

130729



JEKYLL 27.5

OWNER'S MANUAL SUPPLEMENT

cannondale

À propos de ce supplément

Les suppléments au manuel du propriétaire Cannondale fournissent des informations importantes et spécifiques aux modèles concernant la sécurité, la maintenance et la technique. Ils ne remplacent pas votre manuel du propriétaire d'un vélo Cannondale.

Il se peut que ce supplément ne soit pas le seul pour votre vélo. Assurez-vous de tous les avoir et de tous les lire.

Si vous avez besoin d'un manuel ou d'un supplément ou si vous avez une question concernant votre vélo, veuillez immédiatement contacter votre revendeur Cannondale ou nous appeler à l'un des numéros de téléphone figurant au dos de ce manuel.

Vous pouvez télécharger des versions PDF Adobe Acrobat de n'importe quel manuel du propriétaire Cannondale ou supplément depuis notre site Web : <http://www.cannondale.com/>

Les informations et les spécifications contenues dans ce manuel sont sujettes à modifications, en raison des perfectionnements pouvant être apportés au produit à tout moment. Pour consulter les dernières informations sur nos produits, visitez le site http://www.cannondale.com/tech_center/

Définitions explicites

Dans ce supplément, les informations particulièrement importantes sont présentées des façons suivantes :



AVERTISSEMENT

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

NOTICE

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

COMPOSITION

INFORMATIONS CONCERNANT LA SÉCURITÉ.....	2
INFORMATIONS TECHNIQUES	3-21
PIÈCES DE RECHANGE	22
ENTRETIEN	24

Votre revendeur Cannondale

Afin de vous assurer que votre vélo est correctement entretenu et réparé, et pour bénéficier des garanties applicables, veuillez confier toutes les opérations d'entretien et de réparation à un revendeur Cannondale agréé.

INFORMATION

Toute opération d'entretien ou de réparation effectuée autrement que par un mécanicien agréé risque de provoquer des dommages importants et d'annuler la garantie.



Tous les modèles sont conçus pour une utilisation tout-terrain de type ASTM - CONDITION 4.

INFORMATIONS CONCERNANT LA SÉCURITÉ

Message important concernant les matériaux 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 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 Guide d'utilisation de votre vélo Cannondale avant de monter sur le vélo.

LA NON OBSERVATION DE CES RECOMMANDATIONS PEUT CAUSER UN ACCIDENT, UNE PARALYSIE ET/OU DES BLESSURES GRAVES, VOIRE MORTELLES.

Inspection et dommages liés à un accident

AVERTISSEMENT

APRÈS UN ACCIDENT OU UN IMPACT:

Inspectez le cadre attentivement pour voir s'il est endommagé (voir la PARTIE II, section D. Contrôles de sécurité dans votre manuel du propriétaire d'un vélo Cannondale.)

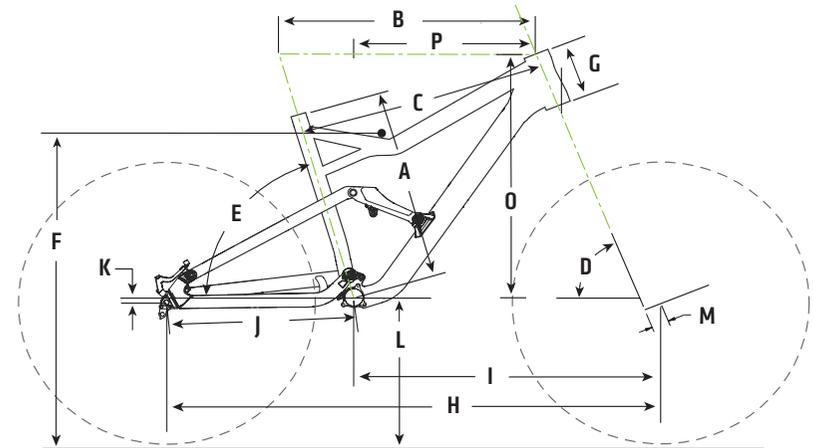
N'utilisez pas votre vélo si vous remarquez un signe d'endommagement, quel qu'il soit : fibres de carbonées cassées, éclatées ou délaménées.

LES POINTS SUIVANTS PEUVENT INDICHER UN DÉLAMINAGE OU UN DOMMAGE :

- Sensation inhabituelle ou étrange au niveau du cadre
- Impression que le carbone est mou au toucher ou que sa forme est altérée
- Bruits de craquement ou autres bruits inexplicables
- Fissures visibles, coloration blanche ou laiteuse de la section de fibres de carbone

SI VOUS CONTINUEZ À ROULER AVEC UN CADRE ENDOMMAGÉ, LES RISQUES DE CASSE DU CADRE AUGMENTENT, ENTRAÎNANT AINSI UN RISQUE DE BLESSURE GRAVE OU MORTELLE POUR L'UTILISATEUR.

INFORMATIONS TECHNIQUES



Géométrie

	Size	SM	MD	L	XL
A	Longueur Du Tube De Selle (cm/po)	ALU: 42.0/16.5	44.5/17.5	48.5/19.1	52.5/20.7
		CARBONE: 42.0/16.5	45.2/17.8	48.3/19.0	50.8/20.0
B	Tube Horizontal Supérieur (cm/po)	ALU: 56.8/22.4	59.3/23.3	61.7/24.3	64.1/25.2
		CARBONE: 56.2/22.1	59.2/23.3	62.0/24.4	65.0/25.6
C	Tube Horizontal Actuel (cm/po)	ALU: 56.6/22.3	59.1/23.3	61.5/24.2	63.9/25.2
		CARBONE: 53.6/21.1	56.3/22.2	59.1/23.3	62.0/24.4
D	Angle Du Tube De Direction	67.0°	*	*	*
E	Angle Effectif Du Tube De Selle	75.1°	74.9°	74.8°	74.7°
E'	Angle de tube de selle virtuel	73.0°	*	*	*
F	Cadre (cm/po)	76.7/30.2	77/30.3	77.3/30.4	77.6/30.6
G	Longueur Du Tube De Direction	11.0/4.3	*	12.2/4.8	13.4/5.3
H	Empattement (cm/po)	115.2/45.4	118.0/46.4	120.8/47.6	123.9/48.8
I	Avant Centre (cm/po)	71.2/28.0	74.0/29.1	76.9/30.3	79.9/31.5
J	Longueur De La Base (cm/po)	44/17.3	*	*	*
K	Abaissement Du Jeu De Pédalier	-0.7/-0.3	*	*	*
L	Hauteur Du Jeu De Pédalier (cm/po)	36.4/14.3	*	*	*
M	Cintre De Fourche (cm/po)	5.0/2.0	*	*	*
N	Chasse (cm/po)	9.7/3.8	*	*	*
O	Empilement (cm/po)	58.5/23.0	*	59.7/23.5	60.8/23.9
P	Portée (cm/po)	40.6/16.0	43.4/17.1	45.8/18	48.4/19
	Hauteur douille de direction (cm/in)	55.6/21.9	*	*	*
	Debattement (cm/in)	16/6.3	*	*	*
	Entraxe amortisseur (cm/in)	15.5/6.1	*	*	*
	Course amortisseur (cm/in)	5.0/2.0	*	*	*
	SAC% recommandé	0.35	*	*	*

Spécifications

Modes de débattement arrière (sélectionnables avec le levier Dyad)	FLOW - 95 mm, ELEVATE - 160 mm
Tube De Direction	Cannondale Si (see also Replacement Parts for conversion kits)
Ligne De Chaîne	50 mm
Largeur Du Boîtier De Pédalier	BB30 73 mm
Diamètre De La Tige De Selle	31.6mm
Dérailleur Avant	53 Direct Mount, Bottom pull
Espacement Des Pattes	142mm (convertible to 135mm)
Frein Arrière	Post Mount Adapters - 160/180/185/203

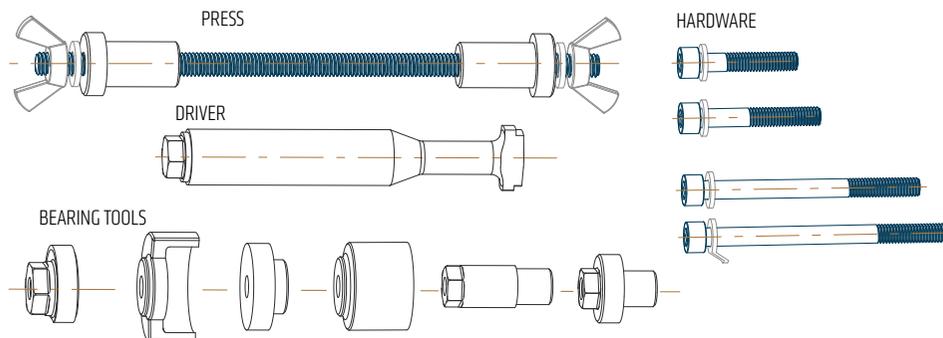
AVERTISSEMENT

Pour plus d'informations sur les spécifications suivantes, veuillez consulter le **Guide d'utilisation de votre vélo Cannondale** :

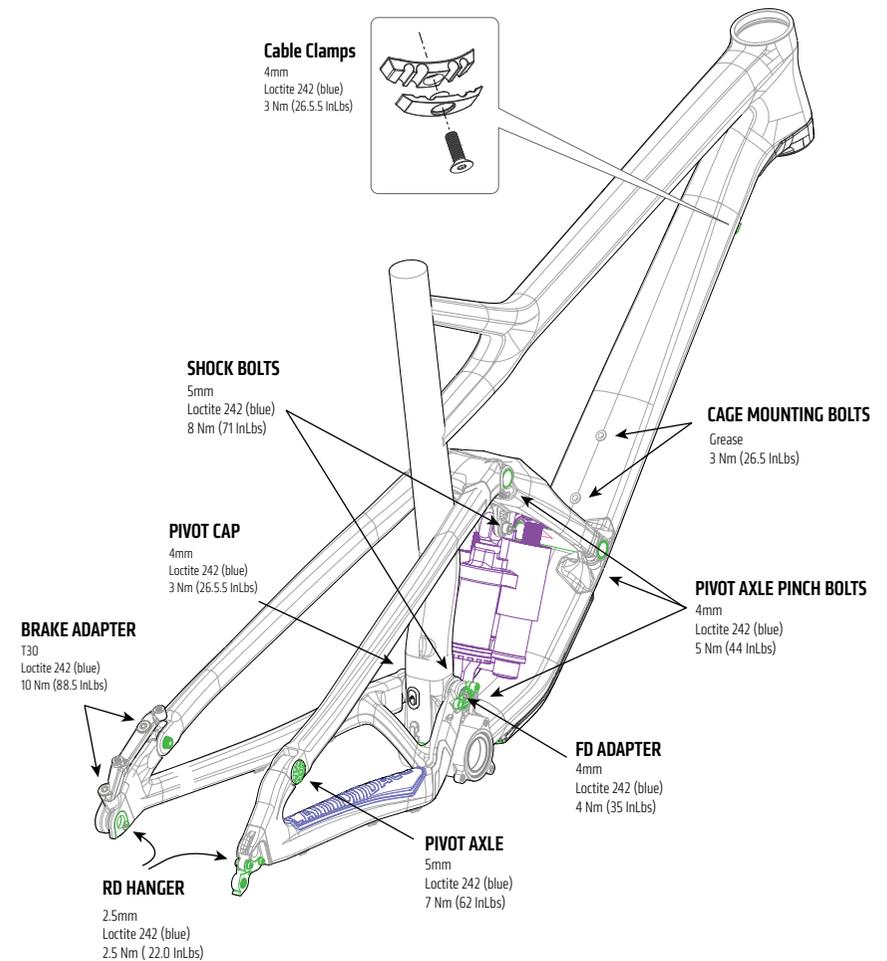
Utilisation Prévue	ASTM Condition 4, All-Mountain, OverMountain		
Largeur De Pneu Maximum	27.5 X 2.5 In		
Extension Maximale De La Fourche	545 mm		
Profondeur D'insertion Minimum De La Tige De Selle	100 mm		
Limite Maximale De Poids (Lbs/Kg)	CYCLISTE	BAGAGES*	TOTAL
* sacoche de selle uniquement	300 / 136	5 / 2.3	305 / 138

Kit d'entretien de roulement - KP169/

Le kit Cannondale **KP169/** est un ensemble d'outils (montrés ci-dessous) destinés à l'entretien des divers biellettes, roulements et axe de pivot. Cet outil est disponible auprès de votre revendeur Cannondale. Ce kit est fourni avec ses instructions et une vue d'ensemble de son utilisation est montrée dans ce supplément.



Couples De Serrage



Il est très important pour votre sécurité de corriger le couple de serrage de la visserie (boulons, vis, écrous) sur votre vélo. Il est également important pour la durabilité et la performance de votre vélo de corriger le couple de serrage pour la fixation. Demandez à votre revendeur de serrer correctement toutes les fixations à l'aide d'une clé dynamométrique.

CADRES JEKYL

Technologie carbone BallisTec

Construction en fibre de carbone légère, rigide et ultra-robuste.

Une nouvelle construction carbone ultra-robuste et à haute résistance aux chocs. Des fibres de carbone ultra-robustes développées par l'armée japonaise pour le blindage antimissile et des résines thermoformées ultra-résistantes sont utilisées comme principaux matériaux structurels du cadre, tandis que des fibres de carbone "high-modulus" sont utilisées de manière stratégique dans des zones protégées du cadre pour augmenter la rigidité. Plus léger et plus rigide que l'aluminium, plus robuste et plus durable que l'acier, la fibre de carbone BallisTec peut encaisser des projections de cailloux et des chocs qui laisseraient sur place les concurrents et leur protection de carbone.

Alliage SmartFormed

Les modèles en alliage bénéficient de la technologie SmartFormed, avec des tubes en aluminium 6000 traités thermiquement et comprenant jusqu'à 7 épaisseurs différentes. Le tube diagonal a sept épaisseurs différentes, renforçant le tube sur toute sa longueur. Il est ensuite hydroformé par un procédé mécanique. Cette technologie complexe qui nécessite une main d'œuvre importante est le résultat de l'évolution continue de Cannondale dans la maîtrise de la fabrication en aluminium.

Identification

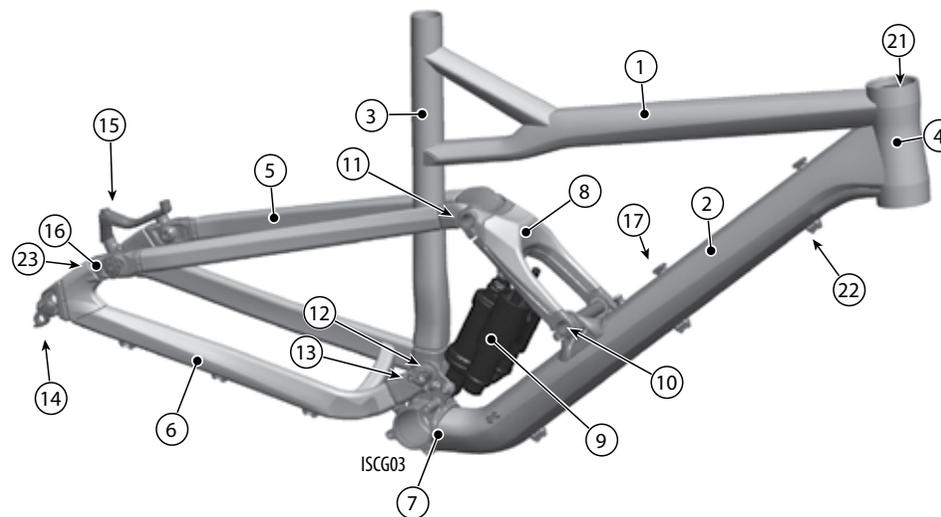
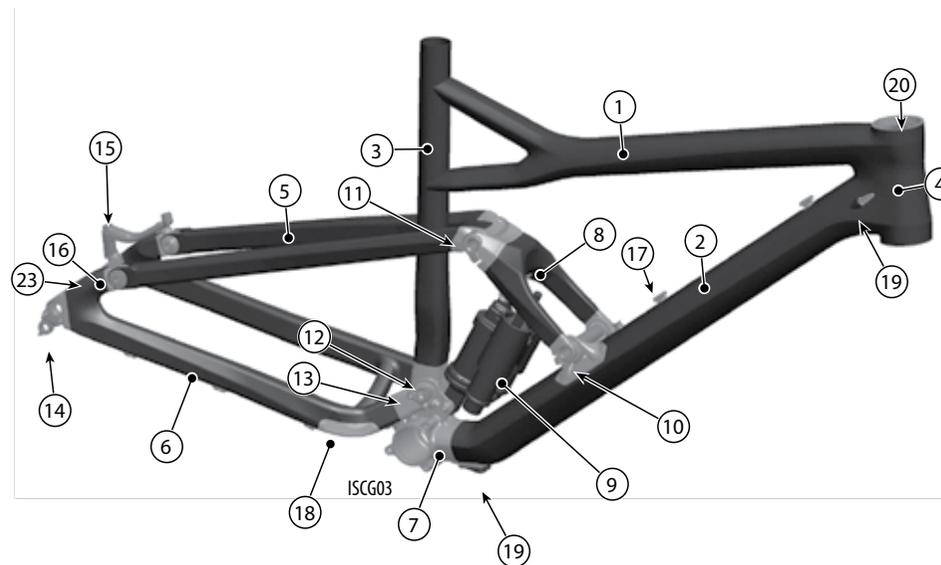
- | | | |
|------------------------------|---|---|
| 1. Tube horizontal | 9. Amortisseur à piston DYAD RT2 | 17. Collier de gaine de câble |
| 2. Tube diagonal | 10. Pivot du tube diagonal | 18. Plaque de chaîne (cadre carbone) |
| 3. Tube de selle | 11. Pivot des haubans | 19. Passage interne des câbles (carbone) |
| 4. Tube de direction intégré | 12. Pivot principal (bras oscillant) | 20. Cuvette de roulement soudée (carbone) |
| 5. Hauban | 13. Adaptateur de dérailleur avant (S3) | 21. Cuvette de roulement usinée (aluminium) |
| 6. Base arrière | 14. Patte de Dérailleur Arrière | 22. Passage externe des câbles (aluminium) |
| 7. Boîtier de pédalier | 15. Adaptateur de fixation du frein arrière | 23. Axe traversant X-12 |
| 8. Shock Link | 16. Pivot | |

Tube de direction intégré

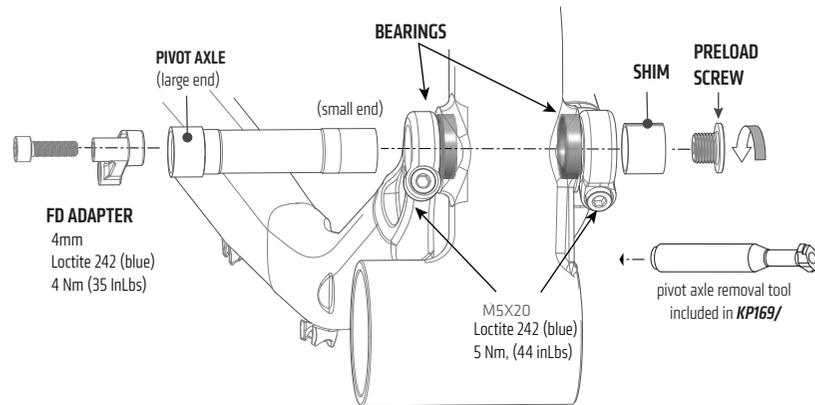
Les deux types de cadre sont équipés de cuvettes de roulement intégrées SI. Pour les cadres en alliage, les cuvettes sont usinées dans le tube de direction. Pour les modèles en carbone, les cuvettes sont collées à l'intérieur du tube de direction. Les roulements Cannondale Headshok System Integration peuvent se monter directement sur les deux types de cadre. Pour les jeux de direction équipés d'adaptateurs de 1,5 pouces (38,1 mm) ou 1,125 pouces (28,6 mm), consultez la section "Pièces de rechange".

INFORMATION

Ne surfez pas, n'usinez pas et ne coupez pas les cuvettes de roulement du tube de direction. 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 sur laquelle le roulement est collé.



Axe Du Bras Oscillant



ETAPES D'INSTALLATION

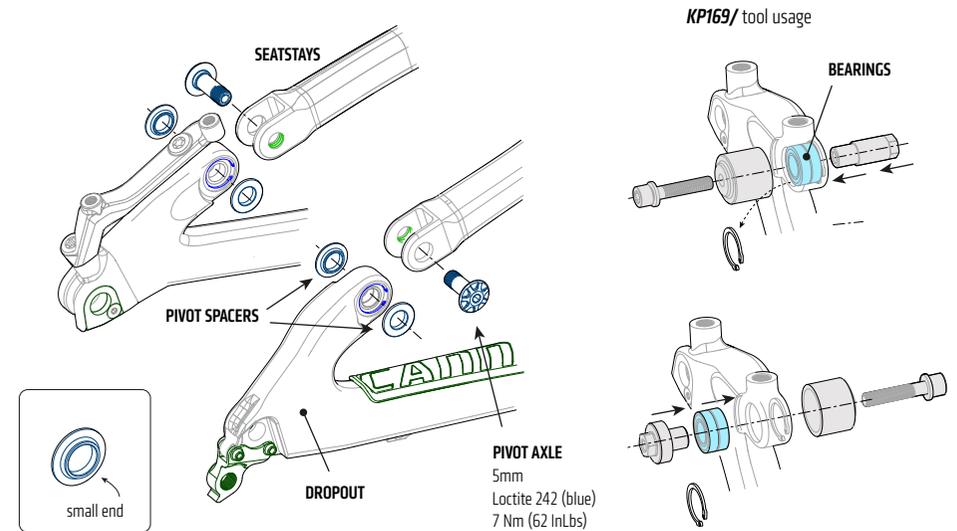
Suivez les étapes suivantes to installer convenablement l'axe de pivot principal:

1. Côté transmission: insérez l'axe Jusqu'au contact avec le roulement du cadre.
2. Installez la rondelle sur l'axe du pivot, côté opposé de la transmission.
3. Positionner le bras arrière à ras.
4. Serrez temporairement la vis du collier du côté opposé à la transmission du pivot.
5. Installez l'adaptateur du dérailleur avant et sa vis de montage et serrez-les. Cela obligera l'assemblage du pivot à s'aligner correctement.
6. Desserrez la vis de collier de pivot gauche.
7. Utilisez la vis de précontrainte pour précontraindre les roulements.
8. Serrez la vis de collier de pivot droit, 5Nm, (44 inLbs).
9. Serrez la vis de collier de pivot gauche, 5Nm, (44 inLbs).
10. Serrez la vis précontrainte de, 3Nm, (26.5 inLbs).

DEPOSE

1. Retirer l'adaptateur de dérailleur avant de l'axe de pivot principal.
2. Retirer la vis de précontrainte et desserrer les deux vis des colliers du bras arrière.
3. Insérer l'outil KP169/ oar le cote opposee a la transmission sur l'axe de pivot. Guider soigneusement le pivothors des deux roulements en utilisant un maillet.

Attache



ENTRETIEN

L'état des roulements, des axes de pivots et des entretoises doit être inspecté régulièrement. Ce sont des pièces qui s'usent donc prévoyez de les remplacer des lors qu'elles sont usées.

La fréquence d'inspection doit être basée sur votre façon de rouler et l'endroit où vous roulez. Les signes d'endommagement sont un jeu excessif, une usure visible, voire une corrosion des roulements.

Si vous trouvez un quelconque dommage sur ces pièces, n'utilisez pas le vélo tant que celles-ci (roulements, axes de pivots, entretoises) n'aient été remplacées. Cela évitera l'apparition d'autres dommages.

La liste des kits de remplacement est disponible à la fin de ce supplément.

INFORMATION CLEF

L'outil specialKP169/ contient des pièces nécessaires a l'entretien de cet assemblage. Les éléments de cet outil sont montrés hachurés sur le dessin ci-dessus.

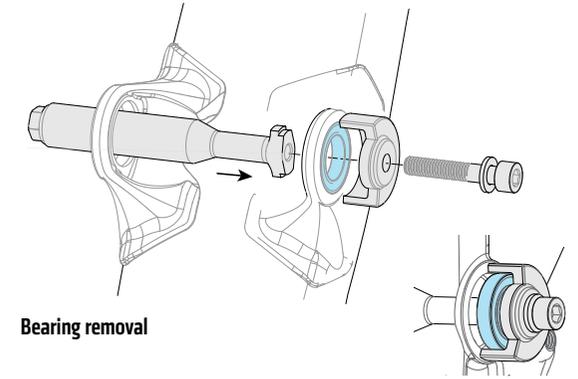
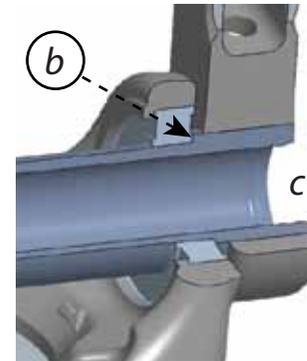
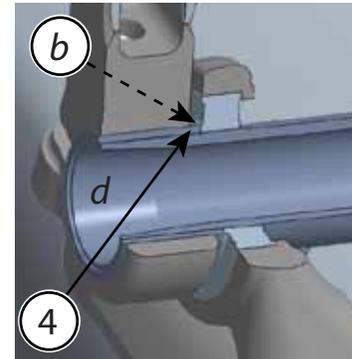
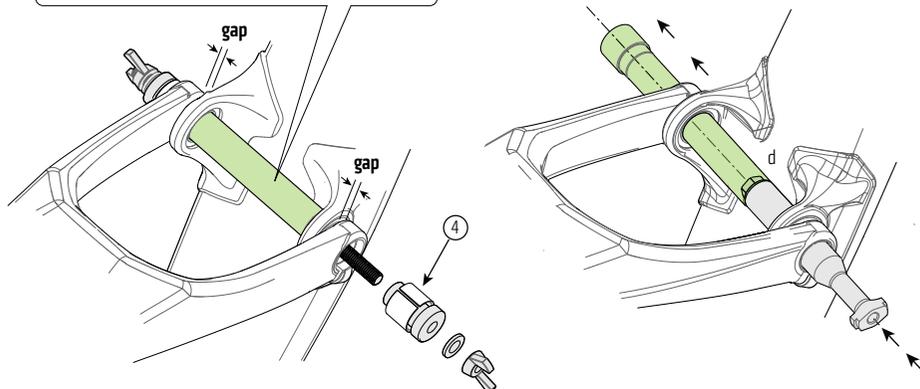
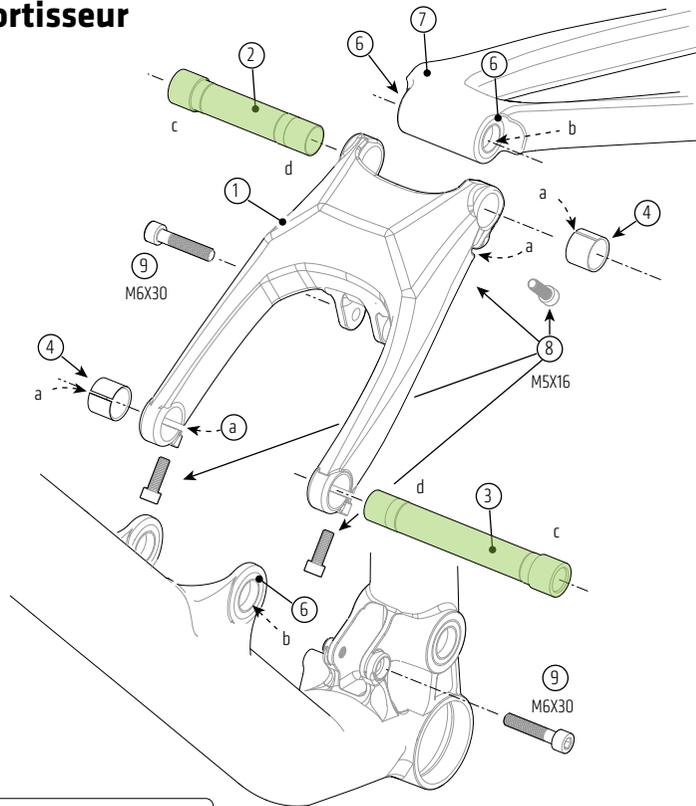
Au moment de connecter les haubans aux bases, prenez garde a toujours insérer la partie fine des entretoises du pivot a l'intérieur les roulements des bases. La partie plate des entretoises doit être tournée vers l'extérieur, comme montre sur le dessin.

Lors du serrage des axes, insérer la clef hexagonale de 5 mm entièrement à l'intérieur de l'axe afin d'éviter tout dommage en tournant la vis. Serrez toujours au couple avec une clef dynamométrique.

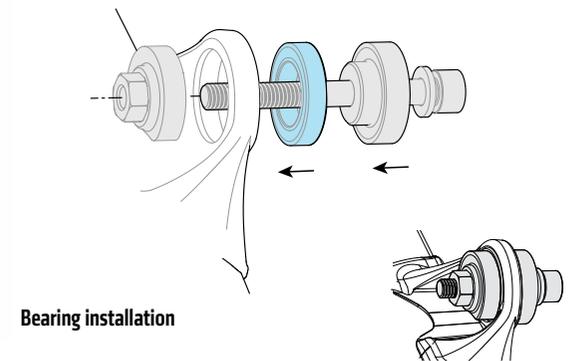
Biellette d'amortisseur

Identification

1. Bielle d'amortisseur
2. Axe d'articulation des haubans
3. Axe d'articulation biellette/tube diagonal
4. Entretoise principale
5. Outil pour biellette (inc. **KP169/**)
6. Roulement (61802-2RS, 15X24X5)
7. Hauban
8. Boulons de blocage
9. Boulon de fixation de l'amortisseur
10. Gaine de câble du frein arrière
- a. espace
- b. bague intérieure de roulement
- c. grande extrémité
- d. petite extrémité



Bearing removal



Bearing installation

INFORMATION CLEF

Veillez à desserrer les boulons de blocage des articulations avant l'installation.

Vérifiez, également avant l'installation, l'état des tous les roulements. Remplacez si nécessaire. Nettoyez et appliquez de la Loctite 242 (bleue) sur les filetages des boulons de blocage. Serrez à 5 N.m. Nettoyez et appliquez une légère couche de graisse sur les axes d'articulation et sur les entretoises principales.

Insérez l'axe d'articulation biellette/tube diagonal et l'axe d'articulation des haubans par les côtés opposés.

Utilisez l'outil **KP169/** pour assembler l'axe et l'entretoise. Vérifiez que les deux pièces sont positionnées en appui contre la bague intérieure de roulement avant de serrer les boulons de blocage.

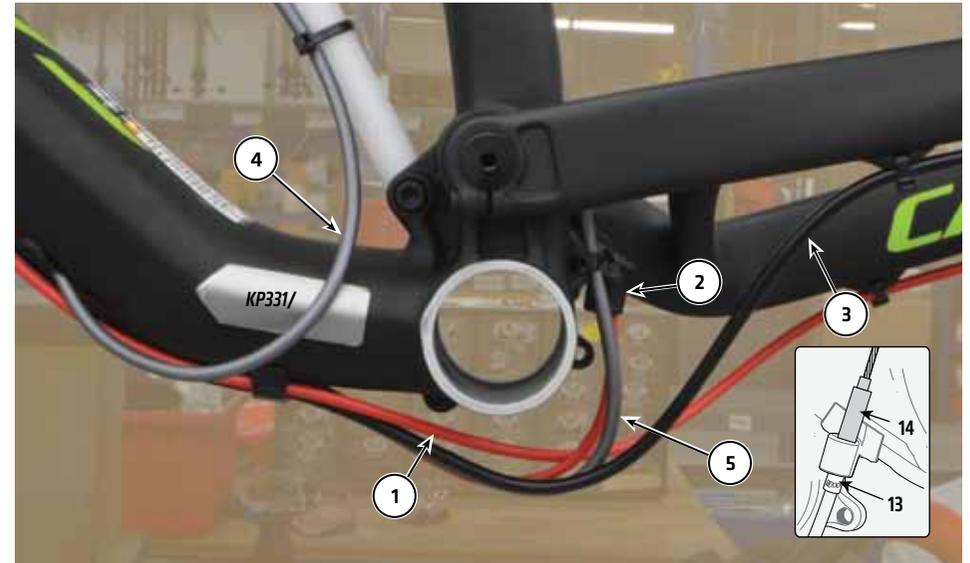
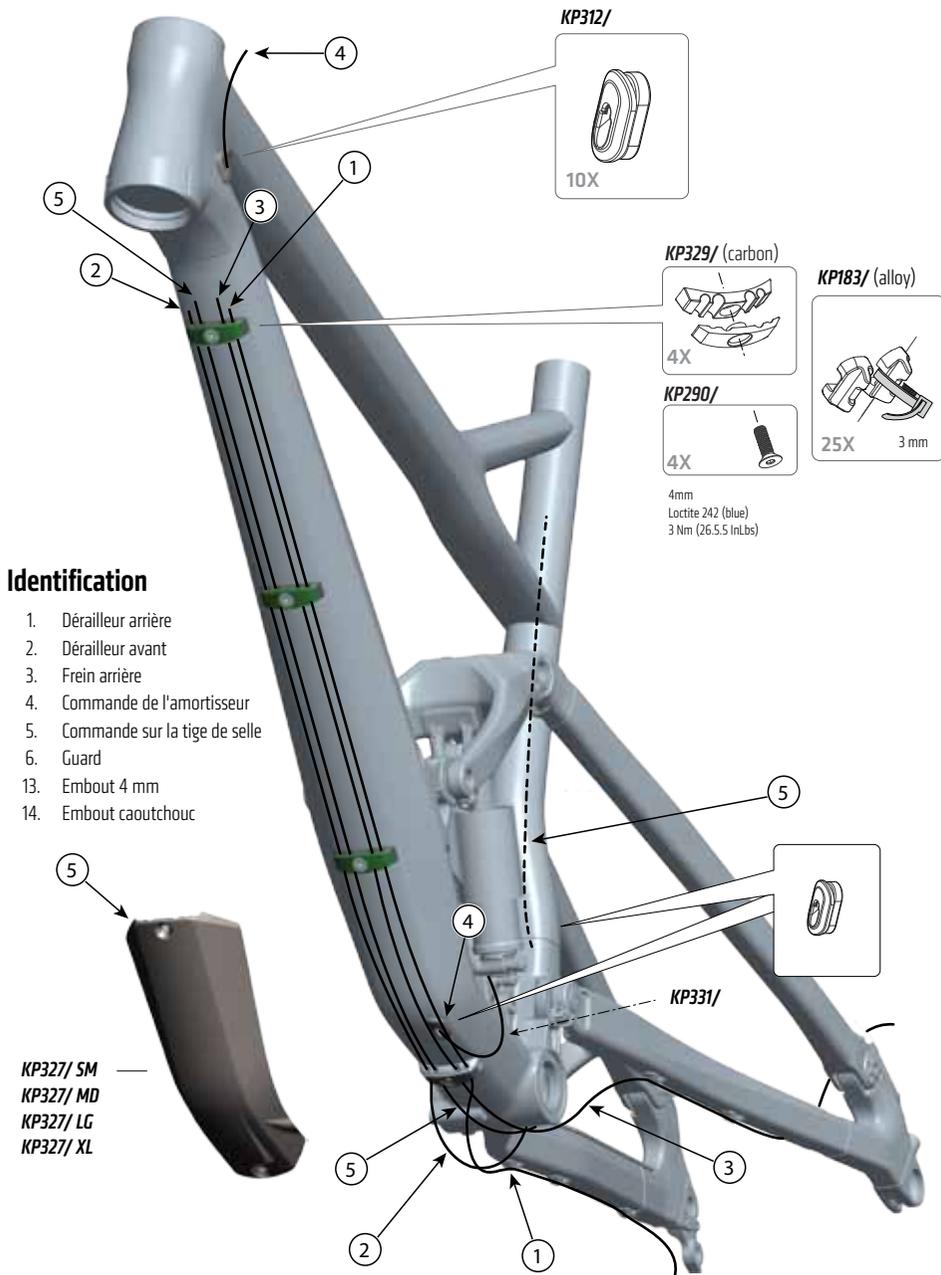
Ajustez les axes à l'aide de l'outil, de manière à ce que l'espace entre le roulement et la biellette soit le même de chaque côté.

INFORMATION

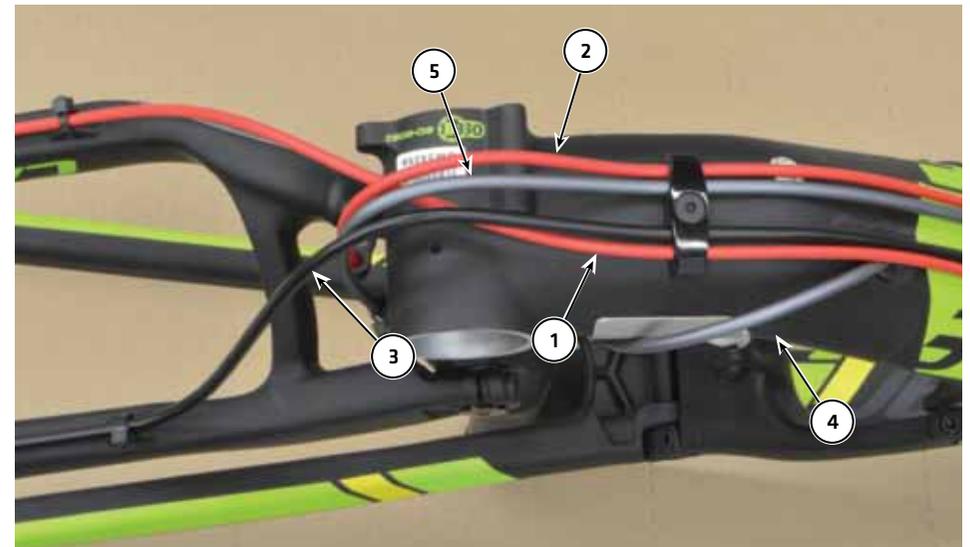
Un montage incorrect (axe/entretoise) peut créer un jeu au niveau de l'articulation, une usure prématurée ou endommager les éléments.

Ne serrez pas de manière excessive. Utilisez une clé dynamo-métrique.

Passage des câbles

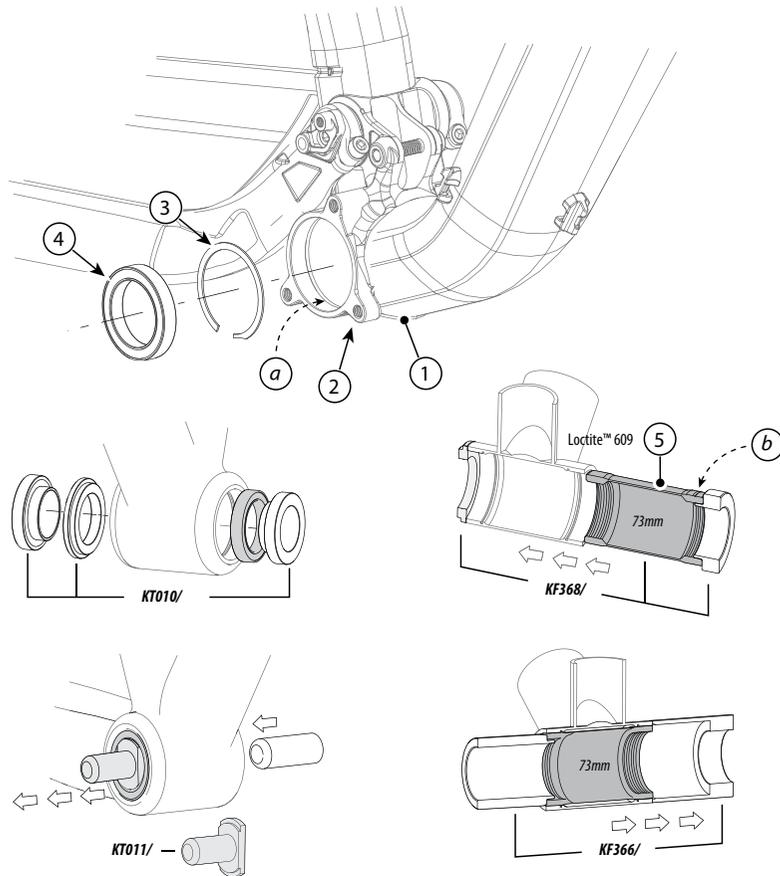


Laissez suffisamment de longueur aux câbles au niveau des guides. L'espace entre le bas du boîtier de pédalier et les câbles doit être d'environ 35 mm. Une longueur de gaine inadaptée peut provoquer des changements de vitesses inopinés ou un déboîtement des extrémités des gaines lorsque le vélo est en position de débattement maximum. Il est préférable de déterminer les longueurs des gaines avec l'amortisseur démonté. De cette manière, vous pourrez actionner le bras oscillant sur la totalité de son débattement et vérifier le comportement des gaines. Lorsque les longueurs de gaine sont correctement ajustées, on a toujours l'impression qu'elles sont trop longues. La photo montre une installation croisée des gaines qui permet d'éviter que la gaine du dérailleur arrière entre en contact avec la couronne de pédalier. À défaut, utilisez une attache de câble. Veillez à bien installer les embouts et les joints aux extrémités des gaines, comme indiqué.



Boîtier de pédalier

Le boîtier de pédalier est compatible avec la norme BB30. Voir le site Web : www.bb30standard.com/. L'adaptateur de boîtier de pédalier SI permet d'installer des jeux de pédaliers au standard anglais de 73 mm.



Identification

- | | |
|------------------------|--|
| 1. Boîtier de pédalier | a. Rainure de circlip |
| 2. Fixation ISCG03 | b. Rainure de l'adaptateur côté transmission |
| 3. Circlip | |
| 4. Roulement | |
| 5. Adaptateur 73 mm | |

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 ou mouvement à l'intérieur du boîtier de pédalier. Si un roulement est endommagé, remplacez les deux roulements par des nouveaux.

Dépose/Installation des roulements (par un mécanicien vélo professionnel uniquement)

Déposez les anciens roulements à l'aide de l'outil d'extraction de roulement **KT011/**.

Réinstallez les roulements à l'aide de l'accessoire de pose de roulement et de l'outil **KT010/**. Nettoyez l'intérieur du boîtier de pédalier et appliquez de la graisse de haute qualité pour vélo sur la surface intérieure. Posez un seul roulement à la fois. Maintenez la pression sur chaque roulement jusqu'à ce qu'il soit installé en appui contre le circlip. Une fois le roulement installé, 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.

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.

Dépose/Installation de l'adaptateur (par un mécanicien vélo professionnel uniquement)

Pour effectuer l'installation, commencez par déposer les roulements et les circlips et nettoyez l'intérieur du boîtier de pédalier ainsi que l'adaptateur. Utilisez un chiffon d'atelier non pelucheux imbibé d'alcool. Appliquez soigneusement de la Loctite™ 609 sur les portées de roulement du boîtier de pédalier et de l'adaptateur. Installez l'adaptateur à l'aide d'un accessoire de pose de roulement et de l'outil de montage **KF368/**. La rainure de l'adaptateur doit être située côté transmission (couronnes de pédalier). Poussez sur l'adaptateur jusqu'à ce que le côté rainure arrive à raz du bord du boîtier de pédalier, 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>

Pour la dépose, utilisez l'outil **KF366/** en combinaison avec un accessoire de pose de roulement, comme indiqué. 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. Pour consulter les instructions de nettoyage Loctite : <http://tds.loctite.com/>

INFORMATION

ROULEMENTS - 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 surfacez pas, ne molettez pas et n'usinez pas le boîtier de pédalier, en aucun cas. Ceci pourrait causer des dommages importants, voire irréversibles au cadre du vélo.

ADAPTATEURS - Utilisez uniquement des adaptateurs/outils recommandés par Cannondale. Les autres adaptateurs/outils existant sur le marché risquent d'endommager les éléments. Voir la section "Pièces de rechange". Un adaptateur n'est pas une "pièce de réparation". Pour cette raison, le boîtier de pédalier doit être en bon état. Le fait de déposer et de réinstaller un adaptateur plusieurs fois et/ou d'utiliser des outils inappropriés peut endommager les différents éléments. Pour cela, de telles pratiques sont déconseillées.

Loctite 609. 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.

N'utilisez pas d'outil coupant, n'usinez pas la surface, n'employez pas de produits abrasifs pour nettoyer l'intérieur du boîtier de pédalier.

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

REGLAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIERE

REGLAGE DE LA PRESSION

- Réglez l'amortisseur sur la mode FLOW (débattement long).
- Videz l'air de la chambre négative.
- Réglez la pression positive en vous référant au tableau de valeurs.
- Réglez la pression négative en vous référant au tableau de valeurs.
- Réglez le rebond des modes FLOW et ELEVATE en vous référant au tableau de valeurs.
- Vérifier le SAG. Si vous voulez plus de sag (plus souple), choisissez la valeur de poids immédiatement inférieure dans le tableau. Si vous souhaitez moins de SAG (plus dur), choisissez la valeur de poids immédiatement supérieure dans le tableau. Répétez alors les étapes 1 à 5.

REGLAGE DU SAG

- Faites glisser le joint O-ring jusqu'à la butée.
- Asseyez vous sur le velo en position de pilotage.
- Descendez du velo et regardez la position du joint O-ring par rapport à l'indicateur de sag. Le marquage situé au milieu indique la zone de 35% de sag.

35% Sag - Trail

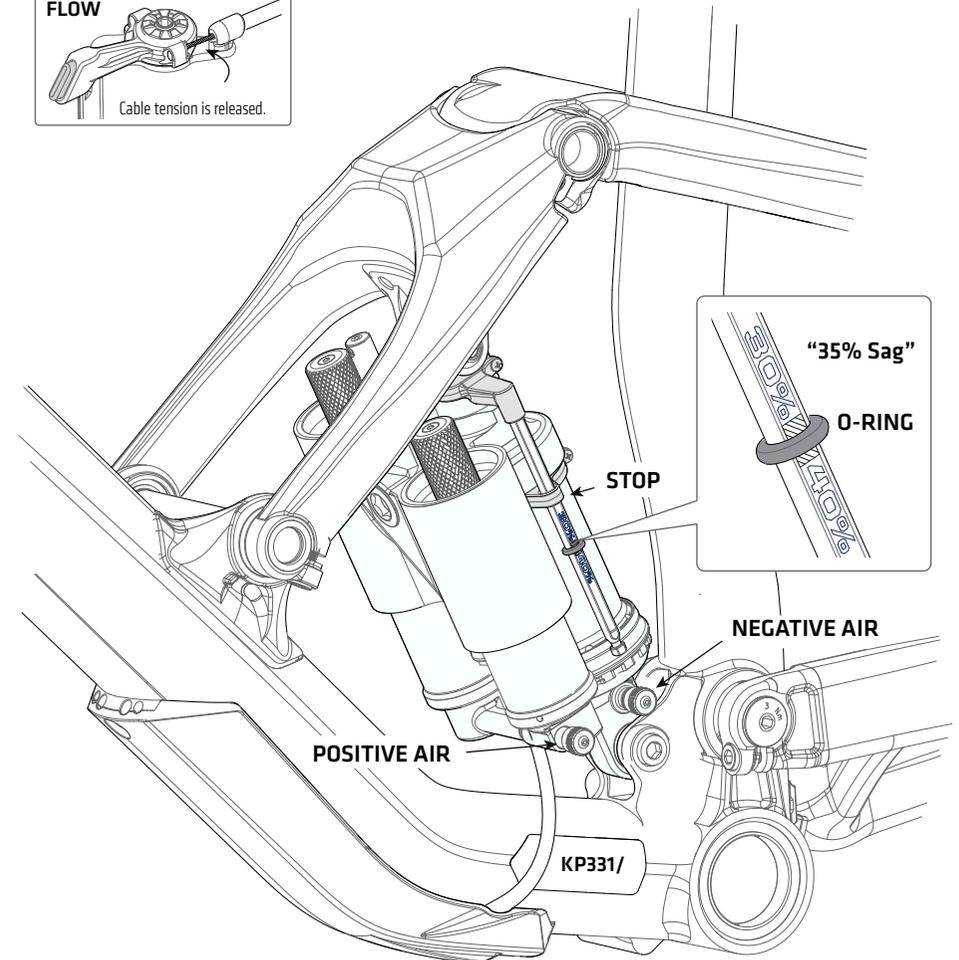
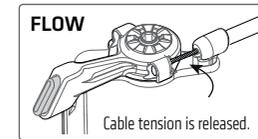
40% Sag - Enduro

POIDS DU CYCLISTE		PRESSION D'AIR POSITIVE	PRESSION D'AIR NEGATIVE	REBOND
Lbs	Kg	psi	psi	Sens inverse des aiguilles d'une montre à partir de la position fermée
100-109	45-49	200	180	12
110-119	50-54	220	200	12
120-129	54-59	240	215	11
130-139	59-63	260	230	10
140-149	64-68	280	245	9
150-159	68-72	300	265	8
160-169	73-77	320	280	7
170-179	77-81	340	300	6
180-189	82-86	360	315	5
190-199	86-90	380	330	4
200-209	91-95	400	350	3
210-219	95-99	420	365	2
220-229	100-104	445	385	1
230-239	104-108	460	400	0
240-249	109-113	480	415	0

⚠ AVERTISSEMENT

UTILISEZ UNIQUEMENT UNE POMPE HAUTE PRESSION CANNONDALE – 1MP01/SLV POUR RÉGLER OU VÉRIFIER LA PRESSION.

L'utilisation d'une pompe non compatible (ou non conçue pour la plage de haute pression de l'amortisseur), peut causer des blessures graves ou produire un réglage ou une lecture de pression incorrects pouvant contribuer à la perte de contrôle du cycliste et provoquer un accident.



	PRESSION POSITIVE	PRESSION NEGATIVE
LIMITE INFÉRIEURE	100 psi	0 psi
LIMITE SUPÉRIEURE	450 psi	400 psi

NOTE

Ne dépasser pas les limites. Nettoyer la pompe haute pression et la valve avant de les connecter.

De légères pertes d'air peuvent survenir en déconnectant la pompe. Pour déterminer la perte de pression due à votre pompe, réglez la pression, déconnecter puis reconnecter. Vous pouvez compenser cette perte en ajoutant la valeur perdue à la valeur indiquée dans le tableau.

RÉGLAGE DE LA DÉTENTE

La détente contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur (roue arrière) revient en position après avoir été comprimé. Le réglage de la détente est une question de préférence personnelle, et varie selon le poids du cycliste, le style et les conditions de conduite. Une règle de base consiste à régler la détente la plus rapide possible sans ressentir de force d'éjection au niveau de la selle.

Pour régler la détente :

1. Les circuits de détente fonctionnent de manière indépendante. Vérifiez que la manette de commande de l'amortisseur est bien réglée sur le mode que vous souhaitez régler. Voir la section "Réglage du débattement"
2. Tournez la mollette de réglage de la détente dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en bout de course. Tournez-la alors dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, en comptant chaque clic. Pour commencer, tournez de 7 clics. Chaque molette de détente possède environ 13 positions (clics) de réglage.

ELEVATE (montée) : 95 mm



FLOW (descente) : 160 mm



INFORMATION

Ne forcez pas la mollette de détente au-delà de sa position limite.



AVERTISSEMENT

ÉLOIGNEZ LES MAINS ET LES DOIGTS DES ÉLÉMENTS MOBILES TELS QUE LA BIELLETTE. Pour effectuer les réglages, ne montez pas sur la selle, ne roulez pas et ne vous asseyez/appuyez pas sur le vélo. Le fait d'essayer de régler la détente en étant assis sur le vélo ou en roulant peut causer des blessures graves aux mains/doigts ou contribuer à la perte de contrôle du cycliste et provoquer un accident grave, voir mortel.

RÉGLAGE DU DÉBATTEMENT

L'amortisseur DYAD RT2 possède deux modes de débattement, qui peuvent être sélectionnés à l'aide de la manette de commande installée sur le guidon. Le changement de mode de débattement modifie également le SAG et la hauteur du boîtier de pédalier, plus haut et avec une géométrie plus fermée pour la montée, ou plus bas et avec une géométrie plus ouverte pour la descente, afin de placer le coureur dans la position la mieux adaptée au terrain. Cela revient exactement à disposer de deux vélos différents, d'une simple action de manette.

Pour utiliser la manette de commande :

Poussez la manette vers l'avant jusqu'à ce qu'elle se bloque en position ELEVATE (montée) 95 mm.

Appuyez sur le bouton de la manette pour libérer la tension du câble et laisser la manette revenir en position FLOW (descente) 160 mm

ELEVATE (montée) : 95 mm



FLOW (descente) : 160 mm



Mode de débattement court avec un faible volume d'air dans l'amortisseur pour une réponse ferme avec une compression progressive, correspondant aux circuits d'amortisseurs XC, aux terrains roulant et aux montées.

La compression est plus ferme

Le SAG est réduit de 60 % du SAG du mode Flow

Le boîtier de pédalier est plus haut / L'angle de direction est plus fermé

La technologie L.A.S. (linear airspring technology) de l'amortisseur DYAD RT2 permet d'obtenir une courbe de compression pratiquement identique à celle d'un ressort hélicoïdal tout en l'associant aux circuits d'amortisseur de type Downhill sensibles à la vitesse, mis au point pour des performances maximales en descente.

La compression est plus souple.

Le Sag est maximum

Le boîtier de pédalier est plus bas / L'angle de direction est plus ouvert

INSTALLATION DU CÂBLE DE COMMANDE

Fixez le câble de commande sur l'amortisseur non monté sur le cadre.

1. Placez le vélo sur un support d'atelier avec la roue arrière soutenue de manière à ce que la biellette ne bouge pas et que l'amortisseur puisse être positionné et réinstallé.
2. Déterminez la longueur nécessaire de gaine de câble. Laissez suffisamment de longueur libre pour permettre le fonctionnement correct de l'amortisseur et la rotation complète du guidon. Une longueur de gaine trop importante peut interférer avec les pièces mobiles du cadre.
3. Installez les butées de gaine à chaque extrémité de la gaine.
4. Réglez la manette sur le mode FLOW - 160 mm. Insérez un câble de dérailleur neuf (1,2 mm) dans la manette, faites-le passer dans la gaine jusqu'à l'autre extrémité côté amortisseur.
5. Faites passer la gaine (avec le câble) sous le pont de l'amortisseur, puis en bas du corps de commande et faites-le ressortir à travers l'ancrage de câble. Veillez à utiliser un câble neuf ou coupé proprement et à faire ressortir la vis d'ancrage suffisamment pour passer le câble. Dans le cas contraire, vous pourriez avoir des difficultés à faire passer le câble à travers le corps de commande et sous la vis d'ancrage.



AVERTISSEMENT

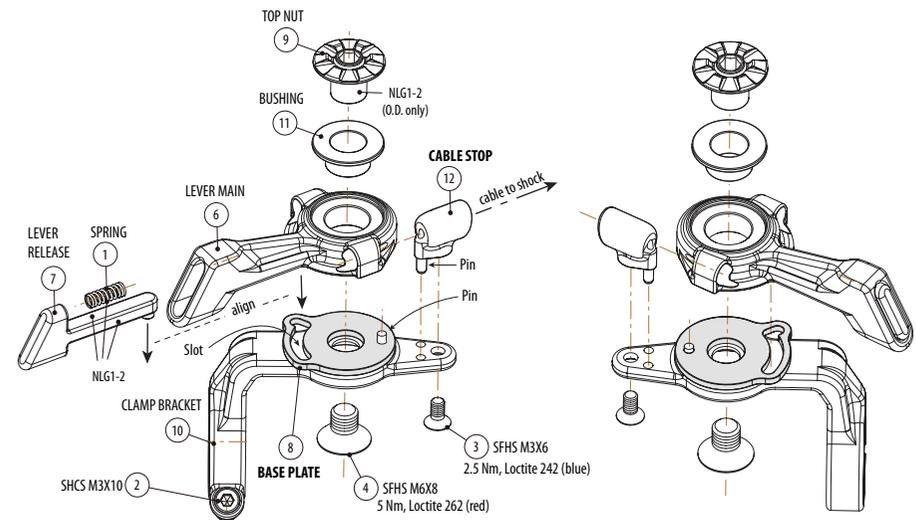
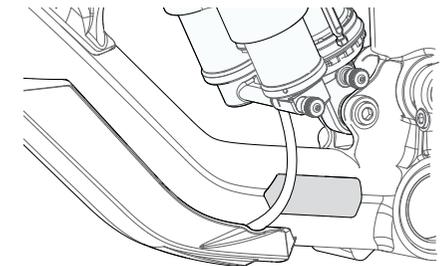
DANGER RELATIF AUX HAUTES PRESSIONS - Ne retirez jamais les capuchons d'extrémités de la chambre à tiroir, en aucun cas ! La très haute pression présente dans la chambre de commande peut expulser les capuchons d'extrémités avec une force et une vitesse extrêmes, ce qui constitue un risque de blessure grave, voire mortelle.

6. Tout en tendant le câble, serrez fermement la vis d'ancrage (1,5 mm) du câble à un couple de 0,5 à 1,1 N.m.
7. Coupez le câble à environ 13 mm au-dessus de l'ancrage, et protégez l'extrémité du câble.

8. Réinstallez l'amortisseur Dyad RT2 sur le cadre.
Nettoyez et appliquez de la Loctite 242 (bleue) sur les filetages des boulons de fixation et serrez à un couple de 8,0 N.m.
9. Fixez la gaine aux guide-câbles du tube diagonal.
10. Testez le fonctionnement de la manette entre les modes de débattement 160 mm et 95 mm.



Une protection de cadre doit être installée afin que le câble ne frotte pas sur le cadre.



POIGNÉE DE GUIDON GAUCHE

POIGNÉE DE GUIDON DROITE

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.

ÉLÉMENT	FRÉQUENCE
<p>CÂBLES ET GAÎNES DE CÂBLE – De petits adhésifs de protection du cadre sont fournis avec votre vélo - KF103/. 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 user et endommager sérieusement le cadre.</p> <p>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.</p>	<p>AVANT LA PREMIÈRE UTILISATION</p>
<p>INSPECTION DU CADRE – Nettoyez et inspectez soigneusement l'ensemble cadre/bras oscillant/articulations, afin de détecter les fissures ou les dommages éventuels. Consultez la section "Inspection de sécurité" du Guide d'utilisation de votre vélo Cannondale.</p>	<p>AVANT ET APRÈS CHAQUE SORTIE</p>
<p>VÉRIFICATION DES COUPLES DE SERRAGE – En plus des couples de serrage spécifiques des autres composants du vélo. Serrez selon les indications de COUPLES DE SERRAGE fournies dans ce supplément.</p>	<p>RÉGULIÈREMENT, APRÈS QUELQUES SORTIES</p>
<p>INSPECTION DES ROULEMENTS, REMPLACEMENT DES PIÈCES USÉES OU ENDOMMAGÉES :</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÉTRIER D'AMORTISSEUR • HAUBAN • AXE DU BRAS OSCILLANT 	<p>TOUTES LES 25 HEURES DANS DES CONDITIONS D'UTILISATION AVEC HUMIDITÉ, BOUE OU SABLE.</p> <p>TOUTES LES 50 HEURES DANS DES CONDITIONS D'UTILISATION SÈCHES ET SANS SABLE.</p>
<p>FOURCHE & SHOCK – Pour consulter les instructions d'entretien de la fourche, veuillez vous reporter au guide d'utilisation du fabricant respectif.</p>	



AVERTISSEMENT

LE MANQUE D'ENTRETIEN ET/OU LE MAUVAIS ENTRETIEN D'UN VÉLO PEUT ENTRAÎNER LE DYSFONCTIONNEMENT ET/OU LA RUPTURE DE N'IMPORTE QUELLE(S) PIÈCE(S) ET 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.



Warning! Read this supplement and your Cannondale bicycle owner's manual. Both contain important safety information. Keep both for future reference.

CANNONDALE EUROPE

*Cycling Sports Group Europe, B.V.
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*

WWW.CANNONDALE.COM

*© 2014 Cycling Sports Group
130729 (03/14)*