

Français

**MANUEL DE L'UTILISATEUR**

**EPIC WC**

VTT



## LANGUAGE VERSIONS

---

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

### SPECIALIZED BICYCLE COMPONENTS

15130 Concord Circle, Morgan Hill, CA 95037 (408) 779-6229  
0000192081\_UM\_R4\_03/23

Nous pouvons ponctuellement publier des mises à jour et des compléments à ce document. Veuillez consulter régulièrement le site [www.specialized.com](http://www.specialized.com) ou contacter le service Rider Care pour obtenir les dernières informations. Info : [www.specialized.com](http://www.specialized.com)

# TABLE DES MATIÈRES

---

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. INTRODUCTION</b> .....  | <b>1</b>  |
| 1.1. Garantie .....   | 1         |
| <b>2. INFORMATIONS GÉNÉRALES</b> .....                                    | <b>2</b>  |
| 2.1. Conditions d'utilisation .....                                       | 2         |
| 2.2. Limites de poids .....   | 2         |
| <b>3. GÉOMÉTRIE</b> .....   | <b>4</b>  |
| <b>4. COMPOSANTS</b> .....  | <b>6</b>  |
| <b>5. REMARQUES GÉNÉRALES SUR LE MONTAGE</b> .....                        | <b>7</b>  |
| 5.1. Outils nécessaires .....   | 7         |
| 5.2. Caractéristiques des tailles de vis/outils/couples de serrage .....  | 7         |
| 5.3. Caractéristiques générales .....                                     | 8         |
| 5.4. Insertion minimale/maximale de la tige de selle .....                | 9         |
| 5.5. Installation de la selle .....                                       | 10        |
| 5.6. Installation du SWAT Box .....                                       | 10        |
| 5.7. Boîtier de pédalier .....  | 11        |
| 5.8. Installation de la patte de dérailleur .....                         | 11        |
| <b>6. TRIANGLE ARRIÈRE</b> .....  | <b>13</b> |
| 6.1. Caractéristiques .....   | 14        |
| 6.2. Montage du triangle arrière .....                                    | 15        |
| <b>7. PASSAGE DES CÂBLES</b> .....  | <b>18</b> |
| 7.1. Informations générales sur le passage des câbles .....               | 18        |
| 7.2. Frein arrière .....  | 18        |
| 7.3. Dérailleur arrière électronique .....                                | 19        |
| 7.4. Dérailleur arrière mécanique en option .....                         | 19        |
| 7.5. Frein avant .....  | 19        |
| 7.6. Tige de selle télescopique en option .....                           | 19        |
| <b>8. MONTAGE DU JEU DE DIRECTION, DE LA FOURCHE ET DE LA POTENCE</b> ... | <b>20</b> |
| <b>9. RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE</b> .....                          | <b>24</b> |
| 9.1. Informations générales .....   | 24        |
| 9.2. Composants de l'amortisseur arrière .....                            | 24        |
| 9.3. Réglage du sag .....   | 25        |
| 9.4. Réglage de la détente .....  | 26        |

|   |           |
|---|-----------|
| 9.5. Réglage de la compression .....  | 26        |
| 9.6. Réglages de l'amortisseur arrière .....                                  | 27        |
| <b>10. CONFIGURATION DE LA FOURCHE BRAIN</b> .....                            | <b>30</b> |
| 10.1. Informations générales sur la technologie Brain .....                   | 30        |
| 10.2. Informations sur les composants et le réglage de la fourche Brain ..... | 31        |
| 10.3. Réglage du sag et de la pression pneumatique .....                      | 31        |
| <b>11. REMARQUES GÉNÉRALES SUR L'ENTRETIEN</b> .....                          | <b>32</b> |
| 11.1. Entretien des suspensions .....   | 33        |
| 11.2. Pièces de rechange et accessoires .....                                 | 33        |
| <b>12. PETITES PIÈCES ET COMPOSANTS</b> .....                                 | <b>34</b> |

# 1. INTRODUCTION

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

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

Ce manuel de l'utilisateur concerne votre vélo Epic WC et doit être utilisé en parallèle du Manuel du propriétaire du vélo Specialized (« Manuel du propriétaire »). 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 (« Owner's Manual ») 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 sur [www.specialized.com](http://www.specialized.com) ou l'obtenir auprès de votre revendeur Specialized agréé ou du service Rider Care Specialized.

Veillez noter que tous les avis et instructions sont susceptibles d'être modifiés et mis à jour sans préavis. Rendez-vous sur [www.specialized.com](http://www.specialized.com) pour les toutes dernières informations techniques.

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. En cas de conflit entre les informations contenues dans ce Manuel de l'utilisateur et celles fournies par le fabricant d'un composant, veuillez contacter votre revendeur Specialized agréé.

D'AUTRES LANGUES SONT DISPONIBLES EN TÉLÉCHARGEMENT SUR [www.specialized.com](http://www.specialized.com).

À la lecture de ce manuel de l'utilisateur, vous rencontrerez plusieurs symboles et avertissements importants détaillés ci-dessous :



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



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

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



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



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



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



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



Ce symbole signifie que du Loctite 603 vert doit être appliqué comme illustré.

## 1.1. Garantie

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

## 2. INFORMATIONS GÉNÉRALES

### 2.1. Conditions d'utilisation

CROSS-  
COUNTRY,  
MARATHON,  
SEMI-RIGIDES



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

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

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

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

### 2.2. Limites de poids

| MODÈLE                  | LIMITE DE POIDS DE CHARGEMENT<br>kg/Lb | LIMITE STRUCTURELLE DE POIDS<br>kg/Lb |
|-------------------------|--|---------------------------------------|
| <b>TOUS LES MODÈLES</b> | 5/11                                   | 127/280                               |

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

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

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

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

Pour plus d'informations sur les conditions d'utilisation et sur les limites structurelles de poids pour le cadre et les composants, reportez-vous au Manuel du propriétaire.



### 3. GÉOMÉTRIE

|          | <b>TAILLE DU CADRE</b>                        | <b>XS</b> | <b>S</b> | <b>M</b> | <b>L</b> | <b>XL</b> |
|----------|---|-----------|----------|----------|----------|-----------|
| <b>A</b> | Stack (mm)                                    | 603       | 601      | 600      | 614      | 628       |
| <b>B</b> | Reach (mm)                                    | 380       | 415      | 440      | 465      | 490       |
| <b>C</b> | Longueur du tube de direction (mm)            | 93        | 93       | 95       | 110      | 125       |
| <b>D</b> | Angle de chasse (°)                           | 66,5      | 66,5     | 66,5     | 66,5     | 66,5      |
| <b>E</b> | Hauteur du boîtier de pédalier (mm)           | 309       | 311      | 313      | 313      | 313       |
| <b>F</b> | Drop du boîtier de pédalier (mm)              | 61        | 59       | 57       | 57       | 57        |
| <b>G</b> | Trail (mm)                                    | 113       | 113      | 113      | 113      | 113       |
| <b>H</b> | Longueur de la fourche - totale (mm)          | 516       | 516      | 516      | 516      | 516       |
| <b>I</b> | Déport de fourche/recul (mm)                  | 44        | 44       | 44       | 44       | 44        |
| <b>J</b> | Axe boîtier de pédalier-roue avant (mm)       | 666       | 701      | 726      | 757      | 788       |
| <b>K</b> | Longueur des bases (mm)                       | 430       | 430      | 430      | 430      | 430       |
| <b>L</b> | Empattement (mm)                              | 1089      | 1124     | 1150     | 1181     | 1212      |
| <b>M</b> | Hauteur de dégagement d'entrejambe (mm)       | 738       | 761      | 764      | 774      | 786       |
| <b>N</b> | Longueur du tube de selle (mm)                | 392       | 394      | 410      | 450      | 500       |
| <b>O</b> | Angle du tube de selle (°)                    | 75        | 74,5     | 74,5     | 74,5     | 74,5      |
| <b>P</b> | Longueur du tube supérieur - horizontale (mm) | 541       | 581      | 612      | 641      | 670       |
|          | Longueur de manivelle (mm)                    | 165       | 170      | 170      | 175      | 175       |
|          | Largeur du cintre (mm)                        | 760       | 760      | 760      | 760      | 760       |
|          | Longueur de la potence (mm)                   | 60        | 70       | 70       | 70       | 70        |
|          | Largeur de la selle (mm)                      | 155       | 155      | 143      | 143      | 143       |
|          | Débattement de la fourche (mm)                | 110       | 110      | 110      | 110      | 110       |



## 4. COMPOSANTS

|           |   |           |                             |
|-----------|---|-----------|-----------------------------|
| <b>1</b>  | Cadre   | <b>16</b> | Bague du pivot de fourche   |
| <b>2</b>  | Fourche   | <b>17</b> | Amortisseur arrière         |
| <b>3</b>  | Axe traversant avant  | <b>18</b> | Axe traversant arrière      |
| <b>4</b>  | Selle   | <b>19</b> | Patte de dérailleur arrière |
| <b>5</b>  | Tige de selle   |           |                             |
| <b>6</b>  | Collier de tube de selle et vis du collier de tube de selle |           |                             |
| <b>7</b>  | Capuchon supérieur et vis du capuchon supérieur             |           |                             |
| <b>8</b>  | Entretoises   |           |                             |
| <b>9</b>  | Potence   |           |                             |
| <b>10</b> | Capot de jeu de direction                                   |           |                             |
| <b>11</b> | Collier du pivot de direction                               |           |                             |
| <b>12</b> | Bague de compression  |           |                             |
| <b>13</b> | Bague de blocage du pivot de direction avec vis             |           |                             |
| <b>14</b> | Roulement supérieur   |           |                             |
| <b>15</b> | Roulement inférieur   |           |                             |

## 5. REMARQUES GÉNÉRALES SUR LE MONTAGE

Ce manuel n'est pas un manuel d'atelier et ne couvre pas toutes les procédures concernant le montage, l'utilisation, l'entretien, les réparations ou les réglages du vélo. Veuillez vous adresser à un revendeur Specialized agréé pour toute opération d'entretien, de réparation et de maintenance.

Votre Revendeur Specialized agréé peut également vous conseiller des formations, des centres spécialisés ou des documents relatifs à l'utilisation, à l'entretien, à la réparation et au réglage de votre vélo.

**AVERTISSEMENT !** De nombreux composants du vélo Epic WC sont exclusifs à ce modèle. L'utilisation d'autres composants ou éléments de fixation peut compromettre l'intégrité et la solidité du montage. Les composants spécifiques de l'Epic WC doivent être utilisés uniquement sur l'Epic WC et sur aucun autre vélo, même s'ils peuvent y être installés. Le non-respect de cet avertissement pourrait entraîner des blessures graves voire mortelles.



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



**AVERTISSEMENT !** Avant votre première sortie et régulièrement par la suite, assurez-vous que les pédales sont serrées conformément aux couples recommandés. Les pédales peuvent se desserrer avec le temps, selon le type et la fréquence d'utilisation. Cela est d'autant plus important si elles n'ont pas été installées correctement. L'utilisation d'une pédale desserrée peut endommager les filetages et la pédale risque de se détacher de la manivelle, ce qui peut entraîner une perte de contrôle du vélo.



Pour monter convenablement le vélo Epic WC, 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.



### 5.1. Outils nécessaires

|   |   |
|---|---|
| Embouts hexagonaux de 3 ; 4 ; 5 ; 6 et 8 mm                         | Pâte de montage pour carbone de haute qualité |
| Clé hexagonale de 4 mm (pour les réglages de l'amortisseur arrière) | Graisse de haute qualité                      |
| Clé dynamométrique réversible                                       | Loctite bleu                                  |
| Pompe pour amortisseur  | Loctite vert                                  |
| Coupe-durite et coupe-câble   |   |

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



**ATTENTION :** avant l'installation, vérifiez l'état de propreté de toutes les surfaces de contact ainsi que la préparation des vis, roulements et entretoises (consultez les instructions correspondant à chaque élément).

Les indications suivantes récapitulent les caractéristiques des couples de serrage de ce manuel :

| EMPLACEMENT                                      | OUTIL                  | COUPLE DE SERRAGE |        |
|--|------------------------|-------------------|--------|
|  |                        | Nm                | in-Lbf |
| Vis du collier de selle – avant                  | Clé hexagonale de 4 mm | 3,1               | 27     |
| Vis du collier de selle – arrière                | Clé hexagonale de 4 mm | 6,2               | 55     |
| Vis du collier de tube de selle                  | Clé hexagonale de 4 mm | 6,2               | 55     |
| Vis du SWAT Box                                  | Clé hexagonale de 3 mm | 2,8               | 25     |
| Vis du porte-bidon                               | Clé hexagonale de 3 mm | 2,8               | 25     |
| Vis de la bague de blocage du pivot de direction | Clé hexagonale de 3 mm | 2,5               | 22     |
| Collier du pivot de direction                    | Clé hexagonale de 3 mm | 4                 | 35     |
| Axe avant  | Clé hexagonale de 6 mm | 9-13,5            | 80-120 |
| Vis de la face avant                             | Clé hexagonale de 4 mm | 5                 | 44     |
| Vis de la potence (tous les modèles)             | Clé hexagonale de 4 mm | 5                 | 44     |
| Vis de compression du capuchon supérieur         | Clé hexagonale de 4 mm | 3                 | 27     |
| Axe arrière                                      | Clé hexagonale de 6 mm | 15                | 133    |
| Patte de dérailleur arrière                      | Clé hexagonale de 8 mm | 25                | 221    |



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



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

### 5.3. Caractéristiques générales

| ÉLÉMENT                              | CARACTÉRISTIQUES |
|--------------------------------------|------------------|
| Diamètre du collier de tube de selle | 34,9 mm          |
| Diamètre de la tige de selle         | 30,9 mm          |
| Pneu arrière maxi                    | 29 x 2,4 po      |
| Débattement de la roue arrière       | 75 mm            |
| Course de l'amortisseur              | 40 mm            |
| Sag de l'amortisseur                 | 0–10 mm          |
| Débattement maxi de la fourche       | 110 mm           |
| Plateau MINI/MAXI                    | 28/38t           |
| Ligne de chaîne                      | 55 mm            |
| 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.



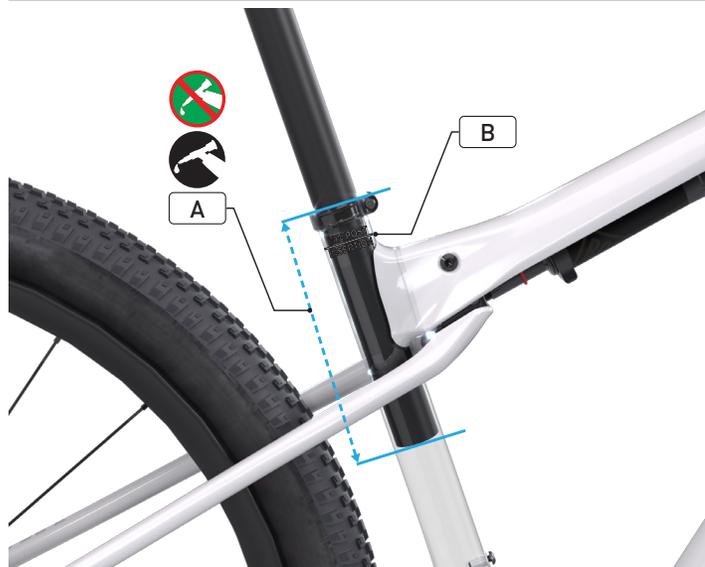
**AVERTISSEMENT !** Même si le cadre Epic WC est compatible en général avec des pneus pouvant aller jusqu'à 29 x 2,4 po, les dimensions des pneus peuvent être différentes d'un fabricant à l'autre et toutes les fourches ne sont pas conçues pour être montées avec un pneu très large. Consultez toujours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



Les tailles de pneu varient considérablement d'une marque à l'autre. Les normes du CEN exigent un espace libre de 6 mm minimum entre le cadre/la fourche et les pneus. Lorsque vous choisissez votre ensemble roue/pneu, vérifiez que l'espace libre est suffisant en fonction des conditions de pratique, de la configuration du vélo et de la souplesse de la roue.

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

## 5.4. Insertion minimale/maximale de la tige de selle



**INSERTION MINIMALE (A) :** afin d'éviter d'endommager le cadre et/ou la tige de selle, il est important que la tige de selle soit suffisamment insérée dans le cadre. La tige de selle doit être suffisamment insérée dans le cadre de sorte que la marque d'insertion minimale/extension maximale (min/max) (B) inscrite sur la tige de selle ne soit pas visible. Pour le cadre, il faut respecter une profondeur d'insertion de 75 mm minimum.

**INSERTION MAXIMALE :** le tube de selle a été alésé en fonction de la profondeur d'insertion maximale qui doit être respectée pour chaque taille de cadre. Cette profondeur d'alésage limite la profondeur d'insertion de la tige de selle. Veuillez consulter le tableau des **PROFONDEURS**

### D'INSERTION MAXIMALES.

Une fois que la hauteur de selle a été définie, serrez la vis du collier de tube de selle fournie au couple de 6,2 Nm/55 in-lbf.

#### PROFONDEURS D'INSERTION MAXIMALES

| XS     | S      | M      | L      | XL     |
|--------|--------|--------|--------|--------|
| 215 mm | 245 mm | 260 mm | 271 mm | 271 mm |



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



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



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



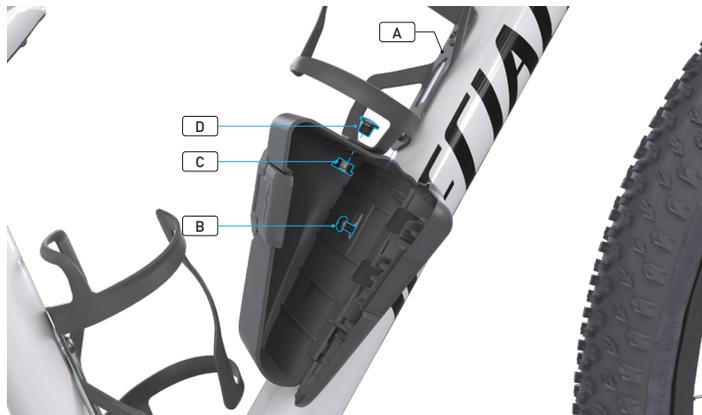
**AVERTISSEMENT !** N'appliquez pas de graisse sur les surfaces de contact en carbone entre la tige de selle et le tube de selle. La graisse réduit l'adhérence qui est primordiale au serrage approprié de la tige de selle. Specialized recommande l'utilisation d'une pâte de montage pour carbone qui pourra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

## 5.5. Installation de la selle



- Montez le collier inférieur (A) et le collier supérieur (B) sur la tête de la tige de selle (C).
- Insérez l'écrou cylindrique (D) dans la tête de la tige de selle en utilisant une clé dynamométrique de 6 mm pour le maintenir en place. Positionnez la rondelle sur la vis avant (E), puis insérez la vis avant à travers l'orifice de la tête de la tige de selle en la vissant dans l'écrou cylindrique sans la serrer.
- Positionnez la rondelle sur la vis arrière (F), puis insérez la vis arrière à travers l'orifice de la tête de la tige de selle en la vissant dans l'écrou (G) sans la serrer.
- Soulevez le collier supérieur, puis insérez les rails de la selle (H) dans les rainures du collier pour rails.
- Alignez la selle horizontalement par rapport au sol, puis vissez les vis à fond dans les écrous cylindriques.
- À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm, serrez la vis avant (dans le sens des aiguilles d'une montre) au couple de 3,1 Nm/27 in-lbf. Serrez la vis arrière au couple de 6,2 Nm/55 in-lbf.

## 5.6. Installation du SWAT Box



- D'abord, installez le porte-bidon Zee Cage (A) sur le tube diagonal. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 3 mm, serrez les vis au couple de 2,8 Nm/25 in-lbf.
- Insérez la vis de fixation (B) à travers l'orifice de fixation du SWAT Box et dans le filetage situé sur le tube diagonal. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 3 mm, serrez la vis au couple de 2,8 Nm/25 in-lbf.
- Insérez l'écrou SWAT (C) en passant par l'intérieur du SWAT Box et à travers l'orifice situé à la base du porte-bidon Zee Cage, puis insérez la vis (D) en passant par l'extérieur du SWAT Box et à travers la base du porte-bidon Zee Cage dans l'écrou. Serrez l'écrou et la vis au couple de 2,8 Nm/25 in-lbf.

**ATTENTION** : utilisez uniquement les vis SWAT qui ont été préinstallées sur votre vélo Epic WC. Les vis disponibles en après-vente peuvent être trop longues et endommager le cadre au venir en butée contre le fond du filetage, ce qui entraînerait une mauvaise fixation de l'ensemble.

## 5.7. Boîtier de pédalier

---

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

Avant de monter le boîtier de pédalier et le pédalier, vérifiez que l'ensemble des gaines et des fils a bien été installé dans le cadre.



**ATTENTION** : ne poncez pas la boîte de pédalier du cadre ! Cela peut compromettre la bonne installation du pédalier. Votre cadre Specialized ne requiert pas de préparation de la boîte de pédalier du cadre préalablement à l'installation car toutes les surfaces ont été usinées avec précision lors de la fabrication en fonction de tolérances spécifiques afin de garantir une interface parfaite avec un pédalier compatible. Veuillez consulter les instructions du fabricant pour savoir comment installer le boîtier de pédalier et le pédalier.



**ATTENTION** : utilisez toujours un boîtier de pédalier équipé d'un manchon entre les deux coupelles. Le fait d'utiliser un boîtier de pédalier sans manchon peut être la cause de contacts entre les gaines et/ou les fils et l'axe du pédalier, ce qui pourrait entraîner l'usure prématurée des pièces.

## 5.8. Installation de la patte de dérailleur

---

La patte de dérailleur arrière a été installée en usine sur le cadre. Les instructions suivantes peuvent être utiles si vous avez besoin de remplacer une patte de dérailleur endommagée.



- Installez la patte UDH dans la patte arrière du cadre en la faisant tourner vers l'avant jusqu'à ce qu'elle soit parfaitement insérée dans son logement ou qu'elle touche le taquet de blocage.



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



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

**i** 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.

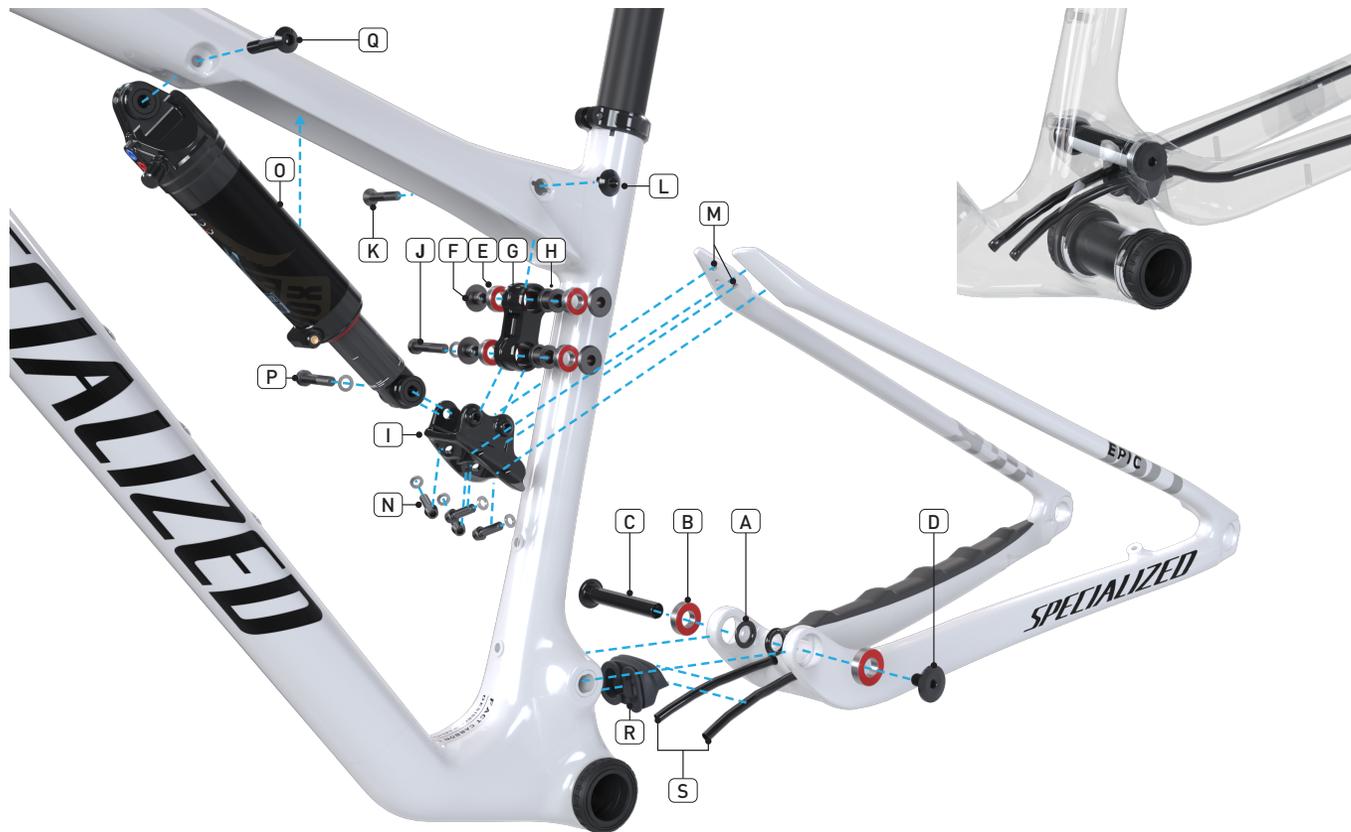


- Appliquez de la graisse sur le filetage de l'axe traversant arrière, puis installez-le dans les pattes arrière.
- Une fois la roue installée, utilisez une clé dynamométrique et un embout hexagonal de 6 mm pour serrer l'axe traversant au couple de 15 Nm/133 in-lbf.

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

**!** **AVERTISSEMENT !** Avant votre première sortie et régulièrement par la suite, vérifiez que l'axe traversant est serré au couple recommandé. Les axes traversants peuvent se desserrer avec le temps, selon le type et la fréquence d'utilisation. Cela est d'autant plus important si elles n'ont pas été installées correctement. Le fait de rouler avec un axe traversant desserré peut entraîner une perte de contrôle du vélo et une chute du cycliste.

## 6. TRIANGLE ARRIÈRE



## 6.1. Caractéristiques

|          | EMPLACEMENT/ÉLÉMENT                                    | QTÉ | DIMENSIONS                          | OUTIL                  | COUPLE DE SERRAGE |        |
|----------|--|-----|-------------------------------------|------------------------|-------------------|--------|
|          |  |     |                                     |                        | Nm                | in-lbf |
| <b>A</b> | Entretoises du pivot principal                         | 2   | 12,1 ID x 19,5 OD x 3 W             | -                      | -                 | -      |
| <b>B</b> | Roulements du pivot principal - 6901-2RS (kit complet) | 2   | 12 ID x 24 OD x 6 W                 | -                      | -                 | -      |
| <b>C</b> | Axe du pivot principal                                 | 1   | M12 x 81 L                          | Clé hexagonale de 5 mm | 10                | 89     |
| <b>D</b> | Vis du pivot principal                                 | 1   | M8 x 12,2 L                         | Clé hexagonale de 5 mm | 10                | 89     |
| <b>E</b> | Roulements de basculeur                                | 4   | 8 mm ID X 16 mm OD X 5 mm W         | -                      | -                 | -      |
| <b>F</b> | Entretoises fixations amortisseur                      | 4   | 6 ID x 8 OD x 9 L                   | -                      | -                 | -      |
| <b>G</b> | Basculeur  | 1   | LINK, EPIC WC, MTB, 29, ST, BEARING | -                      | -                 | -      |
| <b>H</b> | Entretoise centrale de basculeur                       | 2   | 8,2 ID x 10 OD x 11,6 L             | -                      | -                 | -      |
| <b>I</b> | Arceau des haubans                                     | 1   | MTB, 29, ALY                        | -                      | -                 | -      |
| <b>J</b> | Vis inférieure de basculeur avec rondelle              | 1   | M6 x 35 L                           | Clé hexagonale de 4 mm | 7                 | 62     |
| <b>K</b> | Vis supérieure de basculeur                            | 1   | M6 x 40 L                           | Clé hexagonale de 5 mm | 7                 | 62     |
| <b>L</b> | Écrou supérieur de basculeur                           | 1   | M6 x 1                              | -                      | -                 | -      |
| <b>M</b> | Orifices des haubans                                   | 4   | -                                   | -                      | -                 | -      |
| <b>N</b> | Vis du pied d'amortisseur avec rondelles               | 4   | M5 x 21 L                           | Clé hexagonale de 4 mm | 5                 | 44     |
| <b>O</b> | Amortisseur  | 1   | -                                   | -                      | -                 | -      |
| <b>P</b> | Vis de fixation arrière de l'amortisseur avec rondelle | 1   | M6 x 35 L                           | Clé hexagonale de 4 mm | 7                 | 62     |
| <b>Q</b> | Vis de fixation avant de l'amortisseur                 | 1   | M6 x 40 L                           | Clé hexagonale de 5 mm | 7                 | 62     |
| <b>R</b> | Soufflet de câblage interne                            | 1   | -                                   | -                      | -                 | -      |
| <b>S</b> | Tubes en nylon   | 2   | -                                   | -                      | -                 | -      |

## 6.2. Montage du triangle arrière

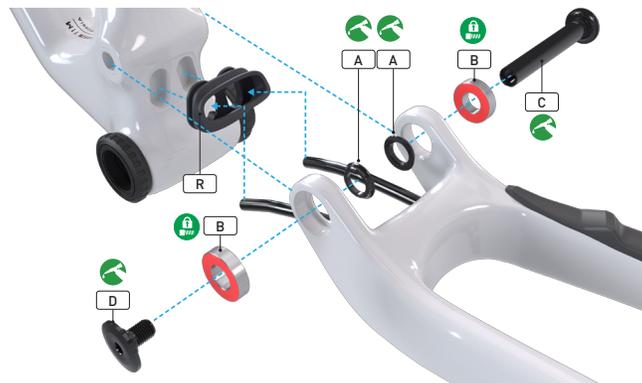
Le triangle arrière de votre vélo Epic WC a été entièrement monté en usine. Toutefois, vous pouvez avoir besoin de démonter le triangle arrière pour certaines opérations d'entretien ou de réparation de votre vélo. Si vous ne vous sentez pas capable de réaliser cette procédure, veuillez contacter un revendeur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



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



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.



### Bases au niveau du cadre

- Enfoncez le soufflet de câblage interne (R) dans le cadre.
- Appliquez du Loctite 603 vert sur le diamètre externe des roulements des bases (B), puis enfoncez-les dans les emplacements du pivot principal.
- Lubrifiez les entretoises (A), puis positionnez-les contre les surfaces internes des emplacements du pivot principal en tournant leur plus petit diamètre vers le roulement.
- Alignez les emplacements du pivot principal avec les orifices du cadre et enfitez les tubes en nylon à travers le soufflet de câblage interne pour les faire entrer à l'intérieur du cadre.
- Positionnez les haubans autour du tube de selle.
- Lubrifiez l'axe du pivot principal (C), puis insérez-le à travers les emplacements du pivot principal et à l'intérieur du cadre.
- Lubrifiez la vis du pivot principal (D), puis vissez-la dans l'axe. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 5 mm, serrez la vis au couple de 10 Nm/89 in-lbf.



La largeur entre les pattes arrière doit mesurer 155 mm si la patte de dérailleur n'est pas installée. Si elle est installée, alors cette largeur doit mesurer 148 mm.



### Basculeur au niveau du pied d'amortisseur

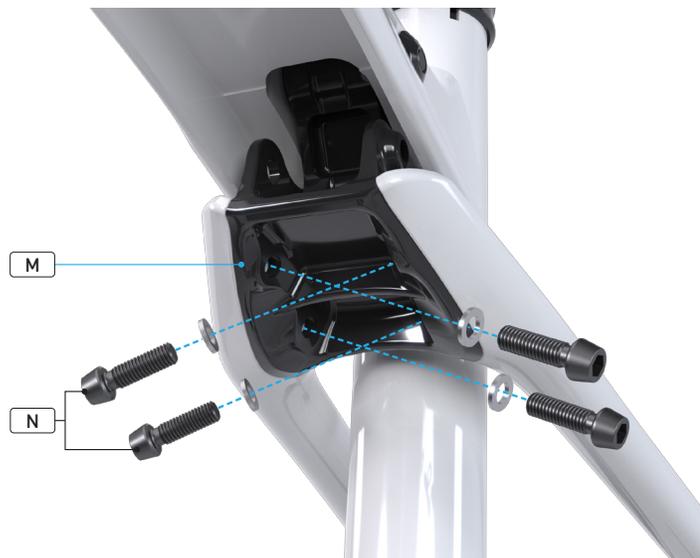
- Insérez les entretoises centrales de basculeur (H) dans le basculeur (G).
- Appliquez du Loctite 603 sur le diamètre externe des roulements de basculeur (E), puis enfoncez-les dans le basculeur. Lubrifiez les entretoises fixations amortisseur (F), puis installez-les.
- Insérez le basculeur dans le pied d'amortisseur (I).
- Lubrifiez la vis inférieure de basculeur (J). Positionnez une rondelle sur la vis, puis insérez-la à travers les orifices arrière du pied d'amortisseur et à travers le basculeur.
- Serrez la vis à la main.



Ne serrez pas tout de suite la vis inférieure de basculeur. Vous la serrerez au couple recommandé plus loin au cours de la procédure de montage.

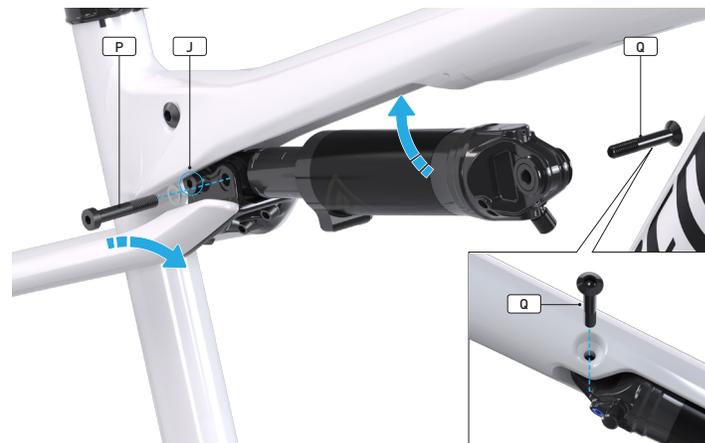
### Unité basculeur/pied d'amortisseur

- Installez l'unité basculeur/pied d'amortisseur dans le creux du tube supérieur.
- Insérez l'écrou supérieur de basculeur (L). Lubrifiez la vis supérieure de basculeur (K), puis insérez-la à travers le tube supérieur et dans le basculeur. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 5 mm, serrez la vis supérieure de basculeur au couple de 7 Nm/62 in-lbf.



#### Haubans au niveau du pied d'amortisseur

- Alignez les orifices des haubans (**M**) avec le pied d'amortisseur.
- Insérez les quatre vis du pied d'amortisseur avec leurs rondelles (**N** - deux de chaque côté) à travers le pied d'amortisseur et dans les haubans.
- En commençant par la vis avant du côté de la chaîne, serrez chaque vis à la main selon un schéma en croix jusqu'à ce que les quatre vis soient parfaitement installées.
- À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm, serrez chacune des vis au couple de 5 Nm/44 in-lbf.



#### Installation de l'amortisseur

- Basculez les haubans et le pied d'amortisseur vers l'avant afin d'accéder à la fixation arrière de l'amortisseur, puis alignez l'œillet arrière de l'amortisseur avec l'orifice de fixation de l'amortisseur arrière dans le cadre.
- Positionnez une rondelle sur la vis de fixation arrière de l'amortisseur (**P**), puis insérez la vis de fixation arrière de l'amortisseur à travers l'œillet arrière de l'amortisseur et dans les orifices avant du pied d'amortisseur. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm, serrez la vis au couple de 7 Nm/62 in-lbf.
- À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm, serrez la vis inférieure de basculeur (**J**) au couple de 7 Nm/62 in-lbf.
- Installez l'amortisseur dans le creux du tube supérieur. Insérez la vis de fixation avant de l'amortisseur (**Q**) à travers le tube supérieur et dans l'œillet avant de l'amortisseur. À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 5 mm, serrez la vis au couple de 7 Nm/62 in-lbf.

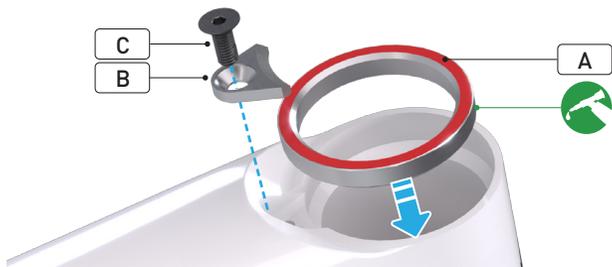
## 7. PASSAGE DES CÂBLES

### 7.1. Informations générales sur le passage des câbles

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

Parce que la durite de frein (comme l'intégralité des gaines mécaniques des composants proposés en option) passe à travers l'unité du jeu de direction, il est recommandé d'installer le roulement supérieur et la bague de blocage du pivot de direction dans le tube de direction avant de commencer le passage des câbles.

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



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

### 7.2. Frein arrière



Durite de couleur rouge sur le schéma

- En commençant au niveau de l'orifice de sortie situé sur la base du côté opposé à la chaîne, faites passer la durite à travers la base pour la faire remonter dans le tube diagonal et la faire ressortir par le tube de direction ; puis enfitez un tube en mousse « churro » de 450 mm de long sur la durite jusqu'à ce qu'il soit totalement inséré à l'intérieur du cadre.
- Consultez la rubrique **8. MONTAGE DU JEU DE DIRECTION, DE LA FOURCHE ET DE LA POTENCE** car vous aurez besoin de faire passer la durite à travers le jeu de direction et le capot de jeu de direction avant de pouvoir finaliser l'installation du frein conformément aux instructions de son fabricant.

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

### 7.3. Dérailleur arrière électronique

---

Tous les modèles Epic WC d'origine sont vendus avec un système de dérailleur sans fil. Consultez les instructions du fabricant pour finaliser l'installation et les réglages.

### 7.4. Dérailleur arrière mécanique en option

---

#### Câble de couleur verte sur le schéma

- En commençant au niveau de l'orifice de sortie situé sur la base du côté de la chaîne, faites passer la gaine du dérailleur arrière 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 dans le tube diagonal jusqu'à ce qu'elle sorte par le tube de direction, puis enfitez un manchon en mousse « churro » sur la gaine (voir l'image sous le titre **7.2. Frein arrière**).
- Une fois le churro installé, guidez la gaine du dérailleur pour la faire descendre dans le tube diagonal jusqu'à ce que le churro se trouve dans le tube diagonal.
- Consultez la rubrique **8. MONTAGE DU JEU DE DIRECTION, DE LA FOURCHE ET DE LA POTENCE** car vous aurez besoin de faire passer la gaine à travers le jeu de direction et le capot de jeu de direction avant de pouvoir finaliser l'installation du dérailleur conformément aux instructions de son fabricant.

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



**POUR LES PAYS QUI PLACENT LE FREIN ARRIÈRE DU CÔTÉ OPPOSÉ À LA CHAÎNE** : quel que soit le côté d'installation du frein arrière, la gaine du dérailleur doit toujours être installée sur la bague de compression du côté de la chaîne puisque le levier de dérailleur est placé de ce côté-là du cintre.

---

### 7.5. Frein avant

---

#### Durite de couleur violette sur le schéma

- Installez l'étrier sur le fourreau de la fourche sans le serrer. Alignez l'étrier de frein avec le disque, puis serrez les vis de l'étrier conformément aux caractéristiques du fabricant du frein.
- Finalisez l'installation du frein conformément aux instructions du fabricant du composant.

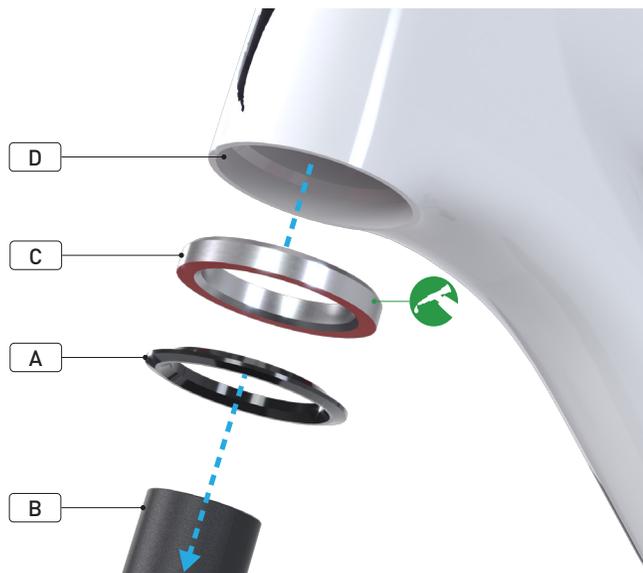
### 7.6. Tige de selle télescopique en option

---

#### Câble de couleur bleue sur le schéma

- Faites passer la gaine à travers le tube de direction du côté opposé à la chaîne pour la faire descendre le long du tube diagonal et par-dessus le boîtier de pédalier et la faire remonter dans le tube de selle.
- Consultez la rubrique **8. MONTAGE DU JEU DE DIRECTION, DE LA FOURCHE ET DE LA POTENCE** car vous aurez besoin de faire passer la gaine à travers le jeu de direction et le capot de jeu de direction avant de pouvoir finaliser l'installation de la tige de selle télescopique conformément aux instructions de son fabricant.

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

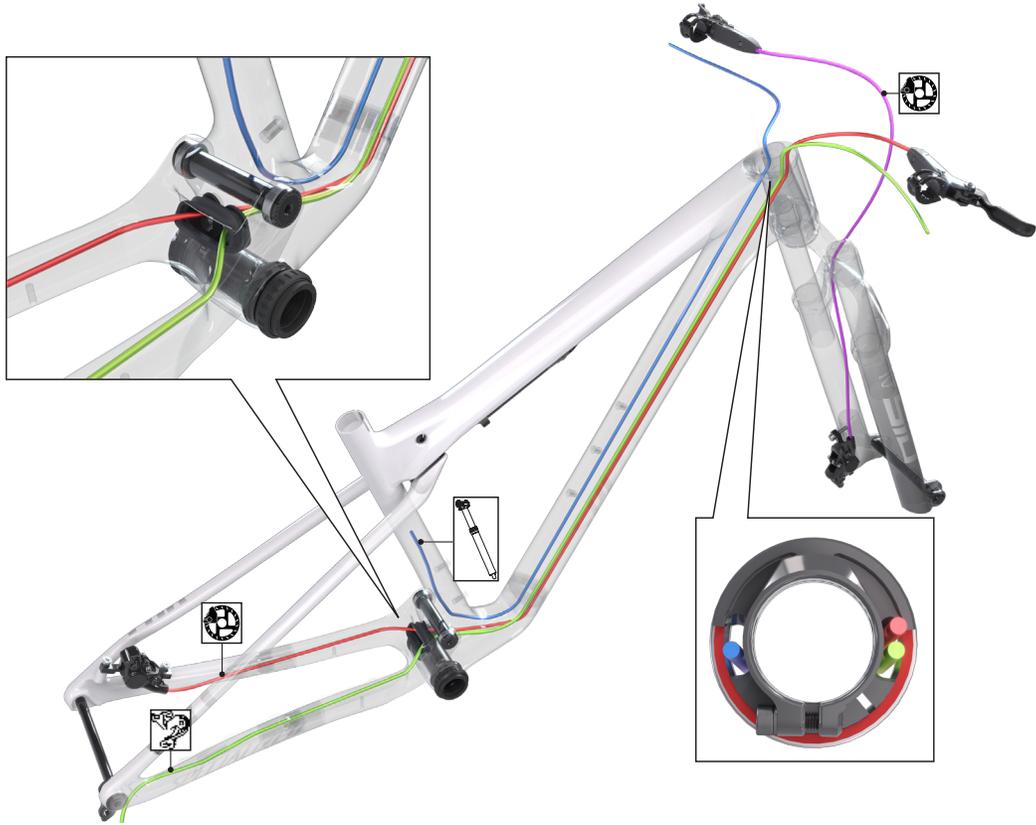


- Installez la bague du pivot de fourche (A) sur le pivot de direction de la fourche (B), puis vérifiez qu'elle est parfaitement positionnée dans le té de fourche.
- Appliquez de la graisse sur le roulement inférieur (C), puis installez-le sur la base du tube de direction (D). Installez ensuite le pivot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



- Lubrifiez toutes les surfaces de la bague de compression (D), puis faites-la coulisser dans son emplacement. Veuillez essayer toute coulure éventuelle de graisse sur le pivot de direction avant d'installer le collier du pivot de direction.
- Installez le collier du pivot de direction (E). Vous le serrerez plus loin au cours de la procédure de montage. Vérifiez qu'il n'y a pas de graisse sur la surface interne du pivot de direction.
- Installez le capot de jeu de direction (F) en faisant passer la durite de frein et le câble de levier de dérailleur/tige de selle télescopique (le cas échéant) à travers les encoches.

**i** Vérifiez que la durite et les gaines passent bien du bon côté du jeu de direction. Du côté de la chaîne, la durite du frein arrière est située vers l'avant et les gaines mécaniques se trouvent juste derrière.

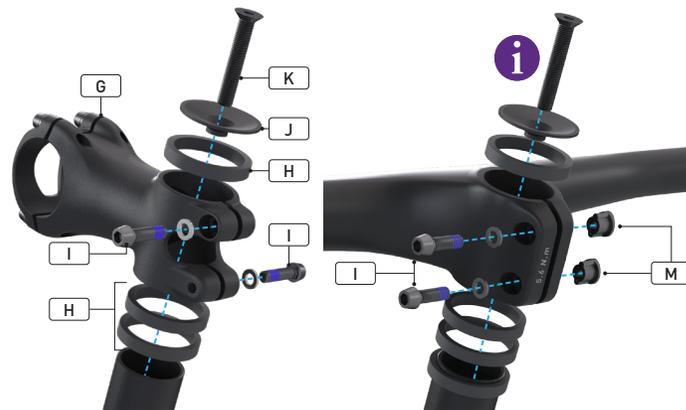




Le vélo Epic WC d'origine est vendu avec un système de dérailleur sans fil. Le câblage de couleur verte illustré derrière la durite du frein arrière (rouge) du côté de la chaîne représente le câblage du dérailleur mécanique proposé en option. Le câblage de couleur bleue du côté opposé à la chaîne représente le câblage de la tige de selle télescopique proposée en option.



**POUR LES PAYS QUI PLACENT LE FREIN ARRIÈRE DU CÔTÉ OPPOSÉ À LA CHAÎNE** : vérifiez que la durite de frein (rouge) sort bien par la bague de compression et le capot de jeu de direction du côté opposé à la chaîne et qu'elle passe devant le câble de la tige de selle télescopique (bleu) si vous en avez installé une.



- Installez la potence (G). Réglez la hauteur de la potence en ajoutant des entretoises (H) si nécessaire.
- Serrez à la main les vis de la potence (I). Vous les serrerez au couple recommandé plus loin au cours de la procédure de montage.
- Vérifiez que le capot de jeu de direction et le collier du pivot de direction sont alignés avec la potence et avec l'axe du cadre.
- Installez le capuchon supérieur (J) et la vis de compression (K). À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm, serrez la vis au couple de 3 Nm/27 in-lbf.



Si le système est suffisamment serré, il est impossible de tourner les entretoises de la potence à la main.

Le modèle S-Works est équipé d'un cintre à potence intégrée. Les vis (I) sont installées d'un côté avec des écrous correspondants (M) situés de l'autre côté. Serrez à la main comme illustré ci-dessus. Vous les serrerez au couple recommandé plus loin au cours de la procédure de montage.





- Tournez la potence vers le côté de la chaîne du vélo, puis soulevez le capot de jeu de direction.
- À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 3 mm, serrez la vis du collier du pivot de direction (E) au couple de 4 Nm/35 in-lbf.
- Posez le vélo au sol et, tout en serrant le levier de frein avant, tirez et repoussez le vélo d'avant en arrière pour vérifier que le jeu de direction est parfaitement mis en place et qu'il est bien serré. S'il y a du jeu, desserrez la vis du collier du pivot de direction et reprenez les étapes précédentes en commençant par ajouter de la tension à la vis de compression du capuchon supérieur.
- Pour la potence standard et pour le cintre à potence intégrée du modèle S-Works, serrez les vis de la potence (I) au couple de 5 Nm/44 in-lbf à l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm.



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



- À l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, retirez les vis de la face avant ainsi que la face avant.
- Positionnez le cintre contre la potence et faites-le pivoter dans la position souhaitée, puis vissez les vis de la face avant sans les serrer à travers la face avant et dans le corps de la potence.
- À l'aide d'une clé dynamométrique et d'un embout hexagonal de 4 mm, serrez chacune des vis de la face avant d'un demi tour à la fois selon un schéma en croix (en alternance) jusqu'à ce que toutes les vis soient serrées au couple de 5 Nm/44 in-lbf.
- Vérifiez que le cintre est installé correctement en essayant de le faire bouger/pivoter. S'il y a du jeu, alors les pièces de la face avant ne sont pas convenablement serrées et leur couple de serrage doit être de nouveau réglé.

## 9. RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

L'amortisseur arrière peut être réglé de quatre manières différentes selon votre type de pratique : du réglage ferme au réglage souple, en passant par des réglages intermédiaires.



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

### 9.1. Informations générales



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



Vérifiez que vous portez tout votre équipement de cycliste habituel (chaussures, casque, poche à eau le cas échéant, etc.).

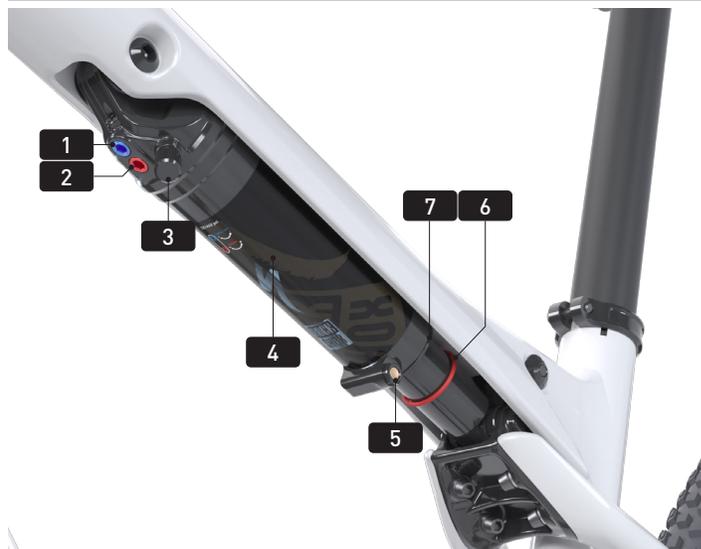


Veuillez utiliser le calculateur de suspension sur le site [www.specialized.com](http://www.specialized.com). Ce calculateur de suspension vous fournit des recommandations de réglages personnalisés en fonction de votre taille et de votre poids. Ces réglages de référence doivent servir de point de départ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



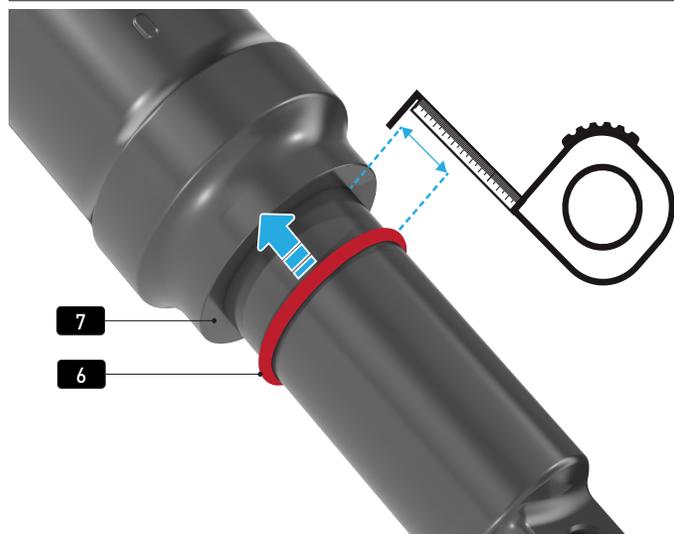
**ATTENTION** : ne dépassez pas la pression maximale de l'amortisseur établie à 325 psi/22 bars.

### 9.2. Composants de l'amortisseur arrière



|   |   |
|---|---|
| 1 | Vis de réglage de la compression          |
| 2 | Vis de réglage de la détente              |
| 3 | Valve du ressort pneumatique positif      |
| 4 | Cartouche pneumatique                     |
| 5 | Valve de décharge de la pression négative |
| 6 | Joint torique                             |
| 7 | Joint                                     |

### 9.3. Réglage du sag



Le sag correspond au taux de compression de l'amortisseur sous le poids du cycliste et il se mesure en calculant la distance entre le joint torique (6) et le joint du corps de l'amortisseur (7) lorsque le poids du cycliste s'exerce normalement sur le vélo, sans le faire rebondir.

- À l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, tournez la vis de réglage de la compression (1 - bleu) ainsi que la vis de réglage de la détente (2 - rouge) dans la position d'ouverture maximale (-).



Pour savoir où se situe le réglage intermédiaire, comptez le nombre total de crans qui se trouvent entre la position ouverte et la position fermée. Une fois que vous connaissez le nombre de crans, vous pouvez déterminer le cran du milieu à partir de l'une ou l'autre des extrémités de la plage de réglage.

- Dévissez le capuchon de la valve pneumatique (3) et fixez une pompe haute pression pour suspension. Réglez la pression de votre amortisseur en fonction de votre réglage de référence personnalisé et calculé à partir du Calculateur de suspension disponible sur le site [www.specialized.com](http://www.specialized.com). Retirez la pompe et remplacez le capuchon de la valve pneumatique.
- Poussez le joint torique (6) contre le joint (7) puis, tout en vous tenant à un mur, montez sur la selle du vélo en position de pédalage normale sans faire rebondir la suspension. Suivez les instructions de réglage indiquées dans la rubrique **10.6. RÉGLAGES DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE** en fonction de votre style de pratique. Ne réglez pas le sag pendant que vous pédalez !
- Si le cycliste pèse environ 125 kg/275 lb, il est possible de dépasser la valeur de sag maximale recommandée pour le vélo.

## 9.4. Réglage de la détente

---

La vis de réglage de la détente (2 - rouge) contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur se détend après avoir été comprimé. Sur chaque amortisseur arrière, on peut régler le niveau de la détente grâce à plusieurs crans disponibles. Une détente plus lente est idéale pour les cyclistes lourds, les vitesses lentes et les gros impacts. Une détente plus rapide est idéale pour les cyclistes légers, les vitesses élevées, les petites bosses et davantage d'adhérence.

- Réglez la détente en fonction des différentes valeurs proposées par le Calculateur de suspension disponible sur le site [www.specialized.com](http://www.specialized.com) et en fonction d'autres paramètres tels que l'expérience et les préférences du cycliste ainsi que le type de terrain pratiqué. Puis, si nécessaire, affinez ce réglage après l'avoir testé.
- À l'aide d'une clé hexagonale de 4 mm, tournez la vis de réglage de la détente (2 - rouge) dans le sens des aiguilles d'une montre pour obtenir une détente plus lente ou en sens inverse pour une détente plus rapide. Si vous n'utilisez pas le Calculateur de suspension pour affiner la précision de vos réglages, vous pouvez procéder au réglage en commençant par le cran situé au milieu de la plage de réglage (environ 5 crans à partir du réglage le plus lent ou du réglage le plus rapide) et en tournant la vis de réglage dans l'un des deux sens selon votre style de pratique.



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

---

## 9.5. Réglage de la compression

---

L'amortissement en compression contrôle le niveau de fermeté de l'amortisseur ; en d'autres termes, c'est la capacité de l'amortisseur à résister aux forces de pédalage à basse vitesse tout en continuant à absorber les forces de compression à haute vitesse.

Les étapes suivantes indiquent comment trouver le meilleur réglage en fonction de votre style de pratique.



**La vis de réglage de la compression n'est pas une vis de réglage du verrouillage. Les réglages du ressort servent à personnaliser votre plateforme de pédalage.**



**N'utilisez pas d'outil pointu ou coupant pour appuyer sur la valve de décharge de la pression négative car cela pourrait rayer sa surface.**

---

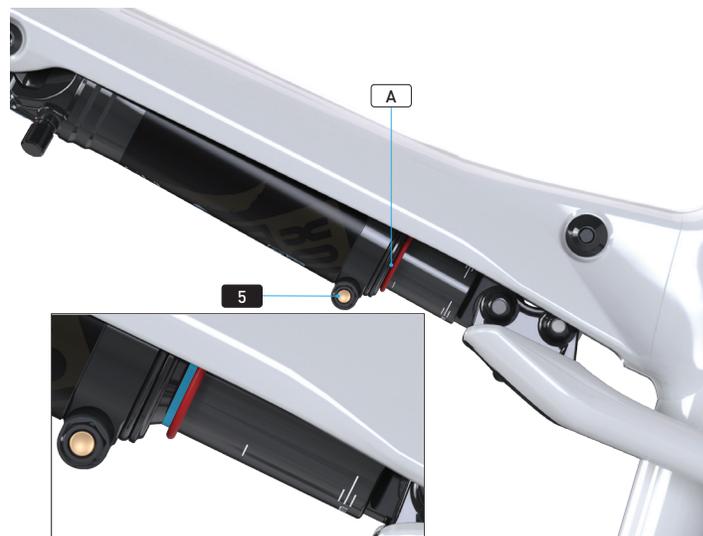
## 9.6. Réglages de l'amortisseur arrière



### Aucune pression dans la chambre négative

Il s'agit du réglage le plus ferme (réglage pour la course).

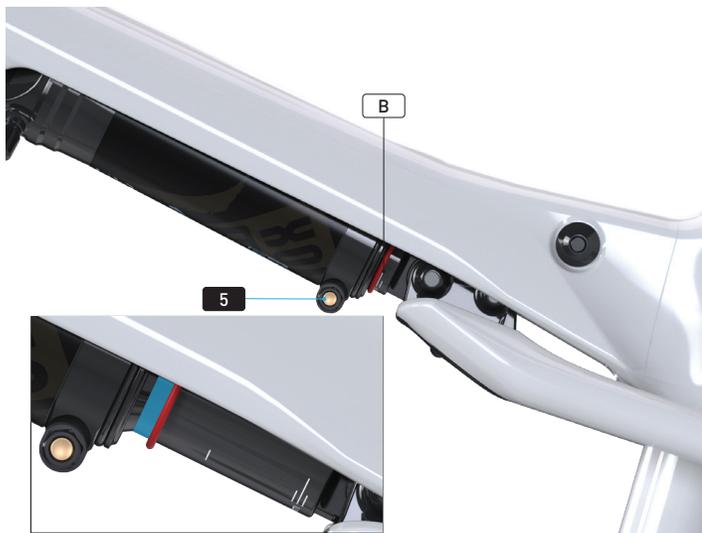
- Une fois la pression de l'amortisseur réglée en fonction du style de pratique, appuyez sur la valve de décharge de la pression négative (5) afin de libérer l'air de la chambre négative du ressort.
- Vérifiez que votre pression pneumatique n'a pas changé. Vous devez avoir un sag de 0 mm sur votre amortisseur, ce qui peut être affiné en ajoutant/retirant de la pression.



### Pression intermédiaire dans la chambre négative

Il s'agit d'un peu de sag pour obtenir un ressenti moins rigide.

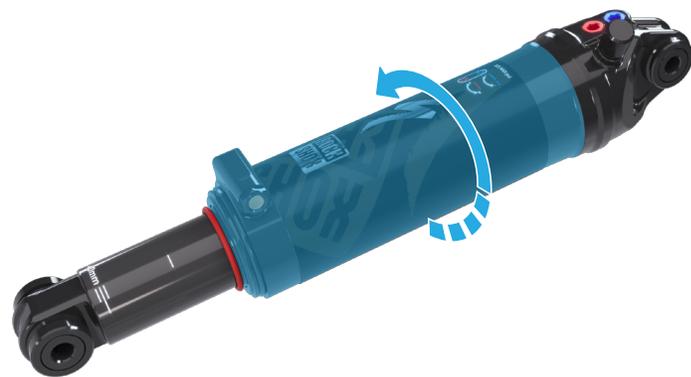
- Libérez tout l'air contenu dans l'amortisseur.
- Comprimez l'amortisseur jusqu'au repère intermédiaire (A).
- Tout en maintenant l'amortisseur comprimé au point intermédiaire, appuyez sur la valve de décharge de la pression négative (5) pendant quelques secondes.
- Mettez l'amortisseur en pression jusqu'à obtenir la pression souhaitée pour votre style de pratique. Vous devez avoir un sag de 2 ou 3 mm sur votre amortisseur (indiqué en bleu), ce qui peut être affiné en ajoutant/retirant de la pression.



### Pression maximale dans la chambre négative

Il s'agit de plus de sag pour obtenir davantage de souplesse au début de la course de l'amortisseur et créer un ressenti plus dynamique.

- Libérez tout l'air contenu dans l'amortisseur.
- Comprimez l'amortisseur jusqu'à la ligne du bas (B).
- Tout en maintenant l'amortisseur comprimé à la ligne du bas, appuyez sur la valve de décharge de la pression négative (5) pendant quelques secondes.
- Mettez l'amortisseur en pression jusqu'à obtenir la pression souhaitée pour votre style de pratique. Vous devez avoir un sag de 4 ou 5 mm sur votre amortisseur (indiqué en bleu), ce qui peut être affiné en ajoutant/retirant de la pression.



### Réglage de confort

Il s'agit d'entretoises de volume supplémentaires pour réduire la pression et obtenir un ressenti plus confortable qui évite le talonnage.

- Libérez tout l'air contenu dans la valve pneumatique.
- Retirez l'amortisseur fixé sur le cadre.
- Dévissez (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) la cartouche pneumatique à la main ou à l'aide d'une clé à sangle.



Cette procédure nécessite des compétences particulières et des outils spécifiques ; nous vous conseillons donc de la faire réaliser par un professionnel. Veuillez contacter un revendeur Specialized agréé qui pourra vous aider.

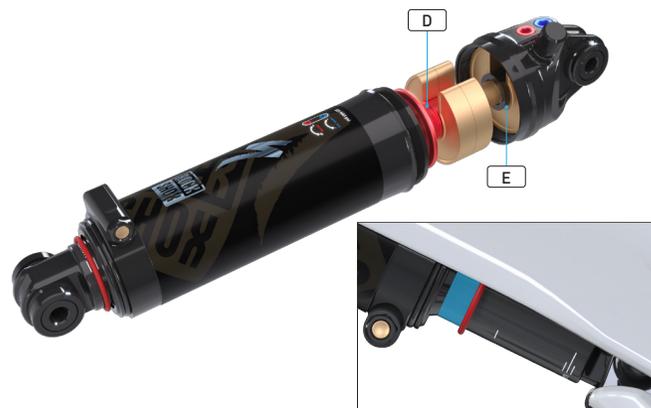


**ATTENTION** : n'utilisez pas de pinces ou un autre outil similaire car cela endommagerait la surface de l'amortisseur.



- Une fois le filetage désengagé, appuyez sur la valve de décharge de la pression négative **5** tout en faisant coulisser la cartouche pneumatique vers le bas.
- Installez la première entretoise de volume à clipser **(A)** sur le filetage de l'axe dans la tête de l'amortisseur **(B)** à quelques millimètres au-dessus de la bride de l'œillet du filetage **(C)**.

**i** La première entretoise de volume à clipser doit se trouver dans la tête de l'amortisseur au-dessus de la bride de l'œillet du filetage.



- On peut ajouter jusqu'à deux entretoises de volume supplémentaires à l'entretoise de talonnage **(D)**. Plus vous ajoutez d'entretoises, plus il y aura de la résistance au talonnage qui compensera la réduction de la pression pneumatique.

Pour installer les entretoises, vous devez tirer l'entretoise de talonnage vers le bas pour faire apparaître l'axe de l'amortisseur **(E)**. Faites coulisser chacune des entretoises de volume par-dessus l'axe de l'amortisseur, puis vers le bas sur l'emplacement externe de l'entretoise de talonnage. Une fois toutes les entretoises installées, vérifiez que l'entretoise de talonnage peut revenir à fleur avec le filetage de l'œillet.

- Réinstallez l'amortisseur sur le vélo, puis suivez les instructions concernant la **pression maxi**.

- Mettez l'amortisseur en pression en réduisant la **pression maxi** indiquée de 20 à 30 %. Vous devez avoir un sag de 8 à 10 mm sur votre amortisseur (indiqué en bleu), ce qui peut être affiné en ajoutant/ retirant de la pression.

## 10. CONFIGURATION DE LA FOURCHE BRAIN

Votre vélo Epic WC est équipé d'une fourche RockShox dotée de la technologie Specialized Brain. Veuillez lire toute les informations de cette rubrique ainsi que le Manuel de l'utilisateur des fourches suspendues RockShox dans son intégralité pour connaître les procédures de configuration et d'entretien de votre suspension avant votre première sortie.

### 10.1. Informations générales sur la technologie Brain

La technologie Brain utilise une plateforme avec valve à inertie qui soutient la fourche et qui est capable de faire la différence entre les événements causés par le terrain et ceux induits par le poids du pilote. Cela engendre deux taux d'amortissement en compression différents : un pour réagir aux aléas du terrain et l'autre pour soutenir le pilote.

Le système Brain Fade est le circuit hydraulique de dérivation qui permet au pilote de moduler la fermeté de la valve à inertie et de choisir une plateforme plus ferme ou plus souple.

La fourche Brain montée sur ce vélo est équipée de la technologie Position Sensitive Brain (PSB). Avec la PSB, la plateforme Brain ne s'enclenche qu'à partir des 15 ou 20 % du débattement de la fourche, ce qui permet un sag approprié, une adhérence améliorée et un bon confort sur les petites bosses. Lorsque la fourche dépasse les 15 ou 20 % de son débattement, la plateforme Brain s'enclenche. La position sur laquelle la plateforme Brain s'enclenche a été pré-réglée en usine mais elle peut être affinée en interne par un technicien de suspension Specialized agréé.

Le tableau ci-dessous indique les pressions recommandées pour ce modèle de fourche. On peut le retrouver aussi à l'arrière d'un des deux bras de la fourche.

| POIDS DU CYCLISTE<br>kg/lb | RÉGLAGE PNEUMATIQUE |         |
|----------------------------|---------------------|---------|
|                            | psi                 | bar     |
| < 55/120                   | < 50                | < 3,4   |
| 55-63/120-140              | 50-70               | 3,4-4,8 |
| 63-72/140-160              | 70-85               | 4,8-5,9 |
| 72-81/160-180              | 85-100              | 5,9-6,9 |
| 81-90/180-200              | 100-115             | 6,9-8   |
| > 90/200                   | > 115*              | > 8*    |

\*Ne dépassez pas 195 psi/13,4 bars

## 10.2. Informations sur les composants et le réglage de la fourche Brain



Les fourches RockShox peuvent être réglées en fonction de votre poids, de votre style de pratique et du type de terrain. Lorsque vous réglez votre fourche, procédez toujours dans cet ordre :

1. Sag (réglage de la dureté du ressort)
2. Régleur Brain Fade (levier bleu) : tournez dans le sens des aiguilles d'une montre pour plus de fermeté et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour plus de souplesse.
3. Vis de réglage de la détente (levier rouge) : tournez dans le sens des aiguilles d'une montre pour une détente plus lente et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour une détente plus rapide.



**Pour équilibrer la pression pneumatique, actionnez la fourche après avoir réglé la pression pneumatique.**

## 10.3. Réglage du sag et de la pression pneumatique

Le sag est le niveau de compression de la fourche sous l'effet de votre poids et de celui de votre équipement de cycliste lorsque vous montez sur la selle. Un sag correctement réglé optimise la capacité de votre roue avant à suivre les aléas du terrain.

### Mesurer le sag

- Pour mesurer le sag, vérifiez d'abord que le réglage Specialized Brain est ouvert en tournant la molette bleue (2) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- Faites descendre le joint torique indicateur du débattement (A) jusqu'à ce qu'il touche le joint anti-poussière du plongeur de la fourche (B).
- Montez sur la selle du vélo en portant tout votre équipement de cycliste habituel. Descendez du vélo et mesurez la distance entre le joint torique et le joint anti-poussière (ou, le cas échéant, vérifiez l'emplacement du joint torique indicateur du sag sur les repères gradués indiqués sur le plongeur). Cette mesure correspond à votre niveau de sag et elle doit être comprise entre 15 et 25 % du débattement total.

**Si vous ne parvenez pas à régler correctement le sag, vous pouvez avoir besoin de modifier la pression pneumatique de la fourche (consultez le paragraphe « Réglage du ressort pneumatique » ci-dessous).**

### Réglage du ressort pneumatique

Les fourches Solo Air possèdent une chambre pneumatique positive réglable. La pression pneumatique détermine la force nécessaire à la compression de la fourche.

Une pression pneumatique plus importante engendre un sag de la suspension moins élevé et augmente la force nécessaire au talonnage de la fourche. Une pression pneumatique moins importante engendre un sag de la suspension plus élevé et diminue la force nécessaire au talonnage de

la fourche.

- Pour régler la pression pneumatique, retirez le capuchon pneumatique situé sur la valve pneumatique (C).
- Pour connaître les pressions pneumatiques recommandées, reportez-vous au tableau imprimé sur le bras de la fourche ou à celui de la rubrique 11.1. Ces pressions pneumatiques recommandées servent uniquement de repères. Mettez la chambre pneumatique en pression jusqu'à obtenir la pression souhaitée, puis réglez-la en fonction de votre style de pratique et du type de terrain.

## 11. REMARQUES GÉNÉRALES SUR L'ENTRETIEN

---

Le vélo Epic WC est un vélo de haute performance. Il est essentiel que les opérations d'entretien, de réglage, de réparation et de remplacement des pièces soient réalisées par un revendeur Specialized agréé. Pour obtenir les informations générales concernant l'entretien de votre vélo, consultez le Manuel du propriétaire. Effectuez aussi une vérification de l'état mécanique avant chaque sortie, comme décrit dans le Manuel du propriétaire.

- Veillez en toutes circonstances à ne pas endommager le matériau du cadre. Tout dommage peut engendrer une perte d'intégrité structurelle qui pourrait se traduire par une défaillance catastrophique. Pendant la phase d'inspection, ces dommages peuvent être visibles ou complètement invisibles. Avant chaque sortie et après chaque chute, vous devez soigneusement inspecter votre vélo afin de vérifier qu'il ne présente pas d'éraflure, de rayure sous peinture, d'écaillage, de déformation ou tout autre signe de détérioration. N'utilisez pas votre vélo s'il présente l'un de ces signes caractéristiques. Après toute chute et avant que vous n'utilisiez de nouveau votre vélo, amenez-le chez votre revendeur Specialized agréé pour une inspection complète.
- Lors de votre sortie, soyez à l'écoute de tout craquement car cela peut être le signe d'un problème avec un ou plusieurs composants.

Examinez régulièrement toutes les surfaces à la lumière du jour pour repérer toute craquelure, fissure ou signe d'usure au niveau des zones de contraintes comme les soudures, les jointures, les orifices et les points de contact entre les pièces. Si vous entendez un craquement, vérifiez tout signe d'usure excessive, toute craquelure, même minuscule, ou toute détérioration et cessez immédiatement d'utiliser le vélo avant de le faire inspecter par un revendeur Specialized agréé.

- La durée de vie du matériel ainsi que le type et la fréquence des opérations d'entretien dépendent de plusieurs facteurs comme le poids du cycliste, les conditions et la fréquence d'utilisation et/ou les chocs. Les composants peuvent alors être sujets à une usure plus rapide. La transmission et les freins sont des composants particulièrement sujets à l'usure. Faites inspecter régulièrement votre vélo et ses composants par votre revendeur Specialized agréé pour vérifier leur état d'usure.
- L'exposition à des conditions difficiles et notamment à un environnement salé (si vous roulez en région côtière ou en hiver) peut entraîner la corrosion galvanique de certains composants tels que l'axe de pédalier et les vis, ce qui peut accélérer l'usure de ces pièces et raccourcir leur durée de vie. La boue peut également accélérer l'usure des surfaces et des roulements. Les parties externes du vélo doivent être nettoyées avant chaque sortie. L'entretien du vélo doit être effectué de manière régulière par un revendeur Specialized agréé, ce qui implique de le nettoyer, de le lubrifier et de le démonter (partiellement) afin de l'inspecter pour déceler tout signe de corrosion et/ou de fissure. Si vous remarquez des signes de corrosion ou des fissures sur le cadre ou un composant, la pièce concernée doit être remplacée.
- Nettoyez et lubrifiez régulièrement votre transmission selon les instructions de son fabricant.
- Pour nettoyer votre vélo, n'utilisez jamais de jet à haute pression. Même l'eau d'un tuyau d'arrosage peut pénétrer par les joints et l'humidité peut s'infiltrer dans les composants comme le pédalier, les roulements ou les composants électriques et entraîner des dommages.

Pour nettoyer votre vélo, utilisez un chiffon propre et humide ainsi qu'un produit spécifique au nettoyage des vélos (le cas échéant).

- N'exposez pas votre vélo de manière prolongée à la lumière directe du soleil ou à une source de chaleur excessive, comme l'intérieur d'une voiture garée en plein soleil ou un radiateur.

---

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



---

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



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

---

## 11.1. Entretien des suspensions

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



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

---

## 11.2. Pièces de rechange et accessoires

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

## 12. PETITES PIÈCES ET COMPOSANTS

| RÉFÉRENCE PRODUIT  | DESCRIPTION   |
|--|---|
| S184700003   | Collier de tube de selle  |
| S224300002   | Basculeur   |
| S226300009   | Arceau des haubans  |
| S222500016   | Capot de jeu de direction   |
| Supérieur : S222500014<br>Inférieur : S222500013<br>Bague du pivot de fourche : S222500015 | Roulements du jeu de direction : modèles SW avec roulements CaneCreek   |
| Supérieur : S162500005<br>Inférieur : S092500001<br>Bague du pivot de fourche : S222500018 | Roulements du jeu de direction : modèles autres que SW avec roulements en acier standard  |
| S222500017   | Bague de blocage du pivot de direction, vis de la bague de blocage du pivot de direction, collier du pivot de direction et bague de compression |
| S220500015   | Kit de vis complet  |
| S220600005   | Kit roulement/bague   |
| S220200002   | Axe traversant arrière  |
| S202600002   | Patte de dérailleur arrière   |
| S149900018   | Churro  |
| S209900047   | Soufflet de câblage interne   |
| S206900004   | Protège bases   |
| S224200039   | Amortisseur arrière   |
| S220500014   | Kit de vis de fixation arrière de l'amortisseur   |

***SPECIALIZED***®

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