à 5.

EXTENSION MAXIMUM DE LA FOURCHE

L'extension maximum de la fourche est une spécification importante du test de sécurité du cadre. Vous devez respecter la valeur d'extension maximum de la fourche lors de l'installation d'un jeu de direction et/ou d'adaptateurs, de l'installation et du réglage de la fourche, ainsi que lors du choix d'une fourche de rechange. Dans ce supplément, la valeur est aussi indiquée dans la section **GÉOMÉTRIE / SPÉCIFICATIONS**.



COMMENT MESURER L'EXTENSION DE LA FOURCHE : 1. Montez le jeu de direction et la fourche. 2. Étendez la fourche et mesurez la distance entre le bas du tube de direction et le centre de l'axe de la roue. Ne pas effectuer la mesure à partir du bas des cuvettes de jeu de direction ou des adaptateurs de tube de direction. La mesure **DOIT** être effectuée depuis le bas du tube de direction !



AVERTISSEMENT

NE PAS DÉPASSER LA LONGUEUR MAXIMUM DE FOURCHE

Le fait de dépasser la LONGUEUR MAXIMUM DE FOURCHE peut causer une surcharge sur le cadre et provoquer sa rupture en cours d'utilisation.

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

DIMENSIONS DES PNEUS



AVERTISSEMENT

RESPECTEZ LA LARGEUR MAXIMUM DES PNEUS SPÉCIFIÉE POUR VOTRE VÉLO DANS LA SECTION GÉOMÉTRIE / SPÉCIFICATIONS DE CE SUPPLÉMENT.

Le fait de monter des pneus de taille incorrecte sur votre vélo peut amener les pneus à frotter contre la fourche ou le cadre, en roulant. Dans ce cas, un pneu pourrait bloquer le mouvement d'une roue et vous pourriez perdre le contrôle et/ou être éjecté du vélo.

Ne montez pas de pneus surdimensionnés, qui risquent de frotter contre la fourche ou le cadre, de ne pas laisser un dégagement suffisant, ou de toucher la fourche ou le cadre en roulant lorsque la suspension est compressée au maximum.

Vérifiez que les pneus que vous choisissez sont compatibles avec les caractéristiques du cadre de votre vélo. Respectez également les recommandations des fabricants des amortisseurs de la fourche avant et de la suspension arrière.

Éléments à prendre en considération avant d'acheter des pneus pour votre vélo :

La taille réelle d'un pneu peut différer de la taille indiquée sur le flanc. À chaque fois que vous montez un nouveau pneu, prenez le temps de mesurer le dégagement entre le pneu en rotation et toutes autres les parties concernées du vélo. La commission américaine pour la protection de la sécurité du consommateur (Consumer Safety Protection Commission) spécifie un minimum de 1,6 mm de dégagement entre le pneu et toute autre partie du vélo. Afin de prendre en compte la flexibilité latérale des jantes et la tolérance d'un certain voilage, vous devrez choisir un pneu procurant davantage de dégagement que celui recommandé par la CSPC.

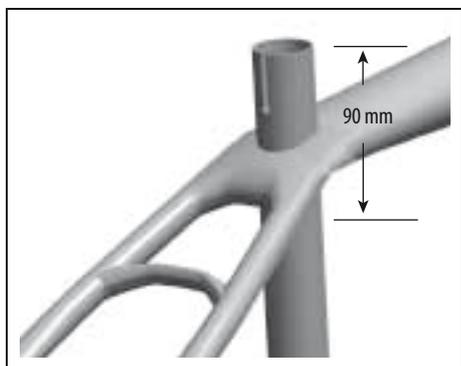
DEMANDEZ À VOTRE REVENDEUR CANNONDALE DE VOUS AIDER À CHOISIR LES BONS PNEUS ET LES BONS COMPOSANTS POUR VOTRE VÉLO !

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

TIGE DE SELLE DU F CARBON

PROFONDEUR D'INSERTION MINIMUM DE LA TIGE DE SELLE

Pour les cadres en carbone, la profondeur d'insertion minimum de tige de selle est de 90 mm.



AVERTISSEMENT

VÉRIFIEZ QUE LA TIGE DE SELLE EST TOUJOURS INSÉRÉE D'AU MOINS 90 MM DANS LE CADRE.

Le fait de ne pas insérer la tige de selle correctement peut produire une contrainte très élevée au niveau de la jonction entre le tube de selle et le tube horizontal, qui risque de provoquer la rupture du cadre en roulant.

Mesurez 90 mm à partir du bas de la tige de selle. À l'aide d'un marqueur indélébile, tracez un repère à 90 mm. Lorsque vous réglez la hauteur de la tige de selle, le repère ne doit jamais se trouver au-dessus de l'extrémité supérieure du tube de selle.

Les tiges de selle portent toujours un "REPÈRE D'INSERTION MINIMUM" apposé par le fabricant. Ne considérez pas cette indication du fabricant comme la PROFONDEUR D'INSERTION MINIMUM DE LA TIGE DE SELLE à respecter.

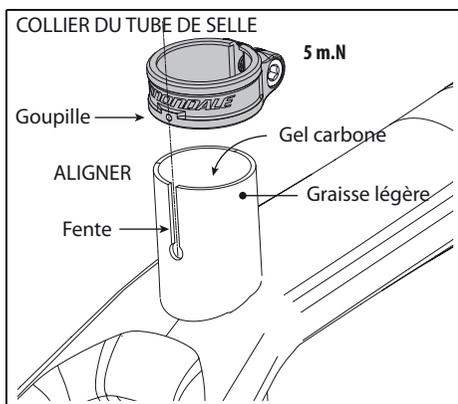
L'INOBSERVATION DE CET AVERTISSEMENT PEUT CAUSER UN ACCIDENT, UNE PARALYSIE ET/OU DES BLESSURES GRAVES, VOIRE MORTELLES.

Installation

1. Nettoyez toujours l'intérieur du tube de selle à l'aide d'un chiffon d'atelier propre et sec.
2. Appliquez une quantité généreuse de gel carbone à l'intérieur du tube de selle propre ainsi que sur la tige de selle. Un petit pinceau en nylon est très pratique pour étaler le gel à l'intérieur du tube de selle.



3. Appliquez un peu de graisse pour roulement de vélo sur la zone du tube de selle en dessous du collier de tige de selle. Remontez le collier. **Veillez à bien aligner la goupille du collier avec la fente du tube de selle.**



4. Insérez la tige de selle, réglez la hauteur de la selle, puis serrez l'écrou du collier à 5 m.N.

INFORMATION

N'UTILISEZ JAMAIS DE SOLVANTS NI DE PRODUITS DE NETTOYAGE À VAPORISER.

N'UTILISEZ PAS DE GRAISSE ; UTILISEZ TOUJOURS DU GEL CARBONE. Le kit Cannondale KF115/ contient une quantité de gel suffisante pour deux ou trois applications.

NE FORCEZ JAMAIS POUR INSÉRER LA TIGE DE SELLE DANS LE CADRE. N'insérez pas la tige de selle jusqu'au dispositif SAVE. Voir la section "INSERTION MAXIMUM", page 7.

UTILISEZ TOUJOURS UNE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE.

CONSEIL : Lors du serrage du collier de tige de selle, vérifiez également le couple de serrage de l'écrou du collier de fixation de la selle sur la tige de selle.

CONSEIL : Il est recommandé de démonter régulièrement l'écrou du collier afin de nettoyer et de graisser légèrement les filetages des deux parties.

Raccourcissement de la tige de selle

1. Faites une découpe droite ; utilisez un guide de coupe tel que l'outil Park Tool SG-7 et une lame de scie spéciale pour matériaux composites au carbone. Arrondissez légèrement et supprimez les bavures à l'aide d'un papier abrasif au grain fin.



2. Marquez de nouveau le REPÈRE D'INSERTION MINIMUM à 90 mm du bas de la tige de selle raccourcie. Lors du marquage, veillez à ne pas rayer, érafler, ou endommager en aucune manière la surface de la tige de selle. Utilisez un autocollant fin ou un marqueur indélébile.

REMARQUE : La commission américaine pour la protection de la sécurité du consommateur (Consumer Safety Protection Commission) rend obligatoire le marquage de la profondeur d'insertion minimum de la tige de selle sur la tige de selle.

**AVERTISSEMENT**

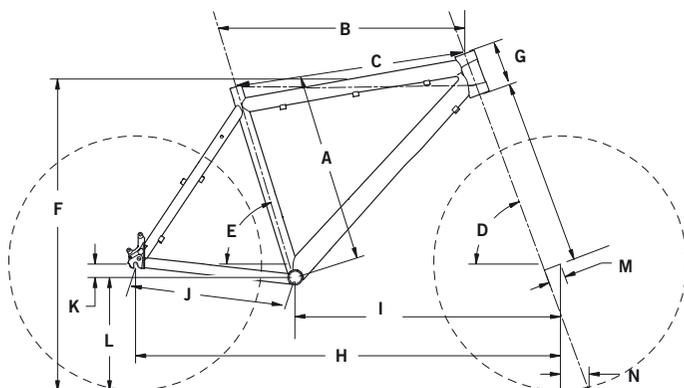
En cas de besoin de raccourcir la tige de selle, faites effectuer cette opération par un mécanicien vélo professionnel formé à la découpe des composants en matériaux composites haute-performance.

L'INOBSERVATION DE CET AVERTISSEMENT PEUT CAUSER UN ACCIDENT, UNE PARALYSIE ET/OU DES BLESSURES GRAVES, VOIRE MORTELLES

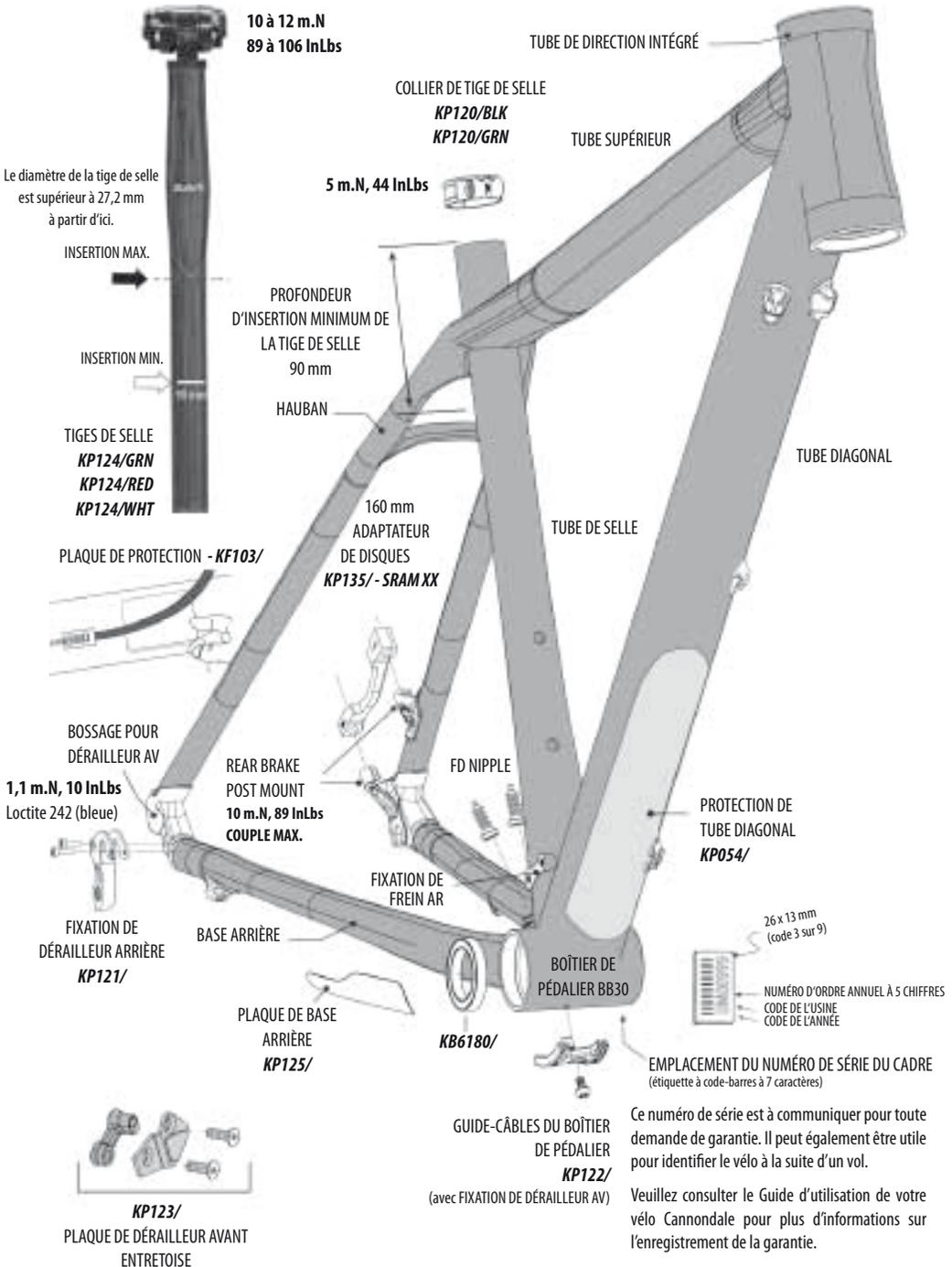
Information supplémentaires sur les tiges de selle carbone

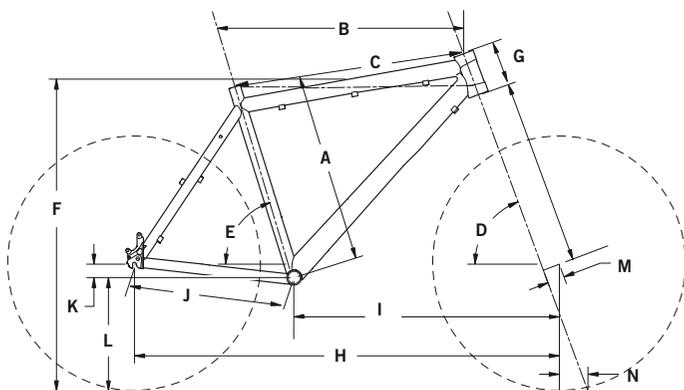
Pour plus d'informations sur les tiges de selle en fibre de carbone, consultez également l'ANNEXE C "Entretien et maintenance des tiges de selles en fibre de carbone" du Guide d'utilisation de votre vélo Cannondale.

GÉOMÉTRIE / SPÉCIFICATIONS

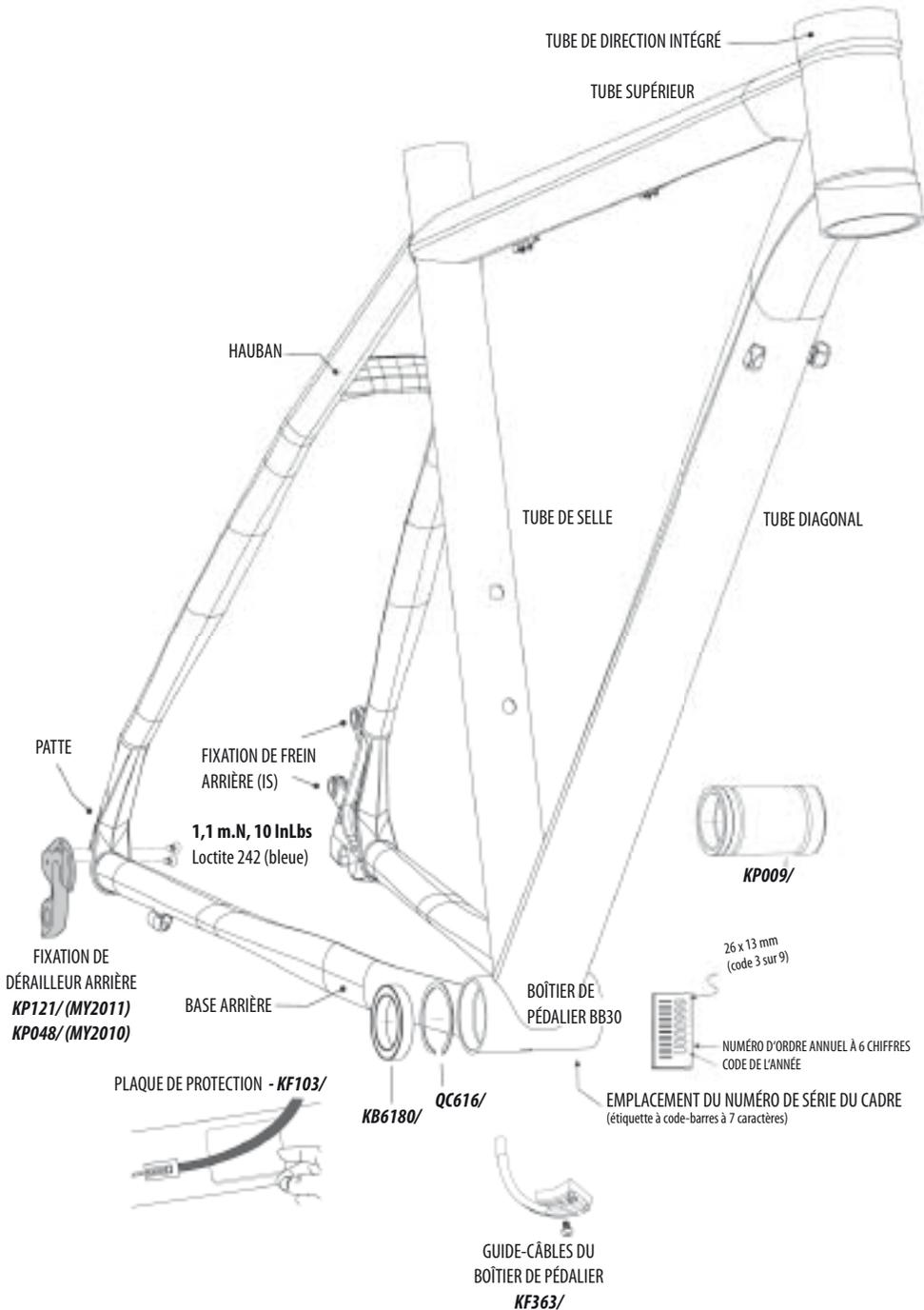


Taille	SPÉCIFICATIONS (CM/POUCES)	F CARBON				F CARBON 29'ER		
		Small	Medium	Large	X-Large	Medium	Large	X-Large
A	LONGUEUR DU TUBE DE SELLE	38.2/15	43.2/17	48.2/19	53.2/20.9	43.0/16.9	47.5/18.7	52.5/20.7
B	COTE HORIZONTALE DU TUBE SUPÉRIEUR	55.5/21.9	58.5/23	61.5/24.2	64.0/25.2	59.3/23.3	62.2/24.5	64.1/25.3
C	LONGUEUR RÉELLE DU TUBE SUPÉRIEUR	54.8/21.6	56.6/22.3	59.1/23.3	61.8/24.3	57.3/22.6	59.6/23.5	61.3/24.1
D	ANGLE DU TUBE DE DIRECTION	69.8°	70.1°	70.3°	70.5°	71.0°	71.2°	71.4°
E	ANGLE DU TUBE DE SELLE	73.9°	73.6°	73.3°	73.0°	73.5°	73.0°	72.5°
F	HAUTEUR EN SURPLOMB	75.2/29.6	77.5/30.5	79.9/31.5	82.0/32.3	79.8/31.4	81.9/32.2	84.0/33.1
G	LONGUEUR DU TUBE DE DIRECTION	13.4/5.3	*	*	*	13.4/5.3	*	*
H	EMPATTEMENT	105.8/41.7	108.1/42.6	110.6/43.5	112.5/44.3	109.8/43.2	110.9/43.7	112.0/44.1
I	COTE HORIZONTALE AXE DE PÉDALIER - AXE DE ROUE AVANT	63.8/25.1	66.2/26.1	68.6/27	70.5/27.8	66.2/26.1	67.3/26.5	68.4/26.9
J	LONGUEUR DES BASES ARRIÈRE	42.2/16.6	*	*	*	44.4/17.5	44.4/17.5	44.4/17.5
K	ABAISSEMENT DU BOÎTIER DE PÉDALIER	3.5/1.4	*	*	*	6.5/2.6	*	*
L	HAUTEUR DE L'AXE DU BOÎTIER DE PÉDALIER	29.5/11.6	*	*	*	30.2/11.9	*	*
M	INCLINAISON DE LA FOURCHE	4.5/1.8	*	*	*	4.5/1.8	*	*
N	CHASSE	7.3/2.9	7.2/2.8	7.0/2.8	6.9/2.7	7.9/3.1	7.7/3	7.6/3
	UTILISATION CONFORME	CONDITION 3, XC RACING						
	EXTENSION MAXIMUM DE LA FOURCHE (mm)	500						
	DIAMÈTRE DE LA TIGE DE SELLE	27.2 mm						
	PROFONDEUR D'INSERTION MIN. DE LA TIGE DE SELLE	90 mm						
	DÉRAILLEUR AVANT	Direct Mount						
	TUBE DE DIRECTION	Headshok, 1,5 pouces (38,1 mm), 1,125 pouces (28,6 mm)						
	BOÎTIER DE PÉDALIER	BB30 only						
	LIGNE DE CHAÎNE	50 mm						
	ESPACEMENT DES PATTES	135 mm						
	FREIN ARRIÈRE	POST MOUNT						
	FIXATION SUR BOSSAGE	140 mm, 160 w/adapter						
	LARGEUR DE PNEU MAXIMUM	26 X 2,25 pouces (66,04 x 5,71 cm)				29 X 2,25 pouces (73,66 x 5,71 cm)		
	LIMITE DE POIDS MAXIMUM (lbs/kg)	UTILISATEUR		BAGAGE*		TOTAL		
	*(sacoche de selle uniquement)	300 / 136		5 / 2.3		305 / 138		



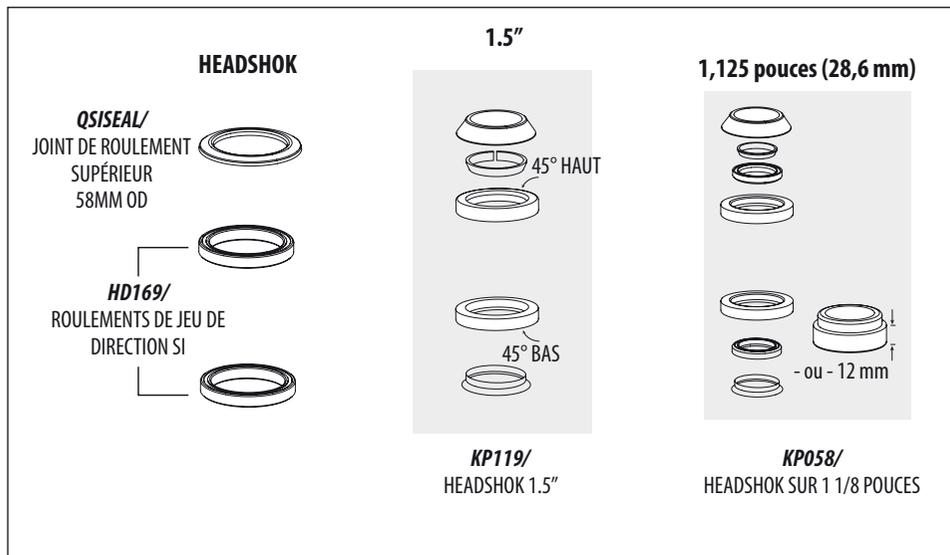


Taille	SPÉCIFICATIONS (CM/POUCES)	F ALLOY				F ALLOY 29'ER		
		Small	Medium	Large	X-Large	Medium	Large	X-Large
A	LONGUEUR DU TUBE DE SELLE	38.0/15	43.3/17	47.5/18.7	52.5/20.7	43.3/17	47.5/18.7	52.5/20.7
B	COTE HORIZONTALE DU TUBE SUPÉRIEUR	55.0/21.7	58.4/23	61.4/24.2	62.9/24.8	59.3/23.3	62.2/24.5	63.9/25.2
C	LONGUEUR RÉELLE DU TUBE SUPÉRIEUR	54.1/21.3	56.4/22.2	58.8/23.1	60.3/23.7	57.7/22.7	59.7/23.5	61.1/24.1
D	ANGLE DU TUBE DE DIRECTION	70.0°	70.0°	70.0°	70.0°	71.0°	*	*
E	ANGLE DU TUBE DE SELLE	73.5°	73.5°	73.0°	72.5°	73.5°	73.0°	72.5°
F	HAUTEUR EN SURPLOMB	74.9/29.5	77.5/30.5	79.4/31.3	83.0/32.7	80.7/31.8	82.6/32.5	85.0/33.5
G	LONGUEUR DU TUBE DE DIRECTION	13.4/5.3	13.4/5.3	13.4/5.3	16.0/6.3	13.4/5.3	13.4/5.3	13.4/5.3
H	EMPATTEMENT	104.7/41.2	108.2/42.6	110.6/43.5	111.7/44	108.8/42.8	111.1/43.7	112.2/44.2
I	COTE HORIZONTALE AXE DE PÉDALIER - AXE DE ROUE AVANT	62.6/24.6	66.0/26	68.4/26.9	69.5/27.4	65.2/25.7	67.5/26.6	68.6/27
J	LONGUEUR DES BASES ARRIÈRE	42.4/16.7	42.4/16.7	42.4/16.7	42.4/16.7	44.4/17.5	*	*
K	ABAISSEMENT DU BÔITIER DE PÉDALIER	3.5/1.4	3.5/1.4	3.5/1.4	3.5/1.4	6.5/2.6	*	*
L	HAUTEUR DE L'AXE DU BÔITIER DE PÉDALIER	29.0/11.4	29.0/11.4	29.0/11.4	29.0/11.4	30.5/12	*	*
M	INCLINAISON DE LA FOURCHE	4.5/1.8	4.5/1.8	4.5/1.8	4.5/1.8	4.5/1.8	*	*
N	CHASSE	7.0/2.8	7.0/2.8	7.0/2.8	7.0/2.8	8.0/3.1	*	*
	UTILISATION CONFORME	CONDITION 3, XC RACING						
	EXTENSION MAXIMUM DE LA FOURCHE	500 mm						
	DIAMÈTRE DE LA TIGE DE SELLE	31.6 mm						
	DÉRAILLEUR AVANT	34.9mm						
	TUBE DE DIRECTION	Headshok, 1.5", 1.125"						
	BÔITIER DE PÉDALIER	BB30, 68 mm w/adapter						
	LIGNE DE CHAÎNE	50 mm						
	ESPACEMENT DES PATTES	135 mm						
	FREIN ARRIÈRE	INTERNATIONAL STANDARD						
	LARGEUR DE PNEU MAXIMUM	26 X 2,25 pouces (66,04 x 5,71 cm)				29 X 2,25 pouces (73,66 x 5,71 cm)		
	LIMITE DE POIDS MAXIMUM (lbs/kg)	UTILISATEUR		BAGAGE*		TOTAL		
	*(sacoche de selle uniquement)	300 / 136		5 / 2.3		305 / 138		



TUBE DE DIRECTION INTÉGRÉ

Pour les modèles à cadre en alliage ou à cadre carbone, les cuvettes de roulement SI sont intégrées au tube de direction. Pour les cadres en alliage, les cuvettes sont usinées dans le tube de direction. Pour les modèles en carbone, les cuvettes sont collées de manière définitive sur le tube de direction. Les roulements Cannondale Headshok System Integration peuvent se monter directement sur les deux types de cadre. Les kits pour tube de direction suivants sont disponibles auprès de votre revendeur Cannondale :



INFORMATION

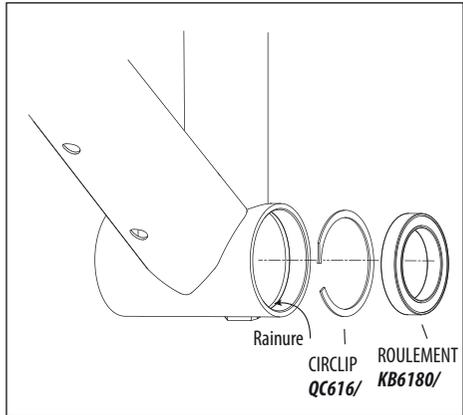
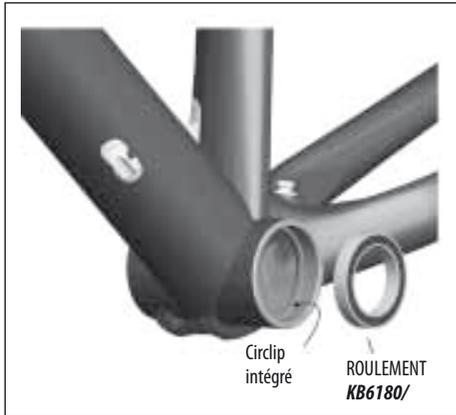
CARBONE OU ALLIAGE: Ne dressez pas, n'usinez pas et ne coupez pas les cuvettes de roulement du tube de direction.

CARBONE: Lors de la dépose d'adaptateurs, de roulements ou de cuvettes d'un tube de direction en carbone, prenez toutes les précautions nécessaires afin que l'outil utilisé pour extraire le roulement n'appuie sur aucune partie de la cuvette de roulement collée.

BOÎTIER DE PÉDALIER

Les cadres F CARBON et F ALLOY sont tous compatibles avec la norme BB30.

Voir le site Web : <http://www.bb30standard.com/>



F CARBON sont fabriqués avec des circlips intégrés.	F ALLOY utilisent des circlips.
F CARBON ne sont pas compatibles avec l'adaptateur de 68 mm.	F ALLOY : le boîtier de pédalier de ces cadres est compatible avec l'adaptateur Cannondale de 68 mm. Voir page 40.

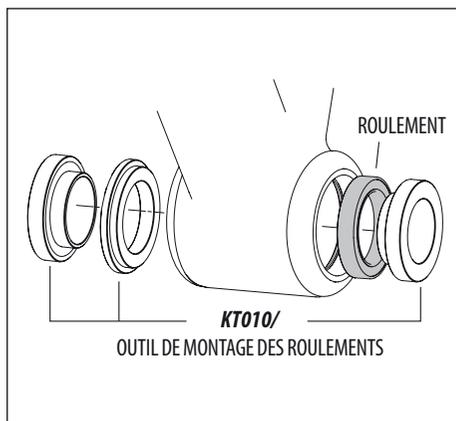
ENTRETIEN DES ROULEMENTS

Vérifiez l'état des roulements une fois par an (au minimum), et à chaque fois que le boîtier de pédalier est déposé pour réparation ou entretien.

Lorsque le pédalier est retiré, faites tourner la bague de roulement intérieure de chacun des deux roulements pour vérifier qu'elle tourne facilement et sans à-coup. Vérifiez qu'il n'existe aucun jeu entre le roulement et le boîtier de pédalier. Si un roulement est endommagé, remplacez les deux roulements par des nouveaux.

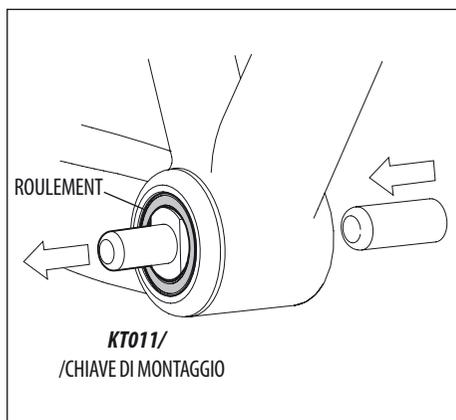
MONTAGE DES ROUEMENTS

1. Nettoyez les surfaces intérieure et extérieure du boîtier de pédalier.
2. Appliquez de la graisse de haute qualité pour vélo sur la surface intérieure du boîtier de pédalier.
3. Insérez l'extrémité carrée du circlip dans la rainure, puis poussez-le dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il y soit complètement installé dans la rainure. Procédez de la même manière pour monter le second circlip.
4. À l'aide d'un accessoire de pose de roulement de jeu de direction et du kit Cannondale **KT010/**, montez les roulements dans le boîtier de pédalier, comme indiqué. Maintenez la pression sur le roulement jusqu'à ce qu'il soit installé en appui contre le circlip.
5. Enfin, appliquez une légère couche de graisse de haute qualité pour roulements de vélo sur les deux côtés de chacun des roulements, afin de les protéger contre l'humidité.



DÉPOSE DES ROUEMENTS

1. Pour déposer les roulements, positionnez le kit Cannondale **KT011/** derrière le roulement, de sorte que les bords de l'outil soient bien en contact avec le roulement. Voir page suivante.
2. Insérez un chasse-goupille du côté opposé. Placez-le à l'arrière de l'outil et frappez par petits coups pour extraire le roulement du boîtier de pédalier.



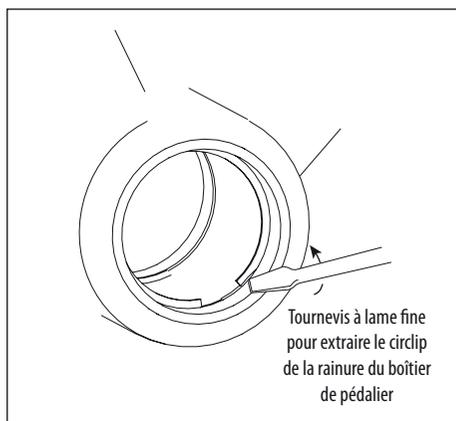
INFORMATION

Il est déconseillé de remplacer, lors des opérations d'entretien par exemple, les roulements qui ne sont pas usés ou endommagés. La répétition des opérations de dépose et de remontage risque d'endommager les surfaces internes du boîtier de pédalier et d'affecter l'ajustement du roulement.

NE RECTIFIEZ PAS, NE MOLETEZ PAS ET N'USINEZ PAS LE BOÎTIER DE PÉDALIER. EN AUCUN CAS.

CECI POURRAIT CAUSER DES DOMMAGES IMPORTANTS, VOIRE IRRÉMÉDIABLES AU CADRE DU VÉLO.

CONSEIL : Il n'est pas nécessaire de retirer le circlip lors de la dépose d'un roulement, sauf si le circlip est endommagé. Pour cela, utilisez un tournevis mince ou une pointe fine pour soulever l'extrémité à crochet du circlip, puis retirez-le en poussant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

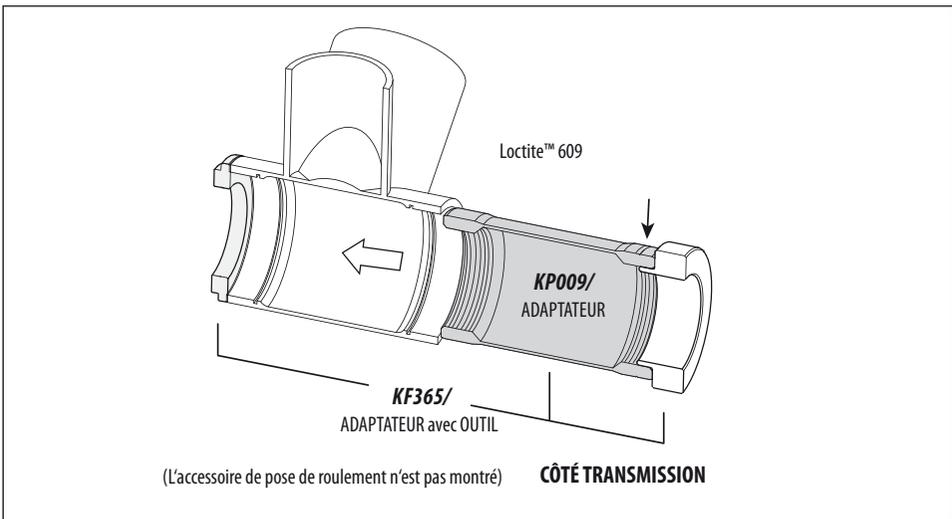


POSE DE L'ADAPTATEUR DE 68 MM

L'opération suivante ne doit être effectuée que par un mécanicien professionnel spécialiste en vélos. L'adaptateur N'EST PAS une pièce de rechange et n'est à utiliser que sur des cadres en parfait état.

1. Déposez les roulements BB30 et les circlips du boîtier de pédalier.
2. Nettoyez soigneusement et séchez l'intérieur du boîtier de pédalier. Éliminez totalement la graisse et la saleté. Utilisez un chiffon d'atelier non pelucheux imbibé d'alcool pour terminer le nettoyage.
3. Appliquez soigneusement de la Loctite™ 609 sur les portées de roulement situées à l'intérieur du boîtier de pédalier, de chaque côté.
4. Nettoyez la surface extérieure de l'adaptateur. Pour cela, utilisez un chiffon d'atelier propre, imbibé d'alcool.
5. Le côté de l'adaptateur portant une rainure doit être placé côté transmission (couronnes de pédalier). À l'aide d'un accessoire de pose de roulement de jeu de direction, poussez sur l'adaptateur jusqu'à ce que le côté portant une rainure arrive à raz du bord du boîtier de pédalier SI, côté transmission.

Laissez reposer pendant au moins 12 heures (à 22 °C) afin que la Loctite soit sèche avant de monter le jeu de pédalier et le pédalier standard. Suivez les instructions de la fiche technique Loctite : <http://tds.loctite.com/tds5/docs/609-FR.PDF>



INFORMATION

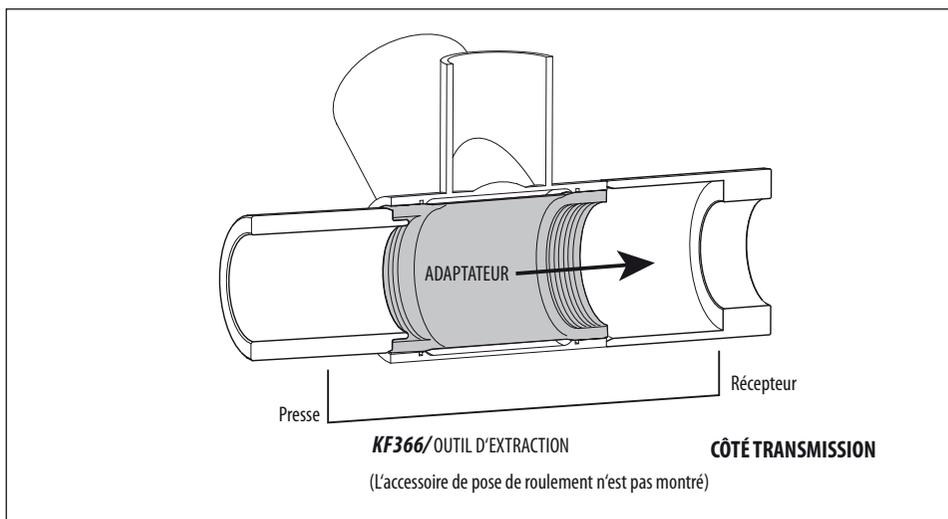
Nous vous recommandons fortement d'utiliser un coton-tige pour appliquer la Loctite de manière régulière et sans excès. Le contact prolongé de la Loctite avec le cadre risque de le décolorer ou de l'endommager. Veillez à nettoyer immédiatement les taches et à essuyer les traces éventuelles de Loctite sur les parties peintes du cadre.

DÉPOSE DE L'ADAPTATEUR DE 68 MM

L'opération suivante ne doit être effectuée que par un mécanicien professionnel spécialiste en vélos. Il est possible de retirer l'adaptateur. Toutefois, il n'est pas recommandé d'effectuer des opérations de dépose/repose répétées, car cela pourrait endommager le boîtier de pédalier SI.

1. L'opération de dépose de l'adaptateur de boîtier de pédalier SI s'effectue avec le kit d'extraction **KF366**, un outil composé de deux parties, utilisé conjointement avec l'accessoire de pose de roulement de jeu de direction. La disposition des différents outils pour la dépose est illustrée sur la figure ci-après.
2. Poussez l'adaptateur vers l'extérieur du boîtier de pédalier à l'aide de l'accessoire de pose de roulement de jeu de direction, jusqu'à ce que l'adaptateur soit retenu par la partie réceptrice de l'outil et puisse être retiré du boîtier de pédalier.

Après la dépose, il est nécessaire d'éliminer toute trace de Loctite résiduelle avant de réinstaller les circlips et les roulements SI. Employez du nettoyant Loctite 768. Servez-vous d'un cure-dent pour éliminer les résidus d'adhésif dans les rainures. N'utilisez pas d'outil coupant, ne rectifiez pas et n'usinez pas la surface, n'employez pas de produits abrasifs pour nettoyer l'intérieur du boîtier de pédalier. **Pour consulter les instructions de nettoyage Loctite :** <http://tds.loctite.com/>



INFORMATION

Utilisez uniquement le kit d'extraction Cannondale **KF366**/et un accessoire de pose de roulement de jeu de direction. N'utilisez aucun autre outil.

Vérifiez que la partie réceptrice de l'outil est correctement centrée sur le côté transmission du boîtier de pédalier, avant et pendant que vous appliquez la pression.

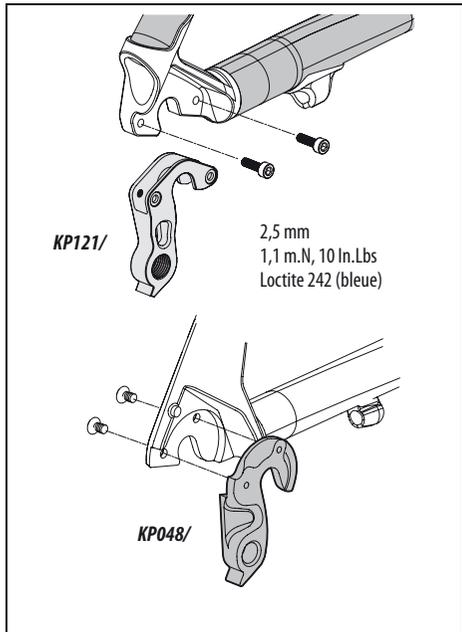
Nous vous recommandons fortement de faire effectuer cette opération par un revendeur agréé Cannondale. Les dommages éventuels causés par une dépose mal effectuée ne sont pas couverts par la garantie.

ADAPTATEUR DE 160 MM (CARBONE)

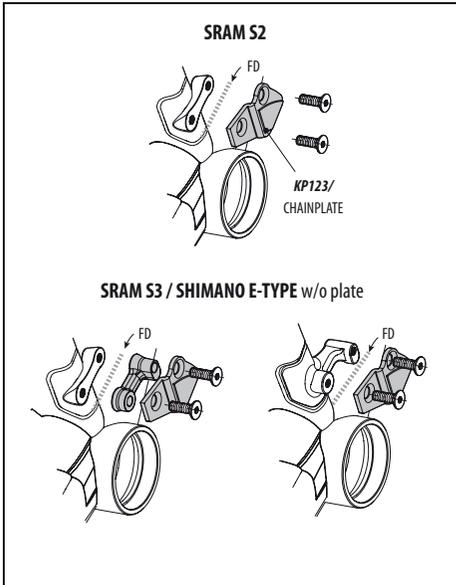


FIXATION DE DÉRAILLEUR ARRIÈRE

Avant le remontage (de la même fixation ou d'une nouvelle) : Nettoyez la patte de fixation et inspectez-la soigneusement, afin de détecter les fissures ou les dommages éventuels. Nettoyez les surfaces et appliquez une mince couche de graisse pour cycles sur la patte de dérailleur pour minimiser le bruit de craquement pouvant se produire lors de très légers déplacements entre les deux pièces lorsque le dérailleur est actionné. Il convient d'appliquer la graisse et la loctite avec précaution. Prenez garde à ne pas souiller les filetages mâle et femelle avec la graisse, car cela rendrait la loctite inefficace.



DÉRAILLEUR AVANT



Vérifiez le réglage du dérailleur après remontage. Réglez le blocage rapide afin qu'il soit fermement serré. Consultez la Section 4. A en PARTIE I du Guide d'utilisation de votre vélo Cannondale.

INFORMATION

Ne pas utiliser un outil d'alignement dérailleur à redresser. Si un réglage est nécessaire de flexion, retirez le crochet de la première image.

ENTRETIEN

Le tableau ci-dessous contient uniquement les opérations d'entretien supplémentaires. Pour plus d'informations sur les opérations d'entretien de base, veuillez consulter le Guide d'utilisation de votre vélo Cannondale. Consultez votre revendeur pour établir avec son aide un programme d'entretien complet adapté à vos composants, à votre style de conduite et à vos conditions d'utilisation. N'oubliez pas de suivre les recommandations d'entretien fournies par les fabricants respectifs des différents composants de votre vélo, autres que Cannondale.

QUE FAIRE	QUAND
<p>PROTECTION DU CADRE :</p> <p>TUBE DIAGONAL : Une feuille de protection transparente est appliquée sur le cadre des modèles carbone de ce vélo.</p> <p>Cette feuille protège le tube diagonal contre les dommages causés par les débris de petite taille. Remplacez-la si elle est endommagée ou manquante. Voir page 39.</p> <p>PLAQUE DE CHAÎNE: Vérifiez la plaque de chaîne située du côté transmission, derrière les couronnes de pédalier. Remplacez-la par une pièce neuve si elle est endommagée ou manquante. Voir page 39.</p> <p>CÂBLES ET GAÎNES DE CÂBLE: De petits adhésifs de protection du cadre sont fournis avec votre vélo. Placez ces protections sur le cadre, là où les câbles et les gaines de câble frottent en raison des mouvements du vélo. Avec le temps, le frottement des câbles peut même user et endommager sérieusement le cadre. Voir pages 39 et 41.</p> <p>BASE ARRIÈRE: Un adhésif de protection transparent contre les sauts de chaîne a été placé sur la base arrière droite du bras oscillant. Remplacez cette protection si elle est endommagée. Voir pages 39 et 41.</p> <p><i>REMARQUE: Les dommages causés au vélo par le frottement des câbles et gaines de câble n'est pas couvert par la garantie. En outre, les protections adhésives ne sont pas destinées à remédier à une mauvaise installation des câbles et/ou des gaines de câble. Si vous découvrez que les protections s'usent rapidement, consultez votre revendeur Cannondale afin qu'il vérifie le montage et le passage des câbles et gaines de câble de votre vélo.</i></p>	<p>APRÈS LA PREMIÈRE SORTIE</p> <p>ET</p> <p>APRÈS QUELQUES SORTIES</p>
<p>INSPECTION DU CADRE, DES BASES ARRIÈRE ET DES HAUBANS: Nettoyez et inspectez soigneusement l'ensemble du cadre, afin de détecter les fissures ou les dommages éventuels.</p> <p>Consultez "Inspection de sécurité" du Guide d'utilisation de votre vélo Cannondale.</p>	<p>AVANT ET APRÈS CHAQUE SORTIE</p>



AVERTISSEMENT

PEUT CAUSER UN ACCIDENT, UNE PARALYSIE ET/OU DES BLESSURES GRAVES, VOIRE MORTELLES Demandez à votre revendeur Cannondale de vous aider à établir un programme d'entretien complet, avec la liste des pièces de votre vélo que VOUS devez inspecter régulièrement. Il est important d'effectuer des vérifications fréquentes pour déceler les problèmes qui peuvent provoquer un accident.

