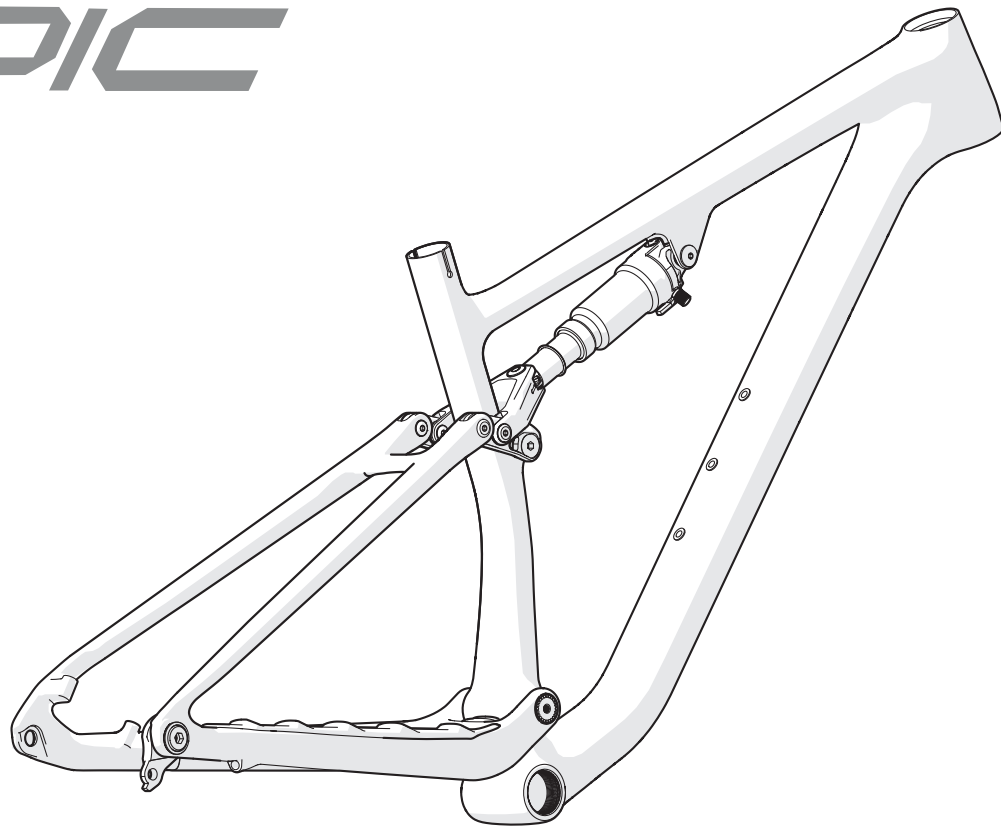


EPIC

EVO



MANUEL DE L'UTILISATEUR



TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	1
1.1. CONDITIONS D'UTILISATION	1
1.2. GARANTIE	1
2. REMARQUES GÉNÉRALES SUR LE MONTAGE	2
2.1. FOURCHE/JEU DE DIRECTION/POTENCE	2
2.2. TIGE DE SELLE	2
2.3. BOÎTIER DE PÉDALIER	3
2.4. AXE ARRIÈRE	3
3. REMARQUES GÉNÉRALES SUR L'ENTRETIEN	3
4. CARACTÉRISTIQUES	5
4.1. GÉOMÉTRIE	5
4.2. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	5
4.3. OUTILS NÉCESSAIRES	6
4.4. CARACTÉRISTIQUES DES TAILLES DE VIS/OUTILS/COUPLES DE SERRAGE	6
CARACTÉRISTIQUES DES ROULEMENTS	6
CARACTÉRISTIQUES DES ENTRETOISES/AXES/VIS	6
CARACTÉRISTIQUES DU MONTAGE DE L'AMORTISSEUR/DES ÉLÉMENTS DE FIXATION	7
5. MONTAGE DES PIVOTS DU TRIANGLE ARRIÈRE	10
5.1. INSTALLATION DES ROULEMENTS	10
5.2. MONTAGE DES PIVOTS	11
6. FLIP CHIP	14
7. PASSAGE INTERNE DES CÂBLES	15
8. RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR PNEUMATIQUE	17
8.1. RÉGLAGE DE LA PRESSION PNEUMATIQUE	17
8.2. RÉGLAGE DE LA DÉTENTE	17
8.3. RÉGLAGE DE LA COMPRESSION	17
9. PATTE DE DÉRAILLEUR	18
10. DONNÉES SUR L'INSTALLATION	19

1. INTRODUCTION

Ce manuel de l'utilisateur s'applique à votre vélo Specialized Epic EVO. Il contient des informations importantes concernant la sécurité, le fonctionnement et l'aspect technique du vélo ; vous devez le lire avant votre première sortie à vélo et le conserver pour référence ultérieure. Veuillez aussi lire le Manuel du propriétaire Specialized Bicycle (« Manuel du propriétaire ») dans son intégralité car il contient des informations générales et des consignes importantes que nous vous recommandons de respecter. Si vous ne disposez pas du Manuel du propriétaire, vous pouvez le télécharger gratuitement sur le site www.specialized.com ou l'obtenir auprès de votre revendeur Specialized agréé ou de notre service Rider Care Specialized.

Des informations supplémentaires relatives à la sécurité, au fonctionnement et à l'aspect technique de composants spécifiques tels que la suspension ou les pédales de votre vélo ou d'accessoires comme les casques ou les éclairages peuvent également être disponibles. Assurez-vous que votre revendeur Specialized agréé vous a remis la totalité de la documentation fournie par le fabricant au moment de l'achat de votre vélo ou de vos accessoires. Si les consignes de ce manuel et les informations fournies par le fabricant du composant sont différentes, veuillez demander conseil à votre revendeur Specialized agréé.

Pendant la lecture de ce manuel de l'utilisateur, vous rencontrerez différents symboles et avertissements importants qui sont expliqués ci-dessous :



AVERTISSEMENT ! L'association de ce symbole et de ce mot indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, pourrait entraîner des blessures graves voire mortelles. De nombreux avertissements préviennent que « vous pourriez perdre le contrôle de votre vélo et chuter ». Comme toute chute peut entraîner des blessures graves voire mortelles, nous ne répétons pas toujours l'avertissement concernant le risque de blessures graves voire mortelles.



ATTENTION : l'association du symbole d'alerte de sécurité et du mot **ATTENTION** indique une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, pourrait entraîner des blessures légères ou modérées. C'est aussi une alerte contre les pratiques dangereuses.

Le mot **ATTENTION** utilisé sans le symbole d'alerte de sécurité indique une situation qui, si elle n'est pas évitée, pourrait gravement endommager le vélo ou annuler la garantie.



INFO : ce symbole attire l'attention du lecteur sur des informations particulièrement importantes.



GRAISSE : ce symbole signifie qu'une graisse de haute qualité doit être appliquée comme illustré.



PÂTE DE MONTAGE POUR COMPOSANT CARBONE : ce symbole informe qu'une pâte de montage pour composant carbone doit être appliquée comme illustré pour augmenter l'adhérence.



COUPLE DE SERRAGE : ce symbole souligne la valeur de couple de serrage recommandée pour une vis spécifique. Une clé dynamométrique de qualité est nécessaire pour atteindre le couple de serrage indiqué.



CONSEIL TECHNIQUE : les conseils techniques sont des conseils et des astuces utiles concernant l'installation et l'utilisation de l'équipement.

1.1. CONDITIONS D'UTILISATION

Le Specialized Epic EVO a été conçu et testé pour être utilisé comme un VTT uniquement (condition 3 - Cross-country, Marathon, Semi-rigides). Pour plus d'informations sur les conditions d'utilisation et les limites structurelles de poids pour le cadre et les composants, veuillez consulter le Manuel du propriétaire.

1.2. GARANTIE

Veuillez vous reporter aux dispositions écrites de la garantie fournie avec votre vélo ou consulter le site www.specialized.com. Une copie est également disponible chez votre revendeur Specialized agréé.

2. REMARQUES GÉNÉRALES SUR LE MONTAGE

Ce manuel n'est pas un manuel d'atelier et ne couvre pas toutes les procédures concernant le montage, l'utilisation, l'entretien, les réparations ou les réglages du vélo. Veuillez demander conseil à votre Revendeur Specialized agréé pour toute opération d'entretien, de réparation et de réglage. Votre Revendeur Specialized agréé peut également vous conseiller des formations, des centres spécialisés ou des documents relatifs à l'utilisation, à l'entretien, à la réparation et au réglage de votre vélo.



AVERTISSEMENT ! En raison du niveau de complexité élevé de l'Epic EVO, un bon montage nécessite un haut niveau d'expertise mécanique, de l'habileté, des compétences particulières et des outils spécialisés. Ainsi, il est essentiel que les opérations de montage, d'entretien et de réparation soient réalisées par un revendeur Specialized agréé.



AVERTISSEMENT ! De nombreux composants de l'Epic EVO, y compris, mais non exclusivement, la suspension arrière, sont des produits exclusifs de l'Epic EVO. En toutes circonstances, utilisez uniquement les composants et les éléments de fixation fournis à l'origine. L'utilisation d'autres composants ou éléments de fixation compromet l'intégrité et la solidité du montage. Les composants spécifiques de l'Epic EVO doivent être utilisés uniquement sur l'Epic EVO et sur aucun autre vélo, même s'ils peuvent y être installés. Le non-respect de cet avertissement peut entraîner des blessures graves voire mortelles.



AVERTISSEMENT ! Ne modifiez jamais le cadre ou les composants de votre vélo, de quelque manière que ce soit. Vous ne devez jamais poncer, percer, limer ou retirer des pièces. N'installez ni pièces de suspension ni fourches incompatibles avec votre vélo. Un cadre, une fourche ou tout autre composant modifiés de manière inappropriée peuvent entraîner une perte de contrôle du vélo et une chute du cycliste.



Pour monter convenablement un Epic EVO, il est primordial de suivre l'ordre des étapes détaillées dans ce manuel. La modification de l'ordre de ces étapes allongera la durée du processus de montage.

2.1. FOURCHE/JEU DE DIRECTION/POTENCE

- Le jeu de direction utilise un roulement supérieur de 11/8 po (41,8 mm x 30,5 x 8 mm, 45x45°) compatible avec le standard Campagnolo et un roulement inférieur de 1,5 po (52 mm x 40 x 7 mm, 45x45°). Assurez-vous que les roulements de remplacement sont compatibles avec les caractéristiques du jeu de direction Specialized. Aucun outil spécifique n'est nécessaire pour l'installation et le démontage de ces deux roulements. Graissez les surfaces des roulements avant leur installation.

- Inspectez la fourche, la potence, la tige de selle et le tube de selle pour vérifier qu'ils ne présentent ni bavures ni bords coupants. Poncez les bavures ou les bords coupants à l'aide de papier abrasif à grain fin.
- Toutes les parties de la potence en contact avec le pivot de direction doivent être arrondies pour éliminer tout point de contrainte.



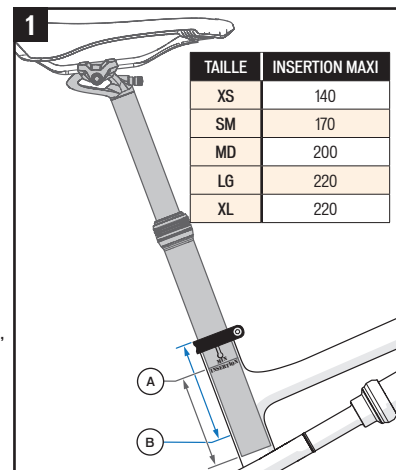
AVERTISSEMENT ! Les bavures et bords coupants peuvent endommager les surfaces en carbone et en alliage des composants. Les rayures et éraflures profondes sur la potence ou la fourche peuvent fragiliser ces composants.

2.2. TIGE DE SELLE

INSERTION MINIMALE DE LA TIGE DE SELLE :

Le cadre et la tige de selle ont tous les deux des profondeurs d'insertion minimales qui doivent être respectées. De plus, le cadre a une profondeur d'insertion maximale qui doit être respectée pour éviter d'endommager le cadre et la tige de selle.

- INSERTION MINIMALE :** la tige de selle doit être suffisamment insérée dans le cadre de sorte que la marque d'insertion minimale/extension maximale (min/max) sur la tige de selle ne soit pas visible. Pour le cadre, il faut respecter une profondeur d'insertion de 80 mm minimum.
- INSERTION MAXIMALE :** le tube de selle a été alésé en fonction de la profondeur d'insertion maximale spécifique à chaque taille de cadre. Cette profondeur d'alésage limite la profondeur d'insertion de la tige de selle. Veuillez consulter le tableau de fig. 1.
- Si la tige de selle est insérée dans le cadre sur sa profondeur minimale ou maximale et



que la selle n'est pas à la hauteur souhaitée, alors cela signifie que la tige de selle doit être remplacée par une tige de selle plus longue ou plus courte.

- Une fois la hauteur de selle réglée, serrez la vis de collier de selle au couple de 6,2 Nm (55 in-lbf).



N'appliquez pas de graisse sur les surfaces de contact entre la tige de selle et le tube de selle. La graisse réduit l'adhérence qui est primordiale pour un serrage approprié de la tige de selle. Specialized recommande l'utilisation d'une pâte de montage pour composant carbone (pâte carbone), qui pourra augmenter l'adhérence entre les surfaces en carbone. Veuillez demander conseil à votre revendeur Specialized agréé pour toute information complémentaire.



Les profondeurs d'alésage spécifiques sont indiquées dans le tableau de fig. 1. La tolérance de la profondeur d'alésage peut varier d'un cadre à l'autre. Pour vérifier la profondeur d'alésage réelle du cadre, installez une tige de selle standard de 30,9 mm de diamètre dans le tube de selle.



AVERTISSEMENT ! Le non-respect des profondeurs d'insertion de la tige de selle et du cadre (fig. 1) peut endommager le cadre et/ou la tige de selle, ce qui pourrait entraîner une perte de contrôle du vélo et une chute du cycliste.

Si la tige de selle a été coupée, la marque min/max inscrite sur la tige de selle peut ne plus correspondre. Avant de couper la tige de selle, notez la profondeur d'insertion min/max prévue par le fabricant de la tige de selle.



AVERTISSEMENT ! Pour obtenir les consignes générales concernant l'installation de la tige de selle, reportez-vous à la rubrique correspondante dans le Manuel du propriétaire. Le fait de rouler avec une tige de selle serrée de manière inappropriée peut entraîner l'affaissement de la tige de selle et de la selle, des dommages sur le cadre, une perte de contrôle du vélo et la chute du cycliste.



AVERTISSEMENT ! Inspectez la tige de selle et le tube de selle pour vérifier qu'ils ne présentent ni bavures ni bords coupants. Poncez les bavures ou les bords coupants à l'aide de papier abrasif à grain fin.

2.3. BOÎTIER DE PÉDALIER

Les modèles Epic EVO comportent un cadre doté d'une boîte de pédalier filetée de 73 mm de large qui est compatible avec n'importe quel boîtier de pédalier à roulement externe au filetage BSA. Pour obtenir les informations concernant la compatibilité des boîtiers de pédalier, veuillez vous reporter à la documentation du fabricant du pédalier.

2.4. AXE ARRIÈRE

Les modèles Epic EVO sont équipés d'un moyeu arrière 148 mm Boost qui nécessite donc une roue arrière compatible avec le standard Boost de 148 mm.

Le cadre Epic EVO est équipé de la patte de dérailleur universelle (UDH) de SRAM à l'arrière. Cette patte doit être installée suivant les consignes d'installation de SRAM. Veuillez vous reporter aux étapes d'installation de la page 18 ou consulter le Manuel utilisateur UDH de SRAM.

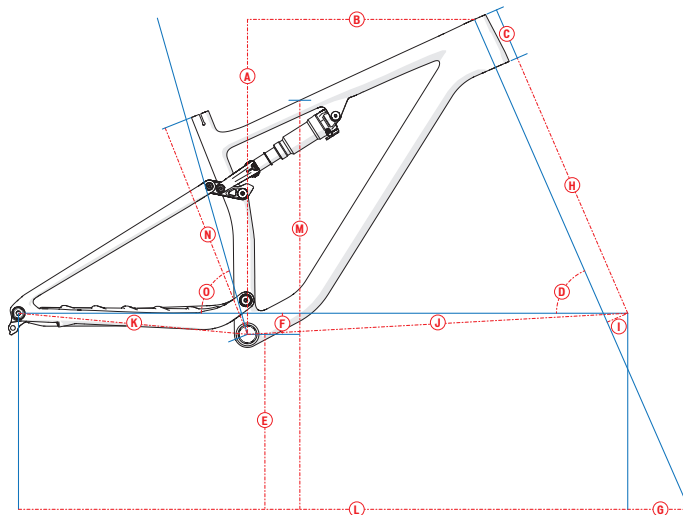
3. REMARQUES GÉNÉRALES SUR L'ENTRETIEN

L'Epic EVO est un vélo haute performance. Ainsi, il est essentiel que les opérations d'entretien, de réglage, de réparation et de remplacement des pièces soient réalisées par un revendeur Specialized agréé. Pour obtenir les informations générales concernant l'entretien de votre vélo, veuillez consulter le Manuel du propriétaire. Effectuez aussi un contrôle mécanique de sécurité avant chaque sortie, comme décrit dans le Manuel du propriétaire.

- Un soin particulier doit être pris pour éviter d'endommager la fibre de carbone ou le matériau composite. Tout dommage pourrait engendrer une perte d'intégrité structurelle qui pourrait provoquer une défaillance catastrophique. Cette détérioration pourrait être visible ou complètement invisible lors d'une inspection. Vous devez soigneusement inspecter votre vélo avant chaque sortie et après chaque chute afin de vérifier qu'il ne présente aucun effilochage, éraflure, rayure sous peinture, écaillage, déformation ou tout autre signe de détérioration. N'utilisez pas votre vélo s'il présente l'un de ces signes caractéristiques. Après toute chute et avant que vous n'utilisiez de nouveau votre vélo, amenez-le chez votre revendeur Specialized agréé pour une inspection complète.
- Lors de votre sortie, soyez à l'écoute de tout craquement car cela peut être le signe d'un problème avec un ou plusieurs composants. Examinez régulièrement toutes les surfaces à la lumière du jour pour repérer toute craquelure, fissure ou signe d'usure au niveau des zones de contraintes comme les soudures, les jointures, les orifices et les points de contact entre les pièces. Si vous entendez un craquement, vérifiez tout signe d'usure excessive, toute craquelure, même minuscule, ou toute détérioration et cessez immédiatement d'utiliser le vélo avant de le faire inspecter par un revendeur Specialized agréé.
- La durée de vie du matériel ainsi que le type et la fréquence des opérations d'entretien dépendent de plusieurs facteurs comme le poids du cycliste, les conditions d'utilisation

et/ou les chocs. L'exposition à des conditions difficiles et notamment à un environnement salé (si vous roulez en région côtière ou en hiver) peut entraîner la corrosion galvanique de certains composants tels que l'axe de pédalier et les vis, ce qui peut accélérer l'usure de ces pièces et raccourcir leur durée de vie. La boue peut également accélérer l'usure des surfaces et des roulements. Les parties externes du vélo doivent être nettoyées avant chaque sortie. L'entretien du vélo doit être effectué de manière régulière par un revendeur Specialized agréé, ce qui implique de le nettoyer, de l'inspecter pour déceler tout signe de corrosion et/ou de fissure et de le lubrifier. Si vous remarquez des signes de corrosion ou des fissures sur le cadre ou un composant, la pièce concernée doit être remplacée.

- Nettoyez et lubrifiez régulièrement votre transmission selon les instructions de son fabricant.
- N'utilisez **jamais** de nettoyeur haute pression directement sur les roulements. Même l'eau d'un tuyau d'arrosage peut s'infiltrer par les joints des roulements et dans les interfaces du pédalier et accroître l'usure de ces pièces. Utilisez un chiffon propre et humide ainsi qu'un produit spécifique au nettoyage des vélos.
- N'exposez **jamais** votre vélo de manière prolongée à la lumière directe du soleil ou à une source de chaleur excessive, comme l'intérieur d'une voiture garée en plein soleil ou un radiateur.



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



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

4. CARACTÉRISTIQUES

4.1. GÉOMÉTRIE

	TAILLE DU CADRE	XS	SM	MD	LG	XL
A	STACK (mm)	603	593	597	611	629
B	REACH (mm)	380	406	436	460	485
C	LONGUEUR DU TUBE DE DIRECTION (mm)	95	95	100	115	135
D	ANGLE DE CHASSE (POSITION BASSE) (°)	66,5				
	ANGLE DE CHASSE (POSITION HAUTE) (°)	67				
E	HAUTEUR DU BOÎTIER DE PÉDALIER (POSITION BASSE) (mm)	326	336			
	HAUTEUR DU BOÎTIER DE PÉDALIER (POSITION HAUTE) (mm)	332	342			
F	BB DROP (POSITION BASSE) (mm)	46	36			
	BB DROP (POSITION HAUTE) (mm)	52	42			
G	TRAIL (mm)	114				
H	LONGUEUR DE LA FOURCHE (totale) (mm)	530				
I	DÉPORT DE FOURCHE/RECU (mm)	42/44				
J	AXE BOÎTIER DE PÉDALIER- AXE ROUE AVANT (mm)	672	697	729	759	792
K	LONGUEUR DES BASES (mm)	438				
L	EMPATTEMENT (mm)	1106	1132	1164	1194	1227
M	DÉGAGEMENT ENTREJAMBE	760	779	781	793	804
N	LONGUEUR DU TUBE DE SELLE (mm)	375	400	430	470	520
O	ANGLE DU TUBE DE SELLE (POSITION BASSE) (°)	75,5	74,8	74,5	74,5	74,5
	ANGLE DU TUBE DE SELLE (POSITION HAUTE) (°)	76	75,3	75	75	75
	LONGUEUR DE MANIVELLE (mm)	165/170	170	175		
	LARGEUR DU CINTRE (mm)	750/760				
	LONGUEUR DE LA POTENCE (mm)	60				
	LARGEUR DE LA SELLE (mm)	155			143	
	INSERTION MAXI DE LA TIGE DE SELLE (mm)	140	170	200	220	220

4.2. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

ÉLÉMENT	N° DE PIÈCE	CARACTÉRISTIQUES
JEU DE DIRECTION	S192500021	HDS CANE CREEK,CAA2016,41,8/28,6/FLAT IS52/40 W/AL RACE SEAL, CROWN RACE FOR MY20 EPIC/EPIC HT SW
COLLIER DE TUBE DE SELLE	S184700003	STC MY18 EPIC SEAT COLLAR 34,9 MM WITH T1 BOLT
DIAMÈTRE DU COLLIER DE TUBE DE SELLE		34,9 mm
DIAMÈTRE DE LA TIGE DE SELLE		30,9 mm
PATTE DE DÉRAILLEUR	S202600002	HGR SRAM AC UDH DERAILLEUR HANGER AL BLACK (00.7918.089.000)
BOÎTE DE PÉDALIER DU CADRE		BSA THREADED 73 mm
AXE DU MOYEU ARRIÈRE	S170200003	AXL THROUGH AXLE, JD JD-QR43, 7075-T73 AXLE W/C6801 WASHER, REAR, 148MM SPACING, 172MM LENGTH, 12MM
TAILLE MAXI DE PNEU ARRIÈRE		29 x 2,4 po
DÉBATTEMENT DE LA ROUE ARRIÈRE		110 mm
LONGUEUR DE L'AMORTISSEUR/COURSE		190 mm/40 mm
SAG DE L'AMORTISSEUR		11 mm (27,5 %)
CEILLET D'AMORTISSEUR		8 mm ID x 20 mm W
DÉBATTEMENT MAXI DE LA FOURCHE		120 mm
PLATEAU MINI/MAXI		28 - 36t
DISQUE DE FREIN ARRIÈRE MINI/MAXI		160/180 mm



AVERTISSEMENT ! Les cadres Specialized sont compatibles **UNIQUEMENT** avec des fourches proposant un certain niveau de débattement. L'utilisation de fourches offrant des réglages différents ou de fourches à plus grand débattement peut entraîner une défaillance importante du cadre ainsi que des blessures graves voire mortelles.



AVERTISSEMENT ! Même si le cadre Epic EVO est compatible en général avec des pneus pouvant aller jusqu'à 29 x 2,4, les dimensions des pneus peuvent être différentes d'un fabricant à l'autre et toutes les fourches ne sont pas conçues pour être montées avec un pneu très large. Consultez toujours les indications du fabricant de la fourche sur les compatibilités par rapport à l'espace disponible.

ATTENTION : certains plateaux n'auront pas assez d'espace au niveau des bases. Avant leur installation, vérifiez l'espace disponible ainsi que la ligne de chaîne.

4.3. OUTILS NÉCESSAIRES

■ CLÉS ALLEN (HEXAGONALES) de 3 ; 4 ; 5 ; 6 et 8 mm	■ FREIN FILET BLEU (LOCTITE 243)
■ CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE (modèle réversible, pour la patte UDH de SRAM)	■ PÂTE ADHÉSIVE VERTE (LOCTITE 603)
■ POMPE HAUTE PRESSION POUR SUSPENSION	■ COUPE-CÂBLE ET COUPE-GAINE
■ GRAISSE DE HAUTE QUALITÉ	

4.4. CARACTÉRISTIQUES DES TAILLES DE VIS/OUTILS/COUPLES DE SERRAGE



AVERTISSEMENT ! Pour votre sécurité, il est important de serrer les éléments de fixation (écrous, boulons, vis) de votre vélo au couple de serrage recommandé. S'ils sont insuffisamment serrés, la fixation ne sera pas assez solide. S'ils sont trop serrés, les filetages peuvent être endommagés et la fixation peut être tordue, déformée ou cassée. Dans les deux cas, une force de serrage incorrecte peut entraîner une défaillance du composant et provoquer une perte de contrôle du vélo et une chute du cycliste.

À chaque fois que cela vous est demandé, serrez chaque vis au couple de serrage recommandé. Après la première utilisation et régulièrement par la suite, vérifiez le couple de serrage de chaque vis pour garantir la bonne fixation des composants. Les indications suivantes récapitulent les caractéristiques des couples de serrage de ce manuel :

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES COUPLES DE SERRAGE :

EMPLACEMENT	OUTIL	COUPLE DE SERRAGE (in-lbf)	COUPLE DE SERRAGE (Nm)
COLLIER DE TUBE DE SELLE	CLÉ HEXAGONALE DE 4 mm	55	6,2
AXE ARRIÈRE DE 12 MM	CLÉ HEXAGONALE DE 6 mm	133	15,0
PATTE DE DÉRAILLEUR	CLÉ HEXAGONALE DE 8 mm	221	25,0
FILETAGE DU PORTE-BIDON	CLÉ HEXAGONALE DE 3 mm	25	2,8

CARACTÉRISTIQUES DES ROULEMENTS

	QTÉ	EMPLACEMENT DU PIVOT	DIMENSION	ROULEMENT
A	2	PIVOT PRINCIPAL (bases)	12 ID x 24 OD x 6 W	690IV-2RS
B	2	ROULEMENT DE BRAS OSCILLANT SUPÉRIEUR AU NIVEAU DU TUBE DE SELLE	10 ID x 19 OD x 5 W	6800V-2RS
D	2	ROULEMENT DU BRAS OSCILLANT SUPÉRIEUR AU NIVEAU DE L'EXTENSION	10 ID x 19 OD x 5 W	6800V-2RS
C	2	ROULEMENT DU BRAS OSCILLANT SUPÉRIEUR AU NIVEAU DES HAUBANS	10 ID x 19 OD x 5 W	6800V-2RS

CARACTÉRISTIQUES DES ENTRETOISES/AXES/VIS

	QTÉ	EMPLACEMENT/ÉLÉMENT	DIMENSIONS	OUTIL	COUPLE DE SERRAGE (in-lbf/Nm)
E	2	ENTRETOISE DU PIVOT PRINCIPAL	12,1 ID x 19,5 OD x 3 W		
F	2	ENTRETOISE DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DU TUBE DE SELLE	10,1 ID x 16,5 OD x 2 W		
H	4	ENTRETOISE DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DE L'EXTENSION	8 ID x 16,5 OD x 2 W		
G	4	ENTRETOISE DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DES HAUBANS	8 ID x 16,5 OD x 2 W		
I	1	AXE DU PIVOT PRINCIPAL	12 OD x 86 L		

J	1	VIS DU PIVOT PRINCIPAL	M8 x 12,2 L	CLÉ HEXAGONALE DE 5 mm	89/10
K	2	VIS DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DU TUBE DE SELLE	M10 x 16 L	CLÉ HEXAGONALE DE 6 mm	89/10
L	2	AXE DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DE L'EXTENSION	8 OD x 17,23 L	CLÉ HEXAGONALE DE 4 mm	
M	2	VIS DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DE L'EXTENSION	M5 x 8 L	CLÉ HEXAGONALE DE 4 mm	53/6,0
N	2	AXE DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DES HAUBANS	8 OD x 17,23 L	CLÉ HEXAGONALE DE 4 mm	
O	2	VIS DU BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DES HAUBANS	M5 x 8 L	CLÉ HEXAGONALE DE 4 mm	53/6,0
P	1	AXE AVANT D'AMORTISSEUR	8 OD x 29,5 L	CLÉ HEXAGONALE DE 4 mm	
Q	1	VIS DE L'ŒILLET AVANT D'AMORTISSEUR	M5 x 8 L	CLÉ HEXAGONALE DE 4 mm	53/6,0
R	2	RONDELLE DE L'ŒILLET AVANT D'AMORTISSEUR	8,25 ID x 15 OD x 0,3 W		
S	1	VIS DE L'ŒILLET ARRIÈRE D'AMORTISSEUR	M8 x 26 L	CLÉ HEXAGONALE DE 6 mm	213/24,0
T	1	RONDELLE DE L'ŒILLET ARRIÈRE D'AMORTISSEUR	8,2 ID X 13 OD x 0,5 T		

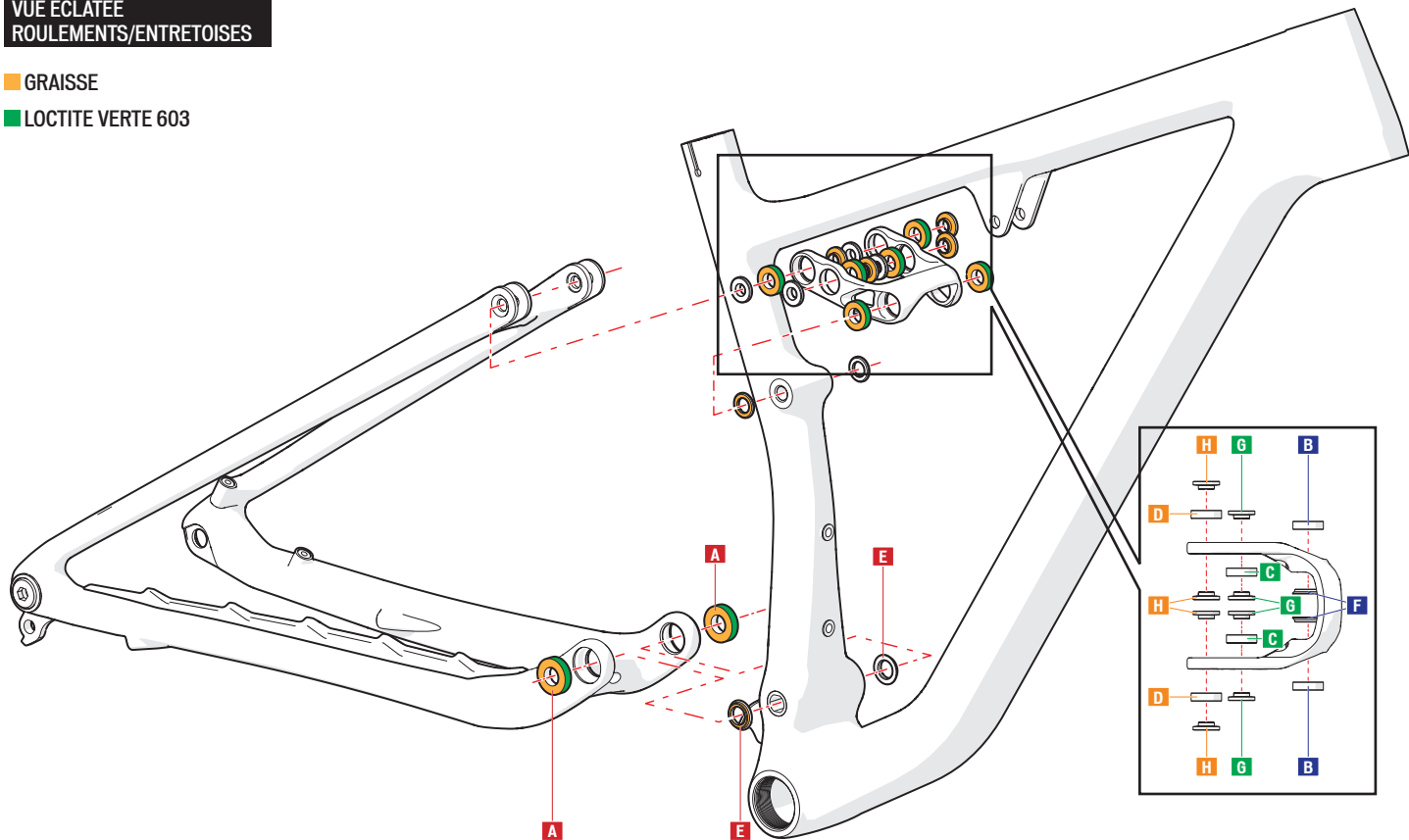
CARACTÉRISTIQUES DU MONTAGE DE L'AMORTISSEUR/DES ÉLÉMENTS DE FIXATION

	QTÉ	EMPLACEMENT/ÉLÉMENT	DIMENSIONS	OUTIL	COUPLE DE SERRAGE (in-lbf/Nm)
U	2	ENTRETOISE DE BAGUE D'USURE AVANT D'AMORTISSEUR	12,68 ID x 18 OD x 3,45 W		
V	2	JOINT TORIQUE DE LA BAGUE D'USURE AVANT D'AMORTISSEUR	12 ID x 14 OD x 1 W		
W	1	BAGUE D'USURE AVANT D'AMORTISSEUR	7 ID x 12,71 OD x 19,8 W		
X	1	RÉDUCTEUR DE L'ŒILLET AVANT D'AMORTISSEUR	12,7 ID x 15 OD x 12,7 W		
Y	2	FLIP CHIP EXCENTRIQUE	15 ID x 8 OD x 6,5 W		

VUE ÉCLATÉE
ROUEMENTS/ENTRETOISES

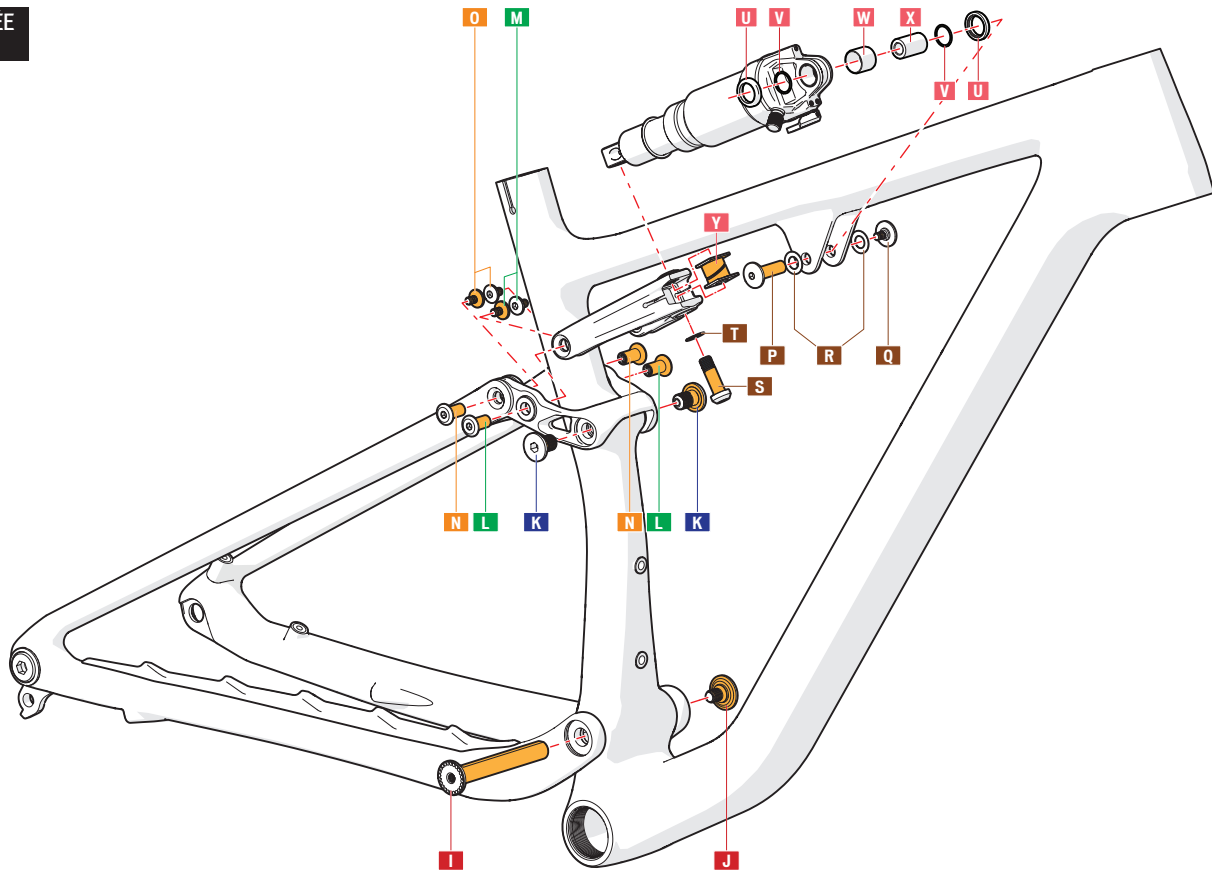
GRAISSE

LOCTITE VERTE 603



VUE ÉCLATÉE
VIS/AXES

GRAISSE



5. MONTAGE DES PIVOTS DU TRIANGLE ARRIÈRE



Pour monter convenablement le triangle arrière de l'Epic EVO, il est primordial de suivre l'ordre des étapes détaillées dans ce manuel. La modification de l'ordre de ces étapes allongera la durée du processus de montage.



Avant de positionner les entretoises contre les roulements, lubrifiez toutes les surfaces qui viennent en contact avec les bagues internes des roulements. Ainsi, les entretoises resteront en place au moment de monter les pivots. Positionnez toujours le côté le plus étroit (à épaulement) contre le roulement et le côté le plus large contre le cadre ou la base.



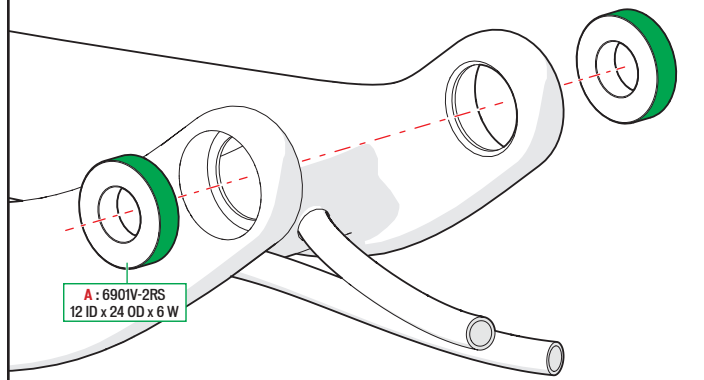
Une fois le triangle arrière monté, installez le boîtier de pédalier.

5.1. INSTALLATION DES ROULEMENTS

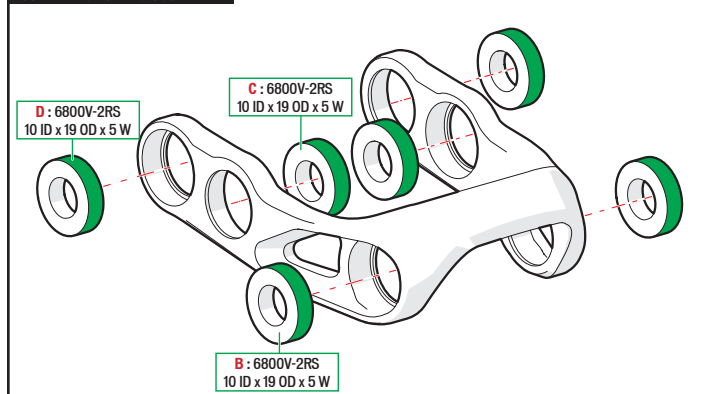


Appliquez de la pâte adhésive verte sur toutes les surfaces d'appui, puis enfoncez tous les roulements dans leur emplacement respectif sur les différents pivots.

ROULEMENTS DU PIVOT PRINCIPAL



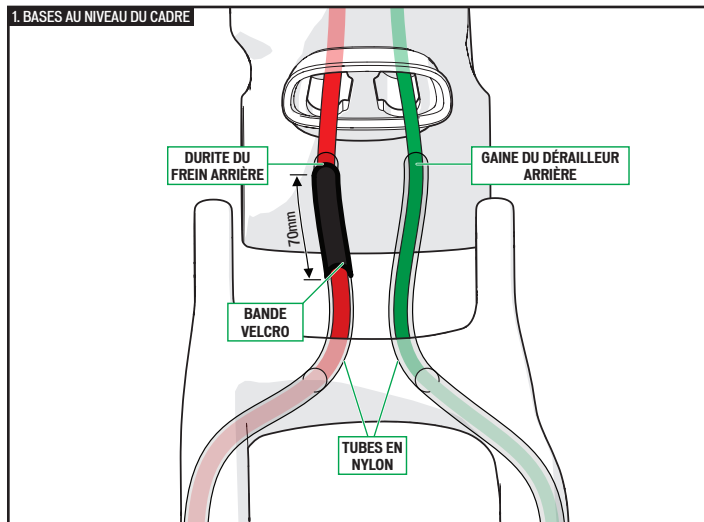
ROULEMENTS DU BRAS OSCILLANT



5.2. MONTAGE DES PIVOTS

Toutes les vis des pivots ont été traitées en usine avec le composé bleu Nylok pour éviter les filetages grippés et/ou hors d'usage. De plus, de la graisse peut également être appliquée sur l'ensemble des surfaces de contact des vis, y compris sur les filetages.

Pour monter convenablement votre Epic EVO, lubrifiez légèrement les surfaces de contact des vis, ainsi que les surfaces des entretoises qui touchent la partie interne des roulements (en ORANGE sur le schéma).



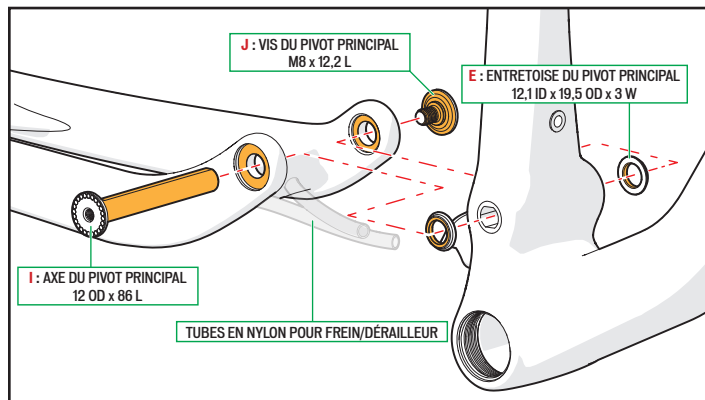
- Lorsque vous installez le triangle arrière, vérifiez que les tubes en nylon passent bien par leur côté respectif (le tube en nylon de gauche dans l'orifice de gauche).
- Enroulez un morceau de ruban auto-agrippant adhésif (Velcro) de 25 mm de large x 70 mm de long autour du tube en nylon du côté du frein, à 260 mm de l'orifice de câblage interne situé sur la base (positionné à l'endroit où les deux tubes en nylon se croiseraient).



Pour éviter que les tubes en nylon ne s'entortillent, installez les gaines de dérailleur dans les tubes avant d'insérer les tubes en nylon dans les orifices du tube de selle.

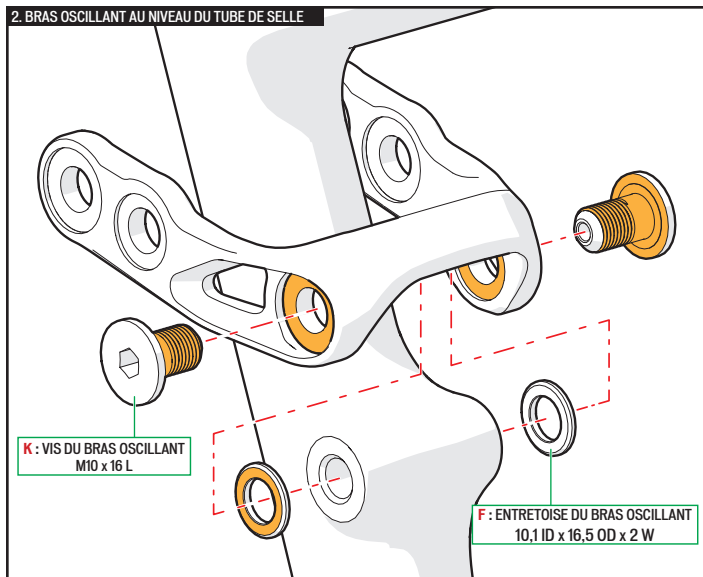


Pour faciliter l'insertion des tubes en nylon dans le triangle avant, appliquez du talc sur les orifices du soufflet en caoutchouc.



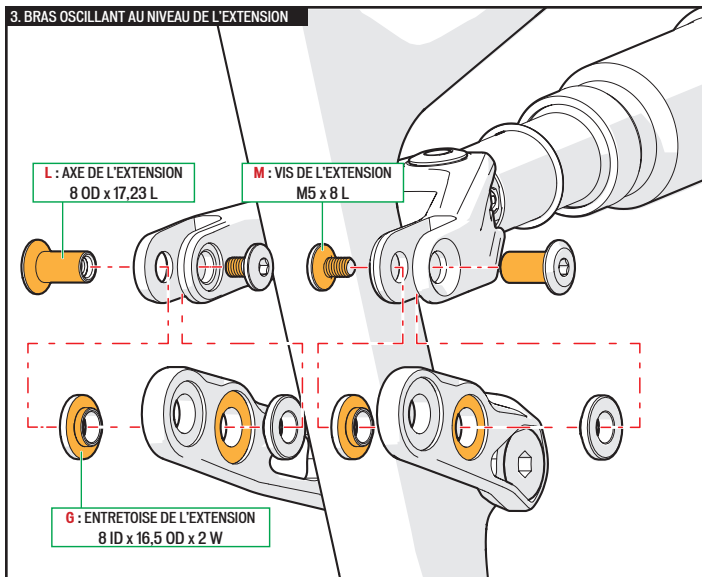
- Lubrifiez les entretoises (x2) **E**, puis installez-les contre les surfaces internes des roulements.
- Alignez les roulements des bases avec l'alésage du pivot principal dans le cadre.
- Lubrifiez l'axe du pivot principal **I**, puis insérez-le dans le cadre.
- Lubrifiez la vis du pivot principal **J**, puis vissez-la dans l'axe.

2. BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DU TUBE DE SELLE



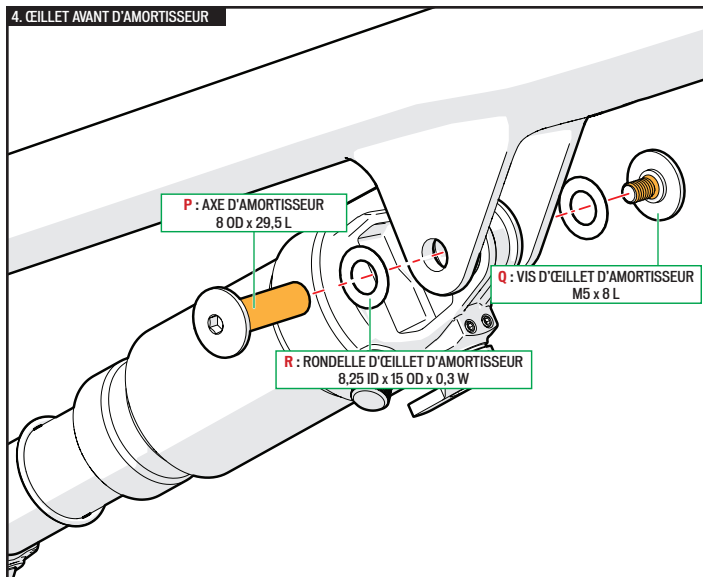
- Lubrifiez les entretoises du bras oscillant (x2) **F**, puis installez-les contre les roulements du bras oscillant.
- Alignez le bras oscillant avec l'alésage du pivot du tube de selle.
- Lubrifiez les vis du bras oscillant (x2) **K**, puis vissez-les dans le cadre.

3. BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DE L'EXTENSION



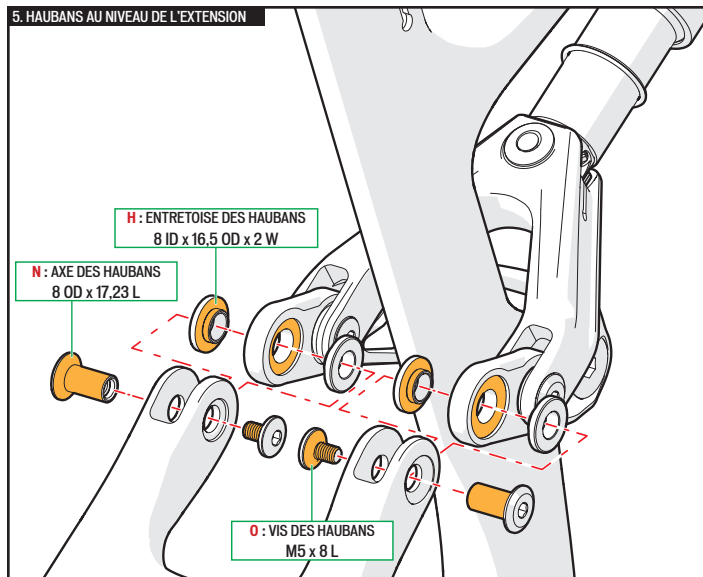
- Lubrifiez les entretoises de l'extension (x4) **G**, puis installez-les dans les roulements du bras oscillant.
- Alignez l'extension avec les roulements de l'extension.
- Lubrifiez les axes de l'extension (x2) **L**, puis insérez-les dans l'alésage du pivot.
- Lubrifiez les vis de l'extension (x2) **M**, puis vissez-les dans les axes de l'extension.

4. ŒILLET AVANT D'AMORTISSEUR



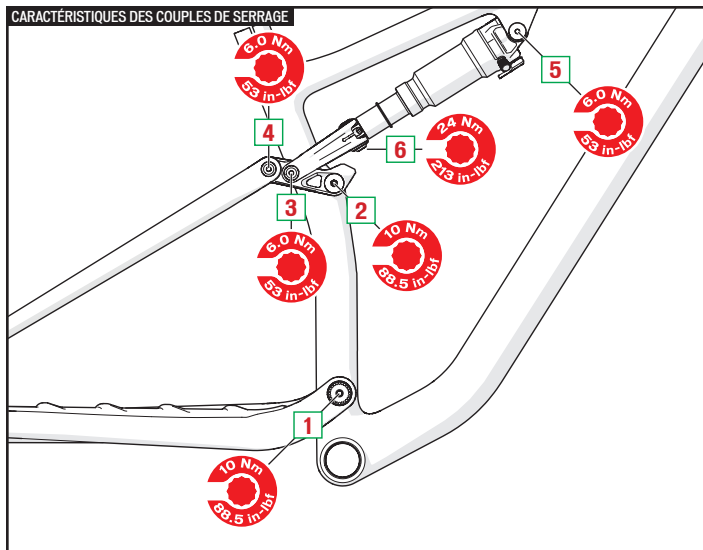
- Aligned l'œillet avant d'amortisseur avec la fixation du cadre.
- Lubrifiez légèrement chaque rondelle (x2) **R**, puis installez-en une sur l'axe avant d'amortisseur et l'autre sur la vis.
- Insérez l'axe **P**, puis vissez la vis **Q** dans l'axe.

5. HAUBANS AU NIVEAU DE L'EXTENSION



- Lubrifiez les entretoises des haubans (x4) **H**, puis installez-les dans les roulements du bras oscillant.
- Alignez les haubans avec les roulements du bras oscillant.
- Lubrifiez les axes des haubans (x2) **N**, puis insérez-les dans les alésages du pivot.
- Lubrifiez les vis des haubans (x2) **O**, puis vissez-les dans les axes des haubans.

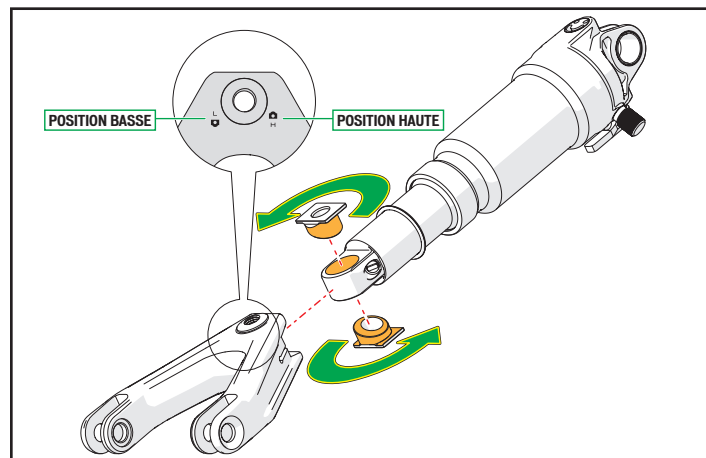
CARACTÉRISTIQUES DES COUPLES DE SERRAGE



- Serrez chaque vis des pivots en respectant les couples de serrage indiqués ci-dessus.

N°	EMPLACEMENT DU PIVOT	in-lbf	Nm
1	PRINCIPAL	89	10,0
2	BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DU TUBE DE SELLE	89	10,0
3	BRAS OSCILLANT AU NIVEAU DE L'EXTENSION	53	6,0
4	HAUBANS AU NIVEAU DU BRAS OSCILLANT	53	6,0
5	ŒILLET AVANT D'AMORTISSEUR	53	6,0
6	ŒILLET ARRIÈRE D'AMORTISSEUR	213	24,0

6. FLIP CHIP



Tous les modèles sont montés avec les Flip Chip en position basse. Le fait de passer à la position haute augmente la hauteur du boîtier de pédalier de 6 mm environ et augmente l'angle de chasse de 0,5 degré environ.



AVERTISSEMENT ! La modification de la configuration du cadre (position des Flip Chip, taille des pneus, longueur de la fourche) peut également changer la hauteur du boîtier de pédalier et/ou l'angle de chasse, ce qui peut nuire à la maniabilité du vélo et à la qualité de la pratique. Veuillez demander conseil à votre revendeur Specialized agréé avant de procéder à ce genre de modifications.

- Retirez les vis des œillets avant et arrière de l'amortisseur, puis retirez l'amortisseur.
- Retirez les deux moitiés du Flip Chip montées sur l'œillet arrière d'amortisseur.
- Retournez les deux moitiés du Flip Chip de 180 degrés, puis remettez-les en place dans l'œillet arrière d'amortisseur.

- Installez l'amortisseur sur le cadre, puis vissez les vis.
- Serrez l'œillet avant d'amortisseur au couple recommandé, puis faites de même pour l'œillet arrière d'amortisseur.

7. PASSAGE INTERNE DES CÂBLES



Les gaines doivent être installées avant de monter la fourche sur le cadre.

FREIN ARRIÈRE :

- En commençant au niveau de l'orifice de sortie situé sur la surface interne de la base du côté opposé à la transmission, faites passer la durite à travers la base jusqu'à ce qu'elle sorte du tube en nylon inséré à l'intérieur du cadre.
- Guidez la durite pour la faire remonter le long du tube diagonal jusqu'à ce qu'elle sorte du tube de direction, puis installez une housse en mousse appelée « Churro » par-dessus la durite.
- Une fois le Churro mis en place, guidez la durite de nouveau dans le tube diagonal pour la faire ressortir par l'orifice du tube de direction situé du côté opposé à la transmission.
- Terminez l'installation du frein en respectant les instructions du fabricant.

DÉRAILLEUR ARRIÈRE (mécanique) :

- En commençant au niveau de l'orifice de sortie situé à l'avant et en-dessous de la patte du côté de la transmission, faites passer la gaine à travers la base jusqu'à ce qu'elle sorte du tube en nylon inséré à l'intérieur du cadre.
- Guidez la gaine pour la faire remonter le long du tube diagonal jusqu'à ce qu'elle sorte du tube de direction, puis installez une housse en mousse appelée « Churro » par-dessus la gaine.
- Une fois le Churro mis en place, guidez la gaine de nouveau dans le tube diagonal pour la faire ressortir par le grand orifice situé sur le tube de direction du côté de la transmission.
- Terminez l'installation du dérailleur en respectant les instructions du fabricant.

SYSTÈME DE DÉRAILLEUR (électrique à fil Shimano Di2) :

- En commençant au niveau de l'orifice de sortie situé à l'avant et en-dessous de la patte du côté de la transmission, faites passer le fil du dérailleur arrière (dér. arr.) à travers la base jusqu'à ce qu'il sorte du tube en nylon inséré à l'intérieur du cadre.
- Faites sortir le fil du dér. arr. par la boîte de pédalier du cadre et branchez-le dans le boîtier de raccordement B SM-JC41.
- Choisissez l'emplacement de la batterie, puis faites passer le fil de la batterie depuis la batterie jusqu'au boîtier de raccordement B.
- Faites passer un fil à travers l'orifice de câblage interne du tube de direction, faites-le descendre le long du tube diagonal et ressortir par le boîtier de pédalier ; puis branchez ce fil dans le boîtier de raccordement B.

TIGE DE SELLE TÉLESCOPIQUE : la batterie peut être attachée par un serre-câble à la gaine du câble et placée sous la tige de selle télescopique à l'intérieur du tube de selle.



TIGE DE SELLE STANDARD : la batterie peut être installée à l'intérieur de la tige de selle grâce au système d'œillet de la batterie Di2 pour tige de selle de 30,9 mm.

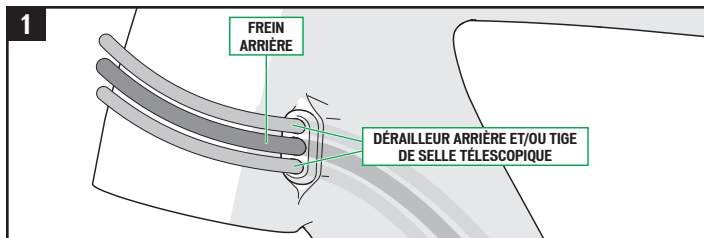
Si la batterie ne s'insère pas dans la tige de selle ou le tube de selle, vous pouvez aussi installer la batterie à l'intérieur du tube supérieur, derrière le tube de direction.

- Terminez le montage et l'installation des fils et du système de dérailleur en respectant les instructions du fabricant.

ORIFICE DE CÂBLAGE INTERNE SUR LE TUBE DE DIRECTION :

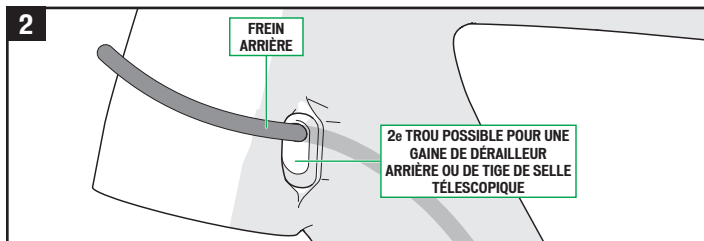
L'Epic EVO est équipé de deux guides pour orifice de câblage interne sur le tube de direction.

- Utilisez le guide à 3 orifices si :
 - Vous installez un dérailleur arrière mécanique ou électrique à fil et une tige de selle télescopique à câble.



■ Utilisez le guide à 1 orifice si :

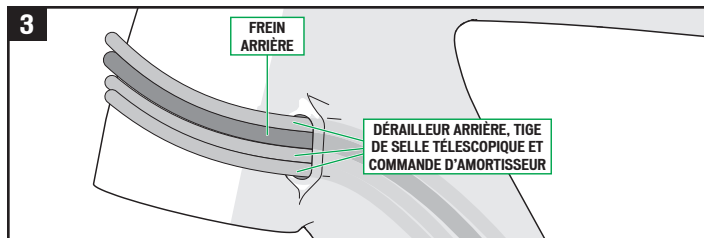
- Vous installez un dérailleur sans fil SRAM AXS et pas de tige de selle télescopique à câble.



Si vous installez soit une tige de selle télescopique à câble soit un dérailleur mécanique uniquement, vous pouvez utiliser le guide à 3 orifices (Fig. 1) ou vous pouvez percer un second orifice sur le guide à 1 orifice (Fig. 2) depuis l'arrière de la partie pleine.

■ N'utilisez aucun guide si :

- Vous installez un dérailleur arrière mécanique ou électrique à fil, une tige de selle télescopique à câble et un levier de commande au guidon pour l'amortisseur arrière à câble.



Si vous utilisez un levier de commande au guidon pour l'amortisseur arrière à câble, la gaine du câble va entrer dans l'orifice de câblage interne du tube de direction, passer dans le tube supérieur, puis sortir du tube supérieur au-dessus de l'amortisseur arrière (Fig. 3).

8. RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR PNEUMATIQUE



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



Portez tout votre équipement de cycliste habituel (chaussures, casque, sac d'hydratation, etc.).



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

8.1. RÉGLAGE DE LA PRESSION PNEUMATIQUE

1. Réglez le levier ou la molette (de couleur bleue) de la compression de l'amortisseur sur la position d'ouverture maximale ou sur la position désactivée, puis réglez la molette de la détente sur le milieu de la plage disponible (nombres de clics).
2. Fixez une pompe haute pression pour suspension à la valve pneumatique et réglez la pression de votre amortisseur en fonction des réglages de référence indiqués par le calculateur de suspension.
3. Pour régler le sag, poussez le joint torique contre le joint, puis, tout en vous tenant à un mur, montez sur la selle du vélo en position de pédalage normale sans faire rebondir la suspension. Ne réglez pas le sag pendant que vous pédalez !



Le sag est la distance mesurée entre le joint torique et le joint du corps de l'amortisseur lorsque le poids du cycliste s'exerce normalement sur le vélo, sans le faire rebondir. Lorsque la pression est réglée convenablement, le sag doit correspondre à environ 11 mm de la course d'amortissement, en fonction de l'expérience/des préférences du cycliste et du type de terrain pratiqué. Si le cycliste pèse environ 300 lb (136 kg), il est possible de dépasser la valeur recommandée du sag.



Pour équilibrer la pression pneumatique, actionnez l'amortisseur ou la fourche après avoir réglé la pression pneumatique.



ATTENTION : ne dépassez jamais la pression maximale recommandée par le fabricant de l'amortisseur. Reportez-vous aux pressions maximales recommandées par le fabricant de l'amortisseur.

8.2. RÉGLAGE DE LA DÉTENTE

L'amortissement en détente (molette rouge) contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur revient en position après avoir été comprimé. Sur chaque amortisseur arrière, on peut régler le niveau de la détente grâce à plusieurs crans disponibles.

- Réglez la détente selon les différentes valeurs proposées par l'outil de calcul de réglage de la suspension et qui sont déterminées par la configuration du vélo, le poids du cycliste et d'autres facteurs tels que l'expérience et les préférences du cycliste ainsi que le type de terrain pratiqué. Si nécessaire, affinez ce réglage après l'avoir testé. Si vous n'avez pas accès à l'outil de calcul pour les réglages de la suspension, réglez d'abord sur le milieu de la plage disponible.
- Dans le sens des aiguilles d'une montre pour une détente plus lente (cycliste lourd, basse vitesse, gros impacts).
- Dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour une détente plus rapide (cycliste léger, vitesse élevée, petits impacts, plus d'adhérence).



Il est conseillé de ne pas dépasser les réglages recommandés au risque de nuire à la pratique du cycliste.

8.3. RÉGLAGE DE LA COMPRESSION

L'amortissement en compression (molette bleue) contrôle le niveau d'appui de l'amortisseur. En d'autres termes, c'est la capacité de l'amortisseur à résister aux forces de pédalage à basse vitesse tout en absorbant les forces de compression à haute vitesse.

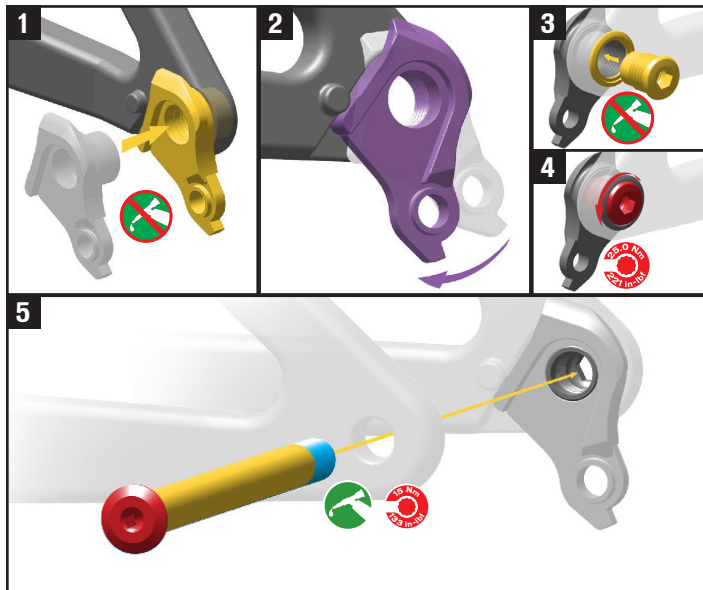
Pour obtenir les caractéristiques techniques des différents degrés de compression possibles, consultez le manuel de votre suspension. En général, une suspension propose les réglages suivants :

- **OPEN** : réglage de compression basse vitesse optimisé offrant un contrôle et un confort parfaitement équilibrés pour les descentes rapides et techniques.
- **PEDAL (sur certains modèles)** : réglage de compression basse vitesse modéré pour obtenir à la fois une excellente efficacité de pédalage et une maîtrise du vélo optimale sur terrains variés.
- **LOCK** : réglage de compression basse vitesse le plus ferme pour privilégier l'efficacité de pédalage.

9. PATTE DE DÉRAILLEUR



AVERTISSEMENT ! Pour des raisons de sécurité, il est primordial d'appliquer la graisse correctement. Appliquez **TOUJOURS** la graisse conformément aux instructions.



PROCÉDURE D'INSTALLATION :

- Fig. 1 : installez le système de patte universelle de dérailleur (UDH) dans la patte du cadre.
- Fig. 2 : faites pivoter la patte UDH vers l'avant jusqu'à ce qu'elle soit parfaitement mise en place dans son logement ou qu'elle vienne en butée contre le taquet du cadre.



Appliquez **UNIQUEMENT** de la graisse sur le filetage de l'axe traversant. N'appliquez **JAMAIS** de graisse sur le cadre, la patte UDH ou le filetage de la vis UDH.



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

- Fig. 3 : insérez la rondelle UDH, puis vissez la vis UDH à travers la rondelle et dans la patte.

- Fig. 4 : serrez la vis au couple de 25 Nm/221 in-lbf. La vis de la patte UDH comporte un filetage inversé.



Vous **DEVEZ** utiliser une clé dynamométrique réversible (filetage à gauche et à droite) pour assurer un couple de serrage correct de la vis comportant un filetage à gauche.

- Fig. 5 : appliquez de la graisse sur le filetage de l'axe traversant avant d'installer l'axe.
- Fig. 5 : installez l'axe traversant et la roue, puis serrez l'axe arrière au couple de 15 Nm/133 in-lbf.



AVERTISSEMENT ! Vérifiez régulièrement que la patte UDH est bien serrée et qu'elle n'a pas bougé avant et après chaque sortie.

10. DONNÉES SUR L'INSTALLATION

DATE						
POIDS DU CYCLISTE						
PRESSON DE LA FOURCHE						
DÉTENTE DE LA FOURCHE (nombre de clics depuis la position la plus lente)						
COMPRESSION DE LA FOURCHE (nombre de clics depuis la position la plus ferme)						
PRESSON DE L'AMORTISSEUR						
DÉTENTE DE L'AMORTISSEUR (nombre de clics depuis la position la plus lente)						
COMPRESSION DE L'AMORTISSEUR (nombre de clics depuis la position la plus ferme)						

SPECIALIZED BICYCLE COMPONENTS

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