timemachine

OWNERS MANUAL

FRENCH

www.bmc-racing.com

swiss cycling technology

timemachine

OWNERS MANUAL

Owners Manual – french

CONTENTS
Owners Manual

Introduction 3

Positionnement **5**
- Comment mesurer votre position 5
- Choix de la taille de cadre 8
- Position du chariot de selle 10

Vue d'ensemble du kit cadre **11**

Montage d'un timemachine 13

Outillage recommandé **13**

Procedure de montage **14**

Préparation du cadre **14**
- Pièces spécifiques Di2 14
- A controler 15

Freins **16**
- Montage des freins 16
- Câble de frein avant 18
- Installation du tube guide câble 19
- Câble de frein arrière 19
- Tension du câble (avant) 21
- Tension de câble (arrière) 22
- Réglage des patins 22

Transmission Di2 **24**
- Passage des câbles 25
- Intégration au guidon 27

Transmission mécanique **27**
- Passage des câbles 27

Fourche et jeu de direction **29**
- Vue d'ensemble 29
- Procédure de montage 29

Système de potence p2p **31**
- Vue d'ensemble 31
- Procédure de montage 32

Tige de selle p2p **33**
- Serrage de tige de selle 33

Entretien du vélo 35

Lavage du vélo **35**

Dépannage **37**

Introduction

Le cadre et les composants BMC timemachine ont été conçus en tant que système pour offrir un très haut niveau de performance dynamique et aérodynamique. L'ajustabilité n'a en aucun cas été compromise et le timemachine est le vélo de contre la montre tout intégré qui présente la plus grande plage de réglage de position.

L'ajustabilité fait partie de la performance du système, et il est nécessaire de comprendre que les composants du cadre ont été spécifiquement conçus pour le timemachine et leur fonctionnement peut grandement différer de ce qu'on trouve traditionnellement sur un vélo de route.

Le BMC timemachine utilise les technologies les plus avancées en terme de fabrication de cadre de vélo, notamment au niveau des arêtes et parois des tubes carbone. Il doit donc être manipulé et entretenu avec soin pour prévenir tout dommage permanent et souvent invisible.

Pour les raisons précédemment mentionnées, nous vous recommandons de suivre avec attention les instructions fournies dans ce manuel.
Toute opération mécanique incorrecte sur votre vélo pourrait mener à des dommages importants, provoquer une chute et des blessures potentiellement mortelles.
Si vous n'avez pas l'équipement ou les compétences nécessaires pour éxécuter les instructions ci-après , ou si vous désirez d'avantage d'information, veuillez contacter votre revendeur BMC pour l'entretien de votre vélo.

Positionnement

Un coureur cycliste ne pourra donner le meilleur de lui-même que s'il est correctement positionné sur son vélo, particulièrement en contre la montre et en triathlon. Les instructions ci-après sont une aide pour choisir quelle taille de cadre et quelle configuration de potence vous permettront d'obtenir une position du guidon préalablement définie. En aucun cas nous ne vous recommandons une position, ces instructions ne peuvent vous aider que si vous connaissez déjà votre position. Si vous souhaitez changer la position par rapport à votre ancien vélo, ou si le timemachine sera votre premier vélo contre la montre, nous vous recommandons d'utiliser les services d'un professionnel du positionnement.

De nombreux types de guidon contre la montre sont disponibles à la vente, et il n'est pas possible pour BMC de garantir un positionnement précis avec chacun d'eux. Les guidons installés sur les vélos complets timemachine ont été sélectionnés pour offrir la meilleure ergonomie et le plus de réglage possible. Nous vous recommandons donc d'utiliser le guidon d'origine timemachine, et de suivre les instructions décrites ci-après.

Comment mesurer votre position

Dans le meilleur des cas, vous possédez déjà un vélo ajusté à votre position. Si ce n'est pas le cas, nous vous recommandons d'utiliser les services d'un professionnel du positionnement, qui pourra vous donner les informations nécessaires au choix et au réglage de votre vélo.

Il est nécessaire de mesurer les dimensions suivantes :
- stack (hauteur SP) et reach (longueur RP) jusqu'aux appuis de bras (Figure 1 et 2).
- stack (hauteur SS) et reach (longueur RS) jusqu'au centre du guidon (Figure 1 et 2).

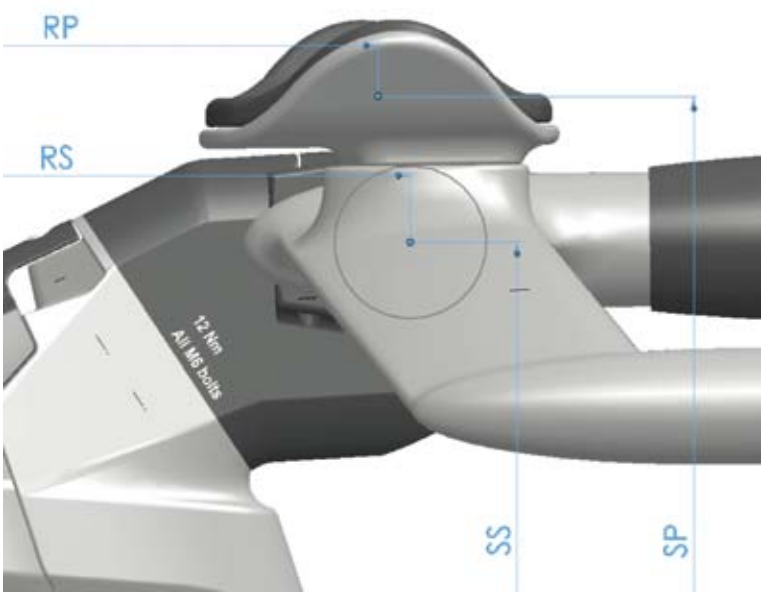


Figure 1

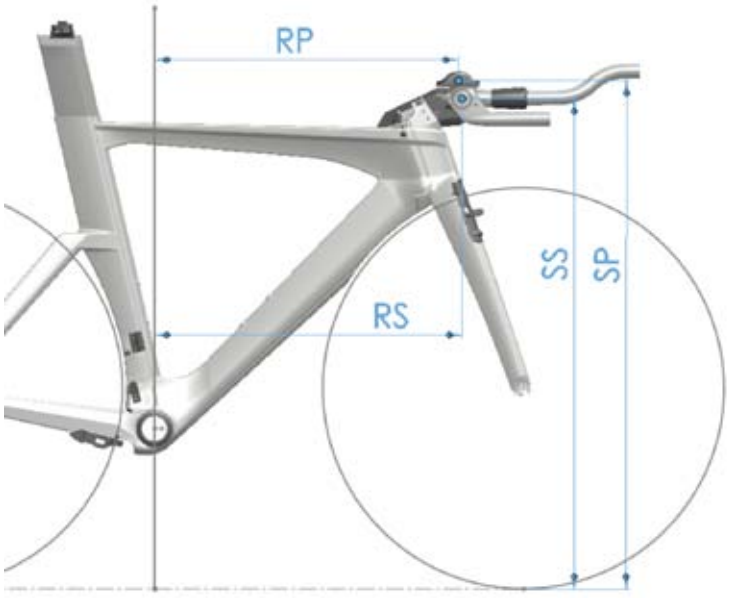


Figure 2

- stack (hauteur SB) et reach (longueur RB) entre le centre du guidon et le centre des appuis bras (Figure 3a and 3b).

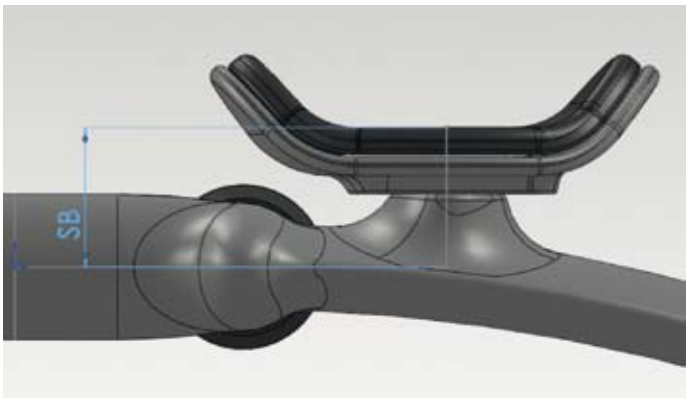


Figure 3a

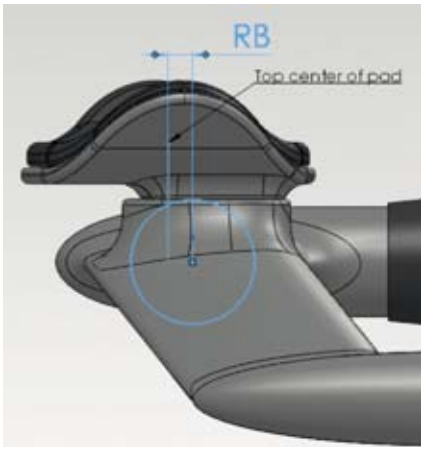


Figure 3b

- recul de selle, du boitier à la pointe de la selle, valide pour les selles Arione et SLR (SSB).
- Hauteur vertical du sommet de la selle depuis le sol (VSH).
- BB height, du sol au centre du boitier (BBH).



Figure 4

Pour prendre ces mesures, il est plus simple d'appuyer le vélo contre une ligne verticale (cadre de porte par exemple) et centrer cette ligne sur le boitier de pédalier. Le sol doit être plat et le vélo bien à l'aplomb du mur.
Prendre ensuite les mesures suivantes :

- Distance verticale entre le sol et le boitier de pédalier (BBH).
- Distance verticale entre le sol et le sommet de la selle (VSH).
- Distance verticale entre le sol et la surface d'appui des bras (SP).
- Distance verticale entre le sol et le centre du guidon ou de la potence (SS).

- Distance horizontale entre la ligne verticale et le centre des appuis bras (RP).
- Distance horizontale entre la ligne verticale et le centre du guidon (RS).
- Distance horizontale entre la ligne verticale et la pointe de la selle (SSB) (Figure 5).

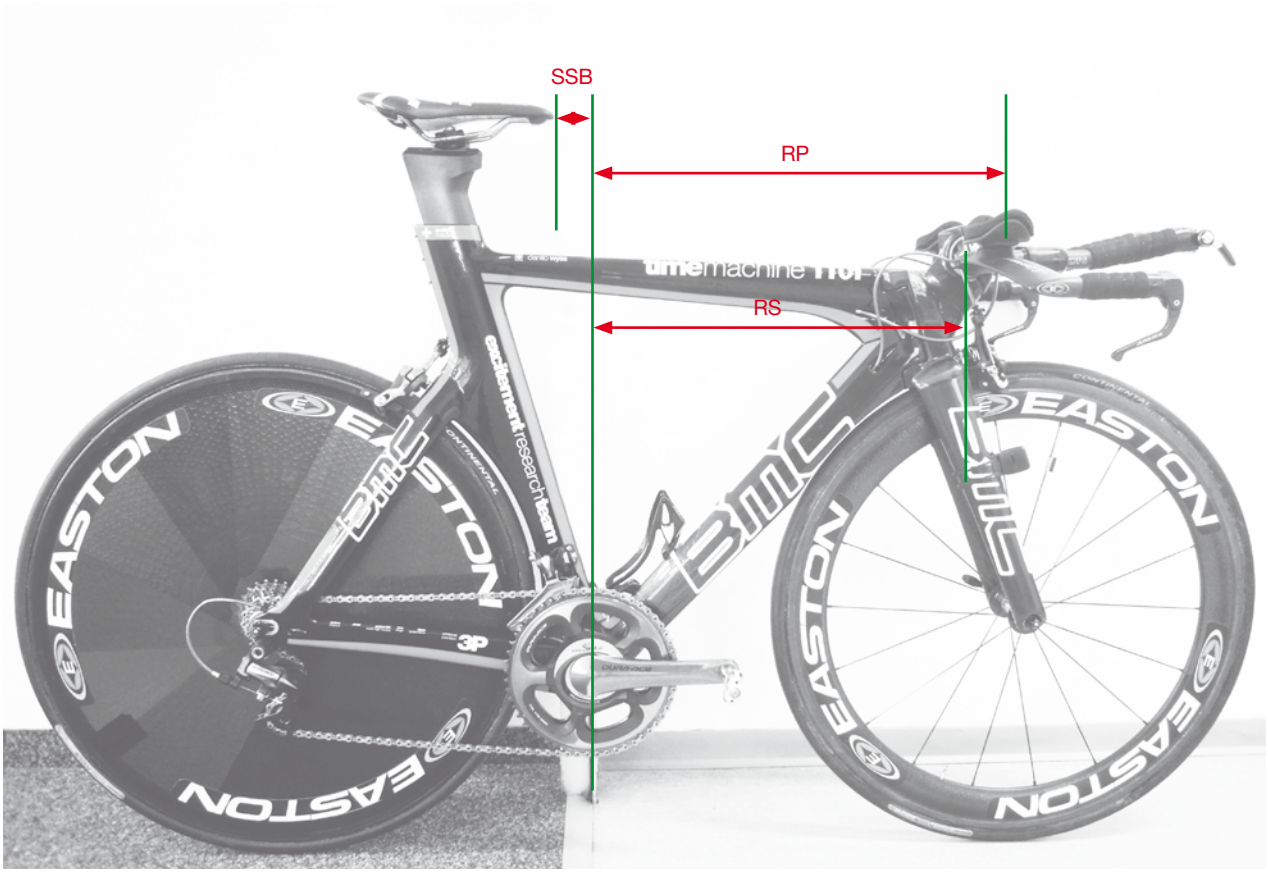


Figure 5
Exemple: Comment mesurer les longueurs (reach) sur votre ancien vélo.

Choix de la taille de cadre

Pour déterminer la taille de cadre nécessaire, il vous faut calculer les valeurs **SSnew** et **RSnew** de votre futur timemachine.
Toutes les dimensions sont en millimètre!

Vous comptez utiliser :	**Calculez :**
Votre ancien guidon sur le nouveau TM	**SSnew** = SS - BBH **RSnew** = RS
Guidon d'origine TM (Profile Designs)	**SSnew** = SP - **60** - BBH **RSnew** = SP + **20**
Un nouveau guidon autre que Profile.	**SSnew** = SP - SB - BBH **RSnew** = RP + RB

Mesurez SB et RB sur votre nouveau guidon
Mesurez SP, RP et BBH sur votre ancien vélo

Une fois vos valeurs **SSnew** et **RSnew** calculées, il vous faut les reporter dans le tableau (Figure 6), sur les axes verticaux et horizontaux.
Le tableau représente les différents points de montage possibles pour le centre du guidon.
Trouvez la position (numéro et couleur) la plus proche du point théorique que vous venez de déterminer.
La couleur correspond à la taille de cadre, le nombre fait référence à la configuration de la potence. Toutes les configurations de potence sont ensuite listées dans le second tableau (Figure 7).

Les guidons Profile fournis avec les vélos complets timemachine offrent un réglage additionnel des appuis de bras, il vous sera donc toujours possible d'ajuster ces éléments au cas ou la position choisie diffère légèrement de la position idéale calculée.
Vous pouvez également utiliser l'interface disponible sur notre site internet.

Hauteurs et Longueurs (Stack et Reach) du boitier au centre du guidon

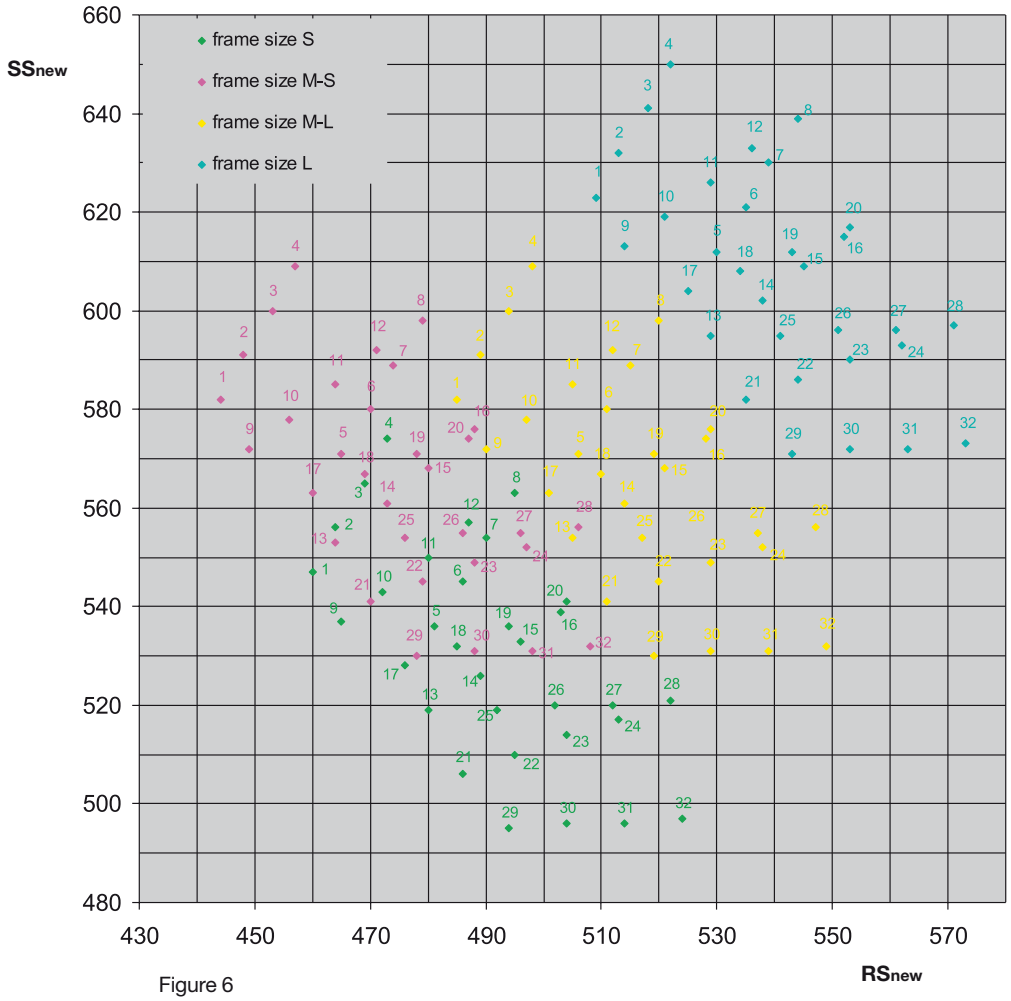


Figure 6

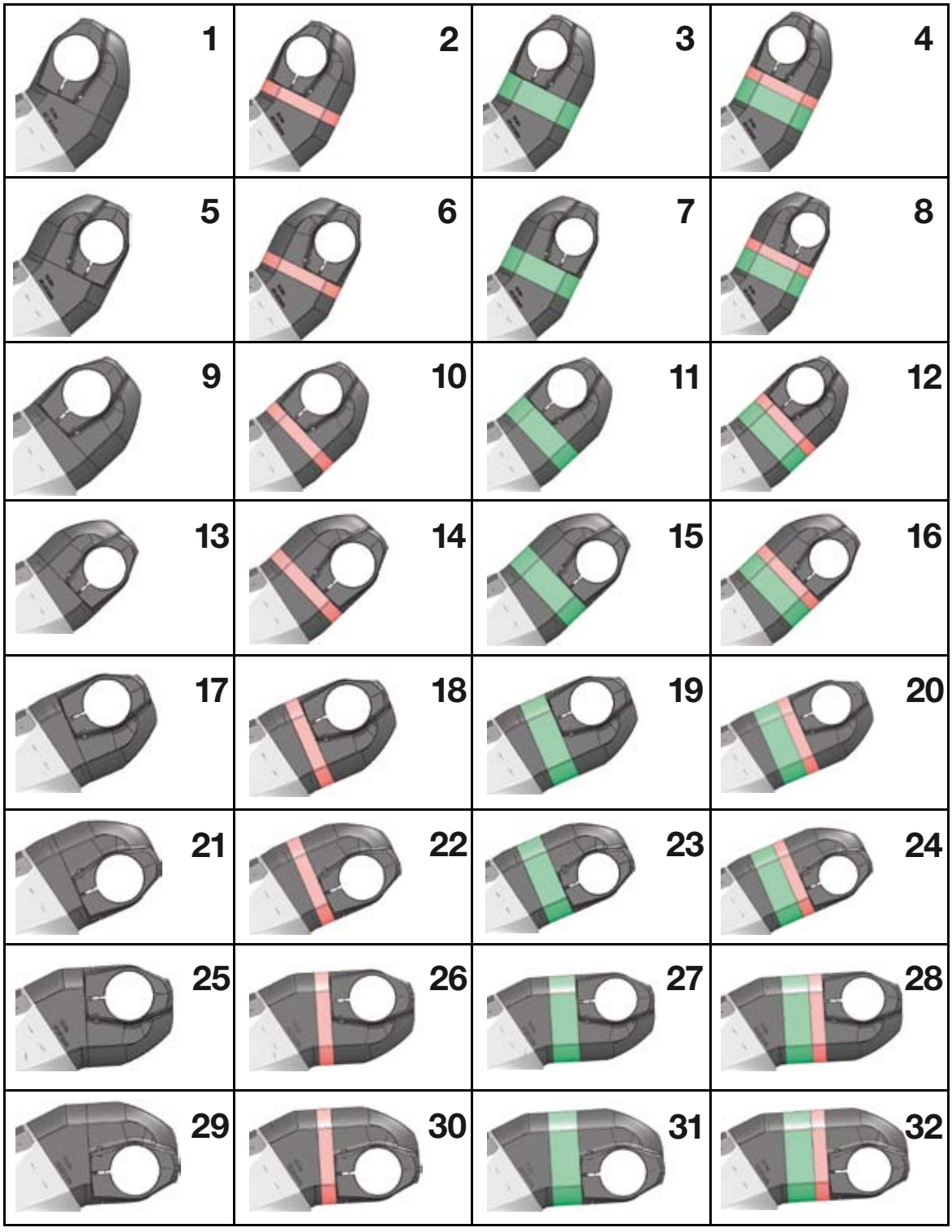
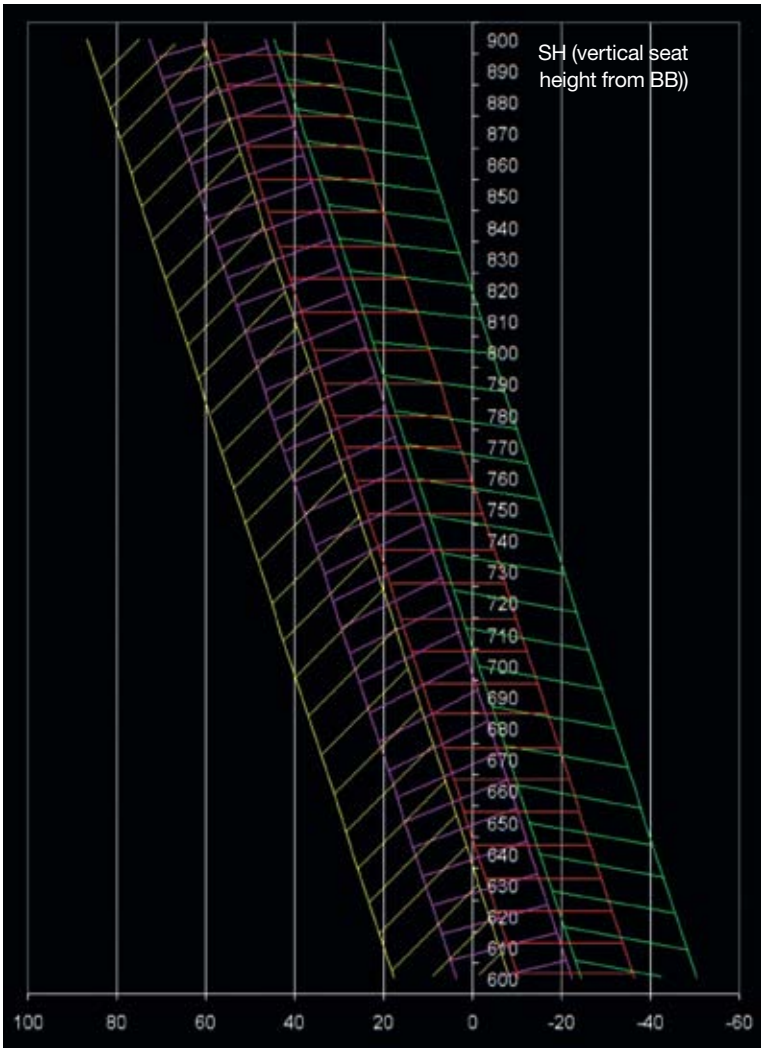


Figure 7
Configuration de la potence

Position du chariot de selle

Pour déterminer la position idéale du chariot de selle, il vous faut connaitre SB et SH.
- Vous pouvez mesurer **SSB** sur votre ancien vélo.
- Calculer **SH = VSH - BBH**, avec VSH et BBH mesurés sur votre ancien vélo.

Placez SB sur l'axe horizontal et SH sur l'axe vertical du tableau ci-dessous. La zone dans laquelle tombe le point ainsi créé correspond à la position du chariot de selle.



SSB (saddle seat back)

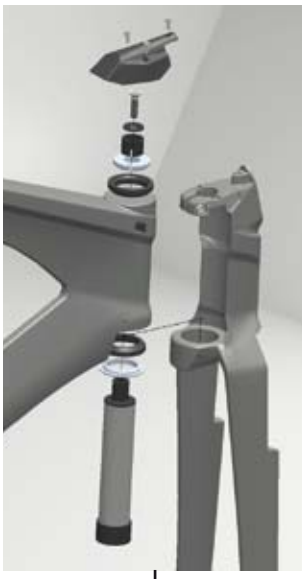
Code couleur



Vue d’ensemble du kit cadre



Page 33



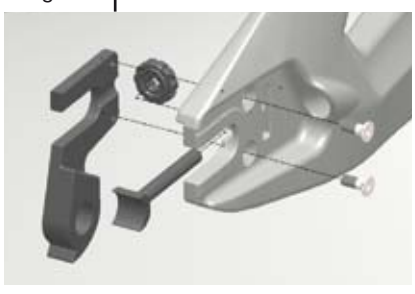
Page 29



Page 31



Page 15



Page 17



Page 16



Montage d'un timemachine

Un kit cadre ou un vélo complet timemachine inclus des composants spécifiques tels que les freins, la fourche, le jeu de direction, la potence, la tige de selle… Pour chacun de ces composants, vous trouverez les numéros de pièce, les instructions de montage et d'entretien détaillés dans les pages suivantes de ce manuel.

Outillage recommandé

Avant de commencer le montage, veuillez vous munir de :
- Clés allen : 2mm, 2.5mm, 3mm, 4mm, 5mm
- Clé à cliquet munie d'une douille 8mm allen
- Clé plate 9mm, 13mm
- Loctite 271 (rouge)
- Graisse en tube ou avec un pinceau
- Pince coupe cable
- Pince à becs fins
- Feutre marqueur
- Scotch électrique
- Un cable de dérailleur supplémentaire
- Décapeur termique ou sèche cheveux (Pour monter un groupe Di2)
- Clé dynamomètrique munie de douilles 4mm, 5mm et 8mm allen
- Pâte de montage pour pièces carbone
- Pied d'atelier avec fixations de cadre et fourche



Procédure de montage

Si vous vous apprêtez à monter un vélo timemachine en intégralité, la méthode la plus efficace est décrite ci-dessous. Il s'agit simplement des étapes de montage placées dans l'ordre. Pour éviter toute perte de temps, veuillez consulter l'ensemble des instructions avant de démarrer le montage.

1	**Préparation du cadre**	Consulter la page 14
2	**Monter les freins sur le cadre**	Consulter la page 15
3	**Insertion du câble de frein arrière**	Consulter la page 19
4	**Câbles de transmission**	Transmission mécanique : Consulter la page 27
5	**Câbles électriques Di2**	Transmission Di2 : Consulter la page 25
6	**Montage des dérailleurs**	Consulter les instructions propres aux composants
7	**Fourche et jeu de direction**	Consulter la page 29
8	**Potence**	Consulter la page 31
9	**Montage du guidon et leviers de frein**	Transmission Di2 : Consulter la page 27
10	**Insertion du câble de frein avant**	Consulter la page 18
11	**Installation des tubes guide-câble**	Consulter la page 19
12	**Tension des câbles de frein**	Consulter la page 21
13	**Montage des roues et patins de frein**	Consulter la page 22
14	**Capot de potence**	Pour TM01 : Consulter la page 36
15	**Installation du guide câble tube**	Seulement pour TM02
16	**Montage de la tige de selle**	Consulter la page 33
17	**Montage du pédalier**	Seulement une fois les freins correctement ajustés
18	**Montage de la chaine**	Consulter les instructions propres aux composants
19	**Réglage des vitesses**	Consulter les instructions propres aux composants
20	**Guidoline**	Dernière étape

Préparation du cadre
Pièces spécifiques Di2

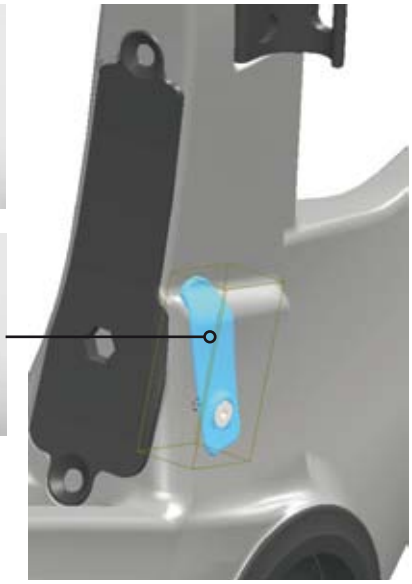
Pour monter un groupe électronique Shimano Di2, remplacer l'arret de cable de dérailleur avant par le couvercle vissé prévu spécialement (ci-dessous en bleu).

Arret de câble de dérailleur avant
Part N° 210995



Couvercle pour groupe Di2
Part N° 210996





Avant d'assembler le cadre, veuillez contrôler

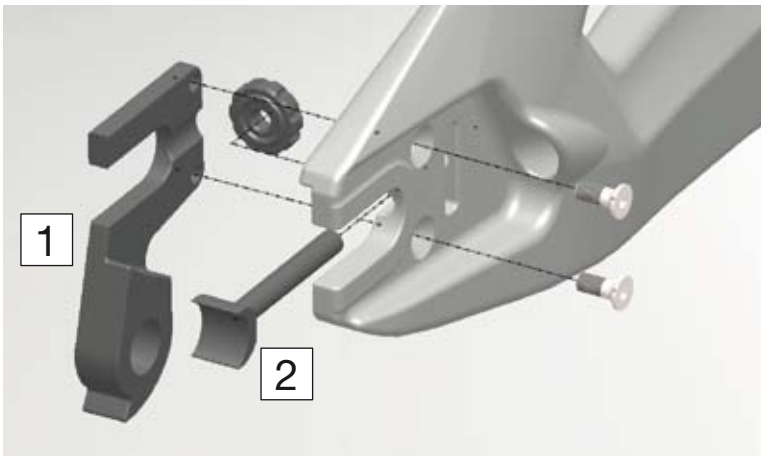
- Le serrage des vis de maintien de la patte de dérailleur (clé 2mm Allen).



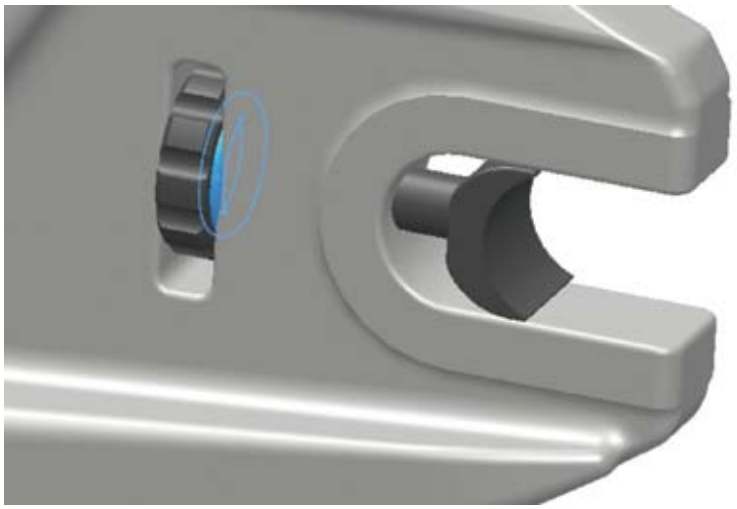


- Le serrage des tasseaux de freins (clé plate 9mm). Les tasseaux doivent être montés au Loctite rouge en cas de remplacement.
- Timemachine frames are equiped with wheel adjusters at the rear dropout. Use the nuts to properly align the rear wheel into the frame.

	Description	Pièce N°
1	Patte de derailleur et vis	210544
2	Vis de centrage des roues	210545



- Placer l'écrou avec le joint O-ring face au moyeu.



Freins

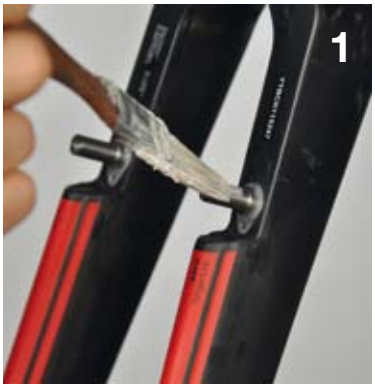
Les freins qui équipent le timemachine sont spécifiques à ce modèle. Leur fonctionnement et leur installation sont différents de ce dont vous pouvez avoir l'habitude avec des freins standards. Afin d'éviter toute mauvais manipulation, nous vous recommandons de suivre avec attention les instructions décrites ci-après.

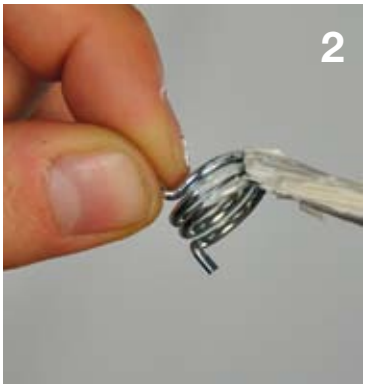
Montage des freins

	Description	Pièce N°
1	Tasseaux de frein	210541
2	Ressort	
3	Corps de frein (avant)	210534
	Corps de frein (arrière)	210535
4	Vis de frein	
5	Arrêt de frein	210540
6	Capot de frein avant	210525
7	Tube guide câble	210538
8	Bride de maintien	210539



- Appliquer de la graisse sur les ressorts (2) et les tasseaux de frein (1), Loctite rouge sur les vis de frein (5).







Le doigt du ressort le plus long doit pointer vers l'extérieur.

- Les bras de frein doivent être installés (4) et vissés en position « ouverte » (6), puis vissez les arrêts de frein pour maintenir les bras en position (7).





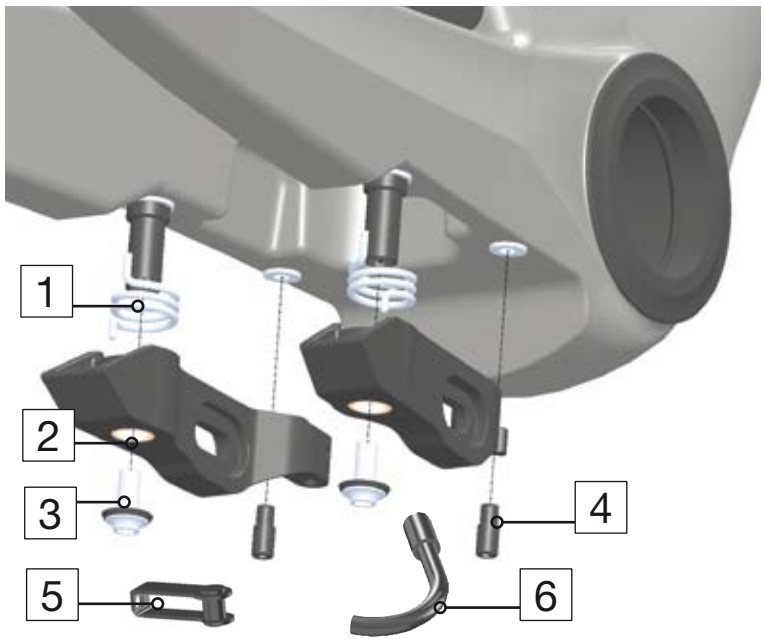


Torque 4.5 Nm

- Les freins doivent fonctionner sans friction excessive et doivent revenir en butée contre leurs arrêts.
- Les freins avant et arrière ont des formes différentes, mais leur installation et leur fonctionnement sont identiques.



	Description	Pièce N°
	Frein arrière	210535
1	Ressorts	
2	Corps de frein	
3	Vis de frein	
4	Arrêts de frein	210540
5	Tube guide câble	210538
6	Bride de maintien	210539



Câble de frein avant

- Le câble de frein avant doit passer à travers le guidon (1), puis entrer dans la fourche par l'ouverture latérale (2).





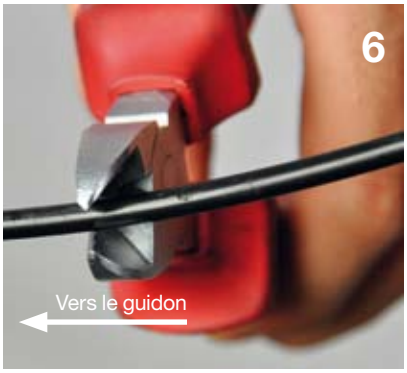
- Le cable sert de guide pour insérer la gaine (3). Assurez-vous que la gaine soit en place jusqu'aux leviers de frein en tirant sur le câble (4).





- Repérer la gaine à la sortie de la fourche (5), puis couper 15mm plus court en retirant la gaine de la fourche, et le câble de la gaine (6). Replacer ensuite la gaine dans la fourche.

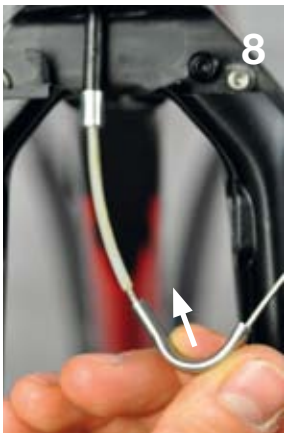


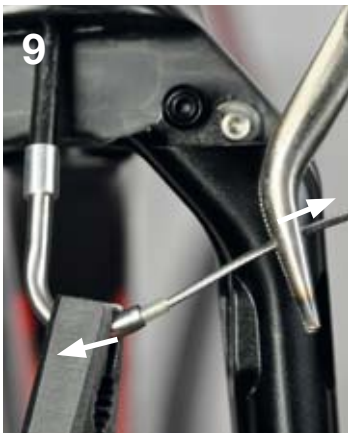


Installation des tubes guide-câbles

- **D'abord enfiler la gaine du tube sur le câble (7), puis le tube métallique par-dessus la gaine (8).** Tirer sur le cable en maintenant le tube jusqu'à ce que tout soit bien en place (9).







- Tout en passant le câble dans le bras gauche du frein, mettre en place la bride de maintien du câble (10).



Câble de frein arrière

- Glisser le cable de frein arrière à travers le guidon (1) puis dans le cadre, en entrant par l'ouverture du tube supérieur. Enfiler l'extrémité coupée du cable de frein (2).





- Utiliser le câble comme guide pour faire passer la gaine.





- Retirer le câble et couper la gaine à la sortie du cadre, sous le boitier de pédalier.



- **D'abord enfiler la gaine du tube sur le câble (6), puis le tube métallique par-dessus la gaine (7).** Tirer sur le cable en maintenant le tube jusqu'à ce que tout soit bien en place.





- Tout en passant le câble dans le bras gauche du frein, mettre en place la bride de maintien du câble (8).

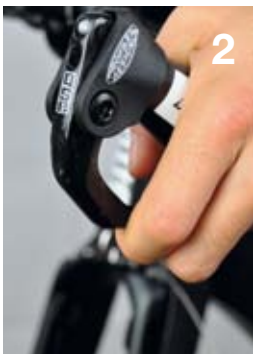


Tension du câble (avant)

Il est important de comprendre que la position des freins ne dépend pas de la tension du cable. Cela veut dire qu'il n'est pas possible d'ajuster l'écartement des patins en jouant sur la tension du câble.
L'écartement des patins se règle directement sur les patins à l'aide d'entretoise.

- Avant de serrer le câble (clé Allen 2.5mm), maintenir les freins appuyés contre leurs arrêts, et appliquer une tension sur le câble (1). Une fois le câble serré, **vérifer le fonctionnement au levier de frein (2)**. Le levier ne doit pas présenter de jeu et **les 2 bras de frein doivent revenir complètement contre leur arrêts**. Répéter l'opération si nécessaire.





- Enlever l'arrêt de câble permet de couper à ras du bras de frein (3). Replacer l'arrêt ensuite (4).





- Visser le capot de frein avant (5) (frein avant seulement).



Tension du câble (arrière)

- Avant de serrer le câble (clé Allen 2.5mm), maintenir les freins appuyés contre leurs arrêts, et appliquer une tension sur le câble (1). Une fois le câble serré, **vérifer le fonctionnement au levier de frein**. Le levier ne doit pas présenter de jeu et **les 2 bras de frein doivent revenir complètement contre leur arrêts**. Répéter l'opération si nécessaire.



- Couper le câble à 4 cm de l'étrier de frein (2), puis glisser la boucle dans l'ouvertue du tube diagonal (3).





Réglage des patins

Pour monter des jantes de différentes largeur, et également **pour compenser l'usure**, l'écartement des patins doit être ajusté à l'aide d'entretoises. **Veuillez suivre les instructions du fabricant de roues carbone concernant la gomme des patins.**

Exemple : Patins réglés tout à l'intérieur ou tout à l'extérieur :





	Description	Pièce N°
	Kit patin avant	210536
	Kit patin arrière	210537
1	Patin	
2	Ecrou	
3	Entretoise 0.5mm	
4	Entretoise 1.2mm	
5	Entretoise 2mm	
6	Vis de patin	



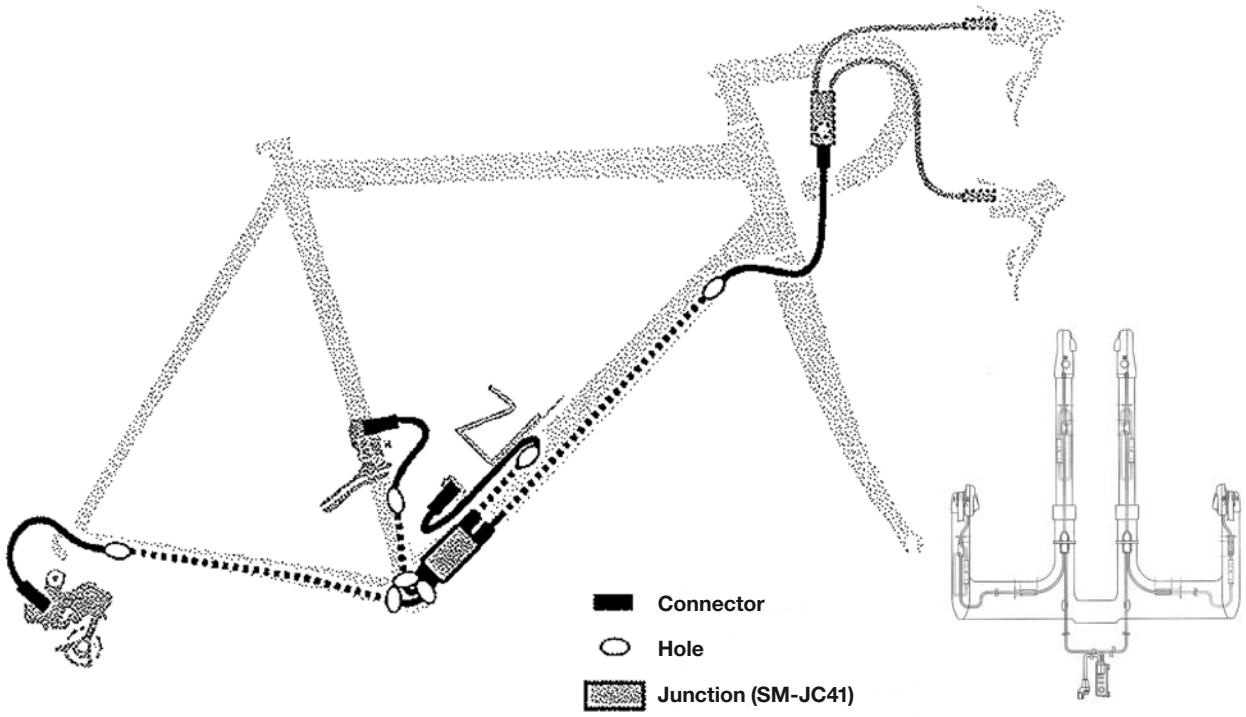
3 entretoises de différentes épaisseurs fournies :
0.5mm (x2), 1.2mm, 2mm

Recommandations en fonction des largeurs de jante (avec patins neufs) :

	Largeur de jante	Entretoise (par côté)	
Zipp 808	26	-1.5	(patins affinés)
	23	0	
	22	0.5	
	21	1	= 0.5 + 0.5
Easton / Shimano	20.6	1.2	
	19.6	1.7	= 1.2 + 0.5
Mavic (roues alu. standard)	19	2	
	18.6	2.2	= 1.5 + 0.5 + 0.5
	18	2.5	= 2 + 0.5

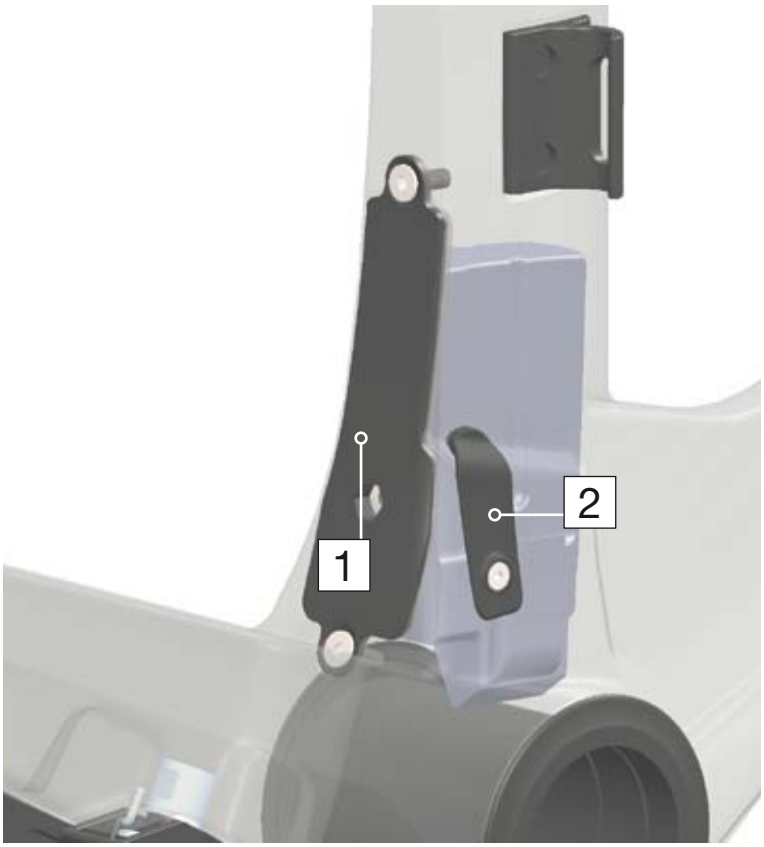
Transmission Di2

Le kit cadre timemachine est 100% compatible et rétrocompatible avec les groupes mécaniques et électroniques Shimano Di2.



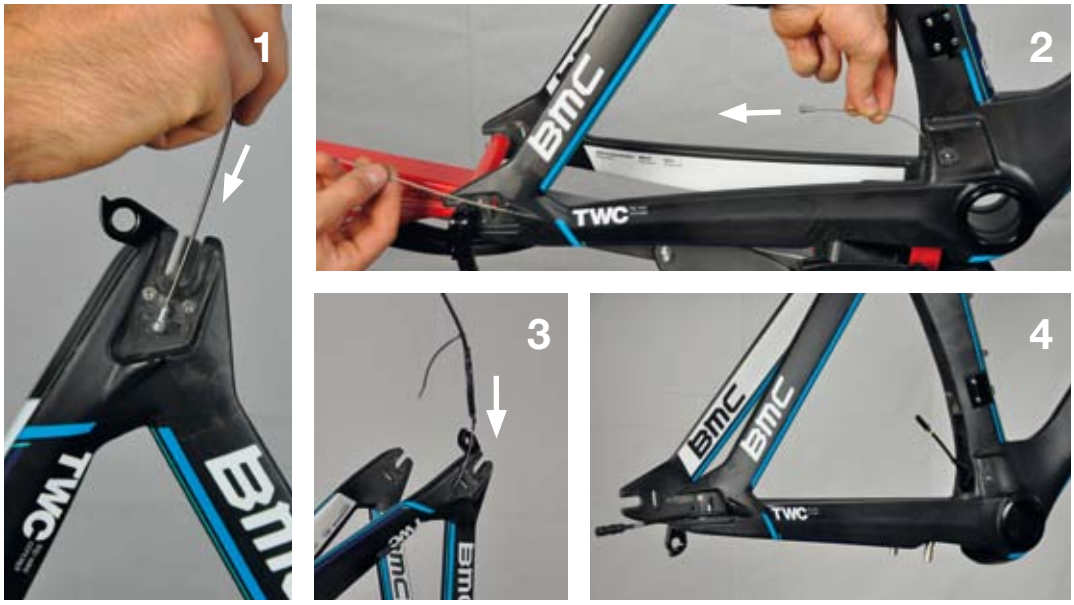
Les instructions suivantes ont pour but de vous aider à installer les câbles dans votre cadre BMC timemachine, elles ne guarantissent pas le bon fonctionnement de votre groupe Di2.
Par conséquent, afin d'éviter toute erreur de montage, nous vous recommandons de consulter la documentation fournie par Shimano.

	Description	Pièce N°
1	Support de batterie	210543
2	Couvercle pour Di2	210996



Installation des câbles

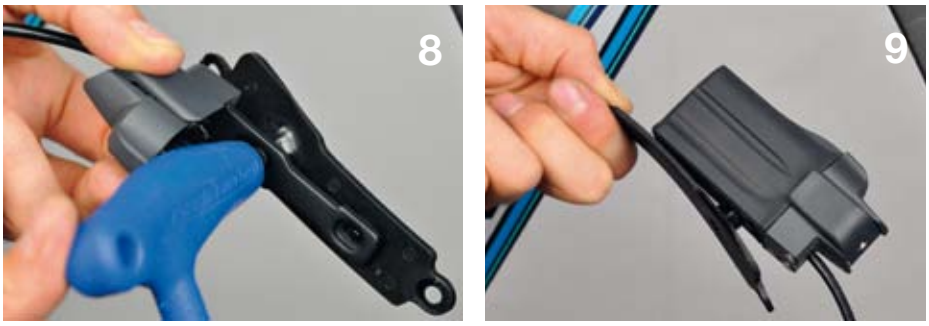
- Utiliser un câble de dérailleur pour aiguiller le cable électrique (3). Placer le cadre vertical et entrer par la patte arrière (1), tête du câble en premier.



- Utiliser un cable de dérailleur (5) pour aiguiller le cable de jonction vers le guidon. Entrer derrière et au dessus du boitier de pédalier (6) et ressortir par l'ouverture du tube supérieur (7).

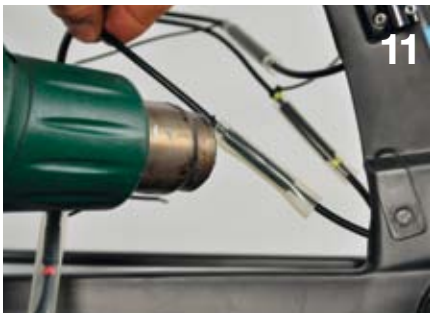


- Installer le cable pour le dérailleur avant.
- Visser le support de batterie sur le capot (8) et mettre en place la batterie chargée (9).



- Réaliser les connections au niveau du boitier de jonction (10), chauffer les manchons thermorétractables pour étanchéifier (11).





- Utiliser la clé plate de 9mm pour repousser la jonction et les câbles à l'intérieur du tube diagonal (12).



- Visser le capot sur le cadre (13), placer le joint caoutchouc sur le cable de dérailleur avant (14).

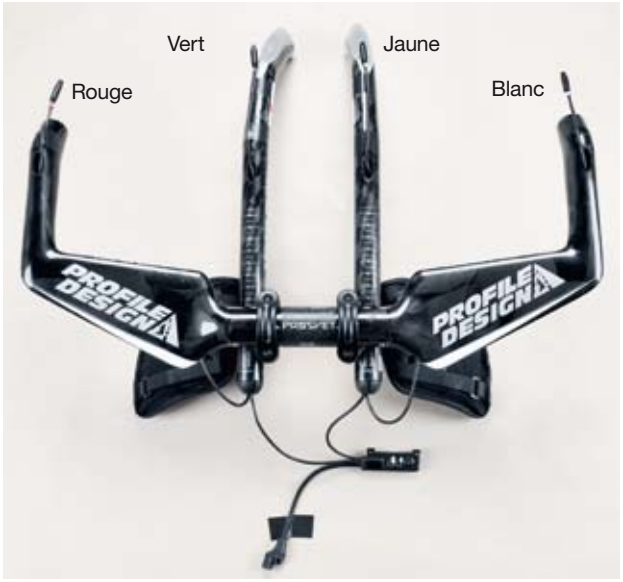




Intégration des câbles au guidon

Il est possible d'installer facilement les câbles Di2 dans les guidons livrés avec les vélos complets timemachine. Pour le positionnement des câbles, se référer aux instructions Shimano.





Transmission mécanique

Le kit cadre timemachine est 100% compatible et rétrocompatible avec les groupes mécaniques Shimano, Sram et Campagnolo, et le groupe électronique Shimano Di2. Les instructions suivantes ont pour but de vous aider à installer les câbles dans votre cadre BMC timemachine, elles ne guarantissent pas le bon fonctionnement de votre transmission.
Par conséquent, afin d'éviter toute erreur de montage, nous vous recommandons de consulter la documentation fournie par le constructeur de votre transmission.

Passage des câbles

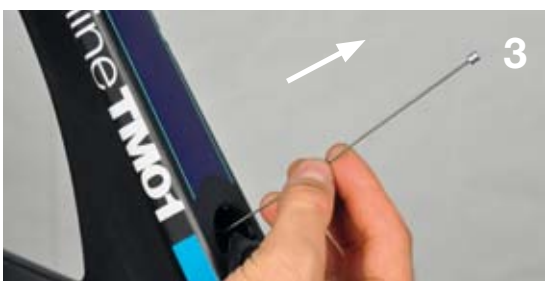
Veuillez noter:
Les gaines sont continues du guidon jusqu'au dérailleur arrière, et continues du guidon jusqu'à l'arrêt de câble de dérailleur avant.

- Utiliser un cable de dérailleur pour aiguiller la gaine de dérailleur arrière. Placer le cadre vertical et entrer le câble par la patte arrière, tête du câble en premier (1). Passer au dessus du boitier de pédalier (2) et ressortir par l'ouverture du tube supérieur (5).











- Utiliser un cable de dérailleur (6) pour aiguiller la gaine de dérailleur avant (7). Faire ressortir le câble par l'ouverture sous le boitier de pédalier. Placer un arrêt de gaine à rallonge du coté du dérailleur avant (8).

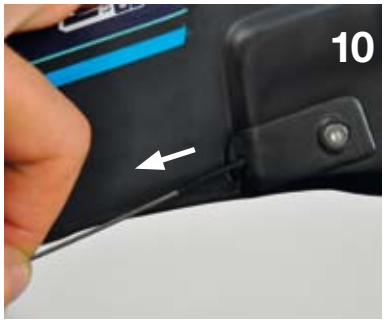






- Laisser le câble faire une boucle (9) et le glisser à travers l'arrêt de câble (10). Tirer ensuite la gaine depuis le guidon (11), jusqu'à ce qu'elle vienne en butée contre l'arrêt de gaine (12).





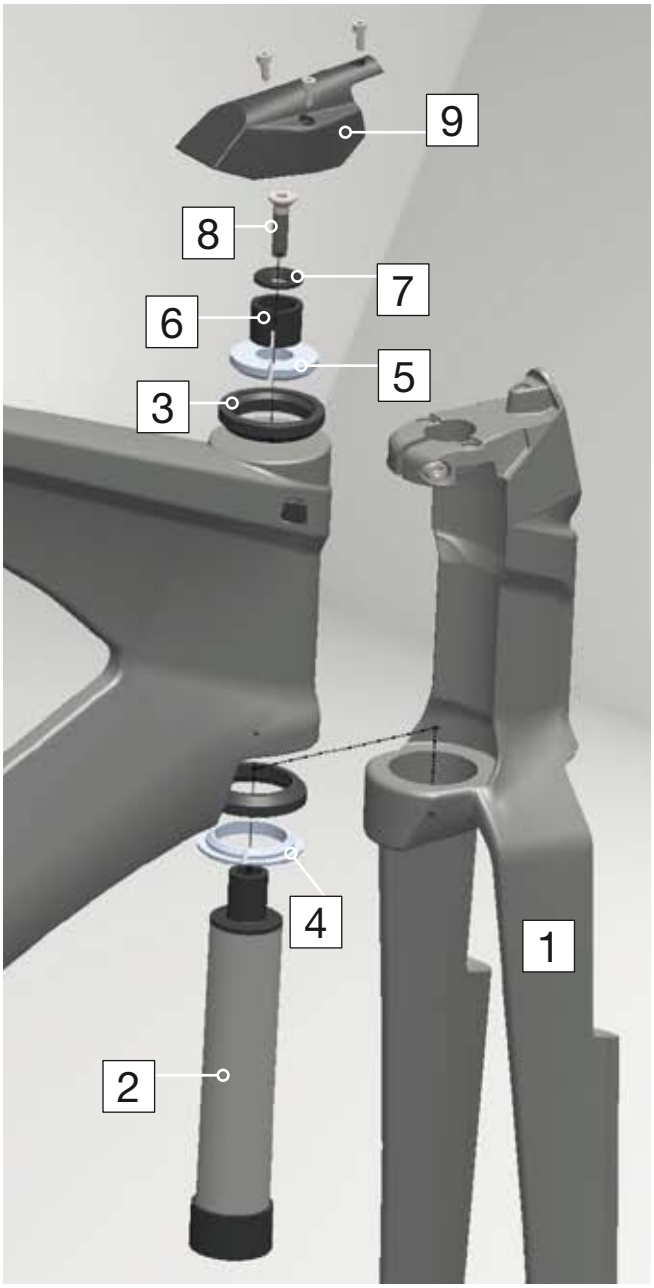






Fourche et jeu de direction
Vue d'ensemble

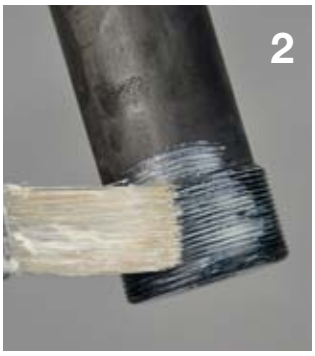
	Description	Pièce N°
1	Fourche	210510 (S Red) 210511 (M Red) 210512 (L Red) 210799 (S Blue) 210800 (M Blue) 210801 (L Blue)
2	Pivot de fourche	210527 (S) 210528 (M) 210529 (L)
3	Roulements	210994
4	Bague inférieure	210526
5	Bague supérieure	210526
6	Entretoise fendue	210526
7	Capot de serrage	210526
8	Vis de serrage	210526
9	Capot de potence	210524



Procédure d'assemblage

- Graisser les portées du cadre (1) et toutes les pièces métalliques (2). Placer les roulements puis les bagues dans le cadre.







- Glisser la fourche par dessus les bagues (4) et enfiler le pivot de fourche de bas en haut (5). Serrer le pivot à 8 Nm à l'aide d'un clé à cliquet et d'une douille allen 8mm (6).







- Insérer l'entretoise fendue (7), puis le capot et la vis de serrage. Serrer doucement le jeu de direction pour précontraindre les roulements (8).
- Serrer légèrement la vis de blocage de la potence (9) (4mm Allen, max torque 2.0 Nm)





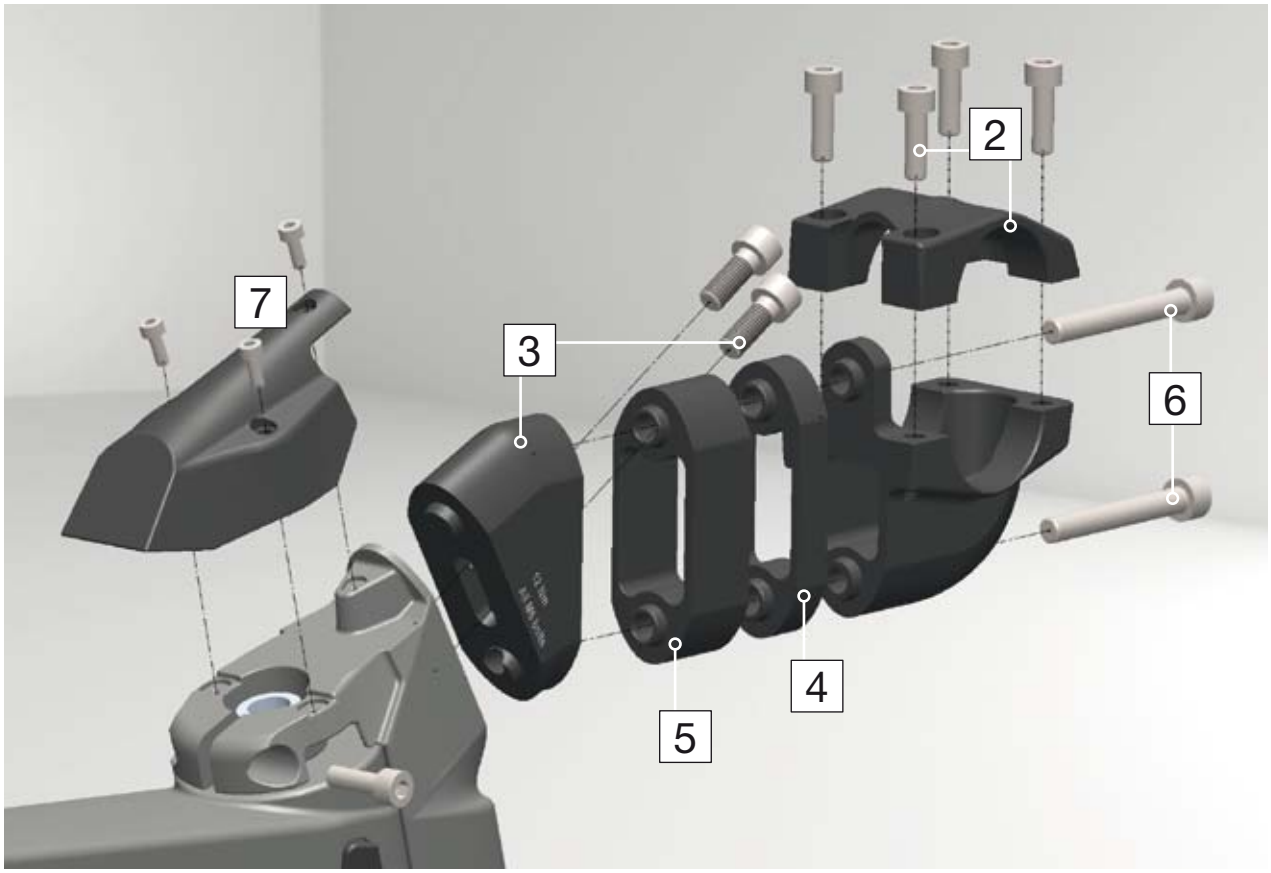


Potence p2p

La potence p2p timemachine a été conçue pour offrir de multiples ajustements à l'aide d'un seul kit de pièces. C'est un système modulaire qui utilise plusieurs éléments pouvant être combinés de différentes façons pour obtenir différentes hauteurs et longueurs. Pour choisir quels éléments installer afin d'obtenir un position du guidon définie, consulter le chapitre "Positionnement"

Vue d'ensemble

	Description	**Pièce N°**
1	Bride de serrage et vis	210520
2	Corps de potence	210520
	Cale angulaire 10° et vis	210522
3	Cale angulaire 30° et vis	210523
4	Entretoise longueur 10mm	210521
5	Entretoise longueur 20mm	210521
6	Vis de maintien	210521
7	Capot de potence	210524



- Chaque élément peut être pivoté à 180° pour modifier la position.
- Il est possible d'utiliser 1, 2 ou aucune entretoise de longueur.
- 2 cales angulaires différentes sont livrées avec la potence, **il n'est pas possible de monter la potence sans cale angulaire**.

Procédure d'assemblage

- Appliquer de la pâte de montage sur la surface de contact fourche/potence (1).
- Visser d'abord la cale angulaire, à l'aide des vis M6 longueur 16mm. Couple de serrage : 12 Nm (2).

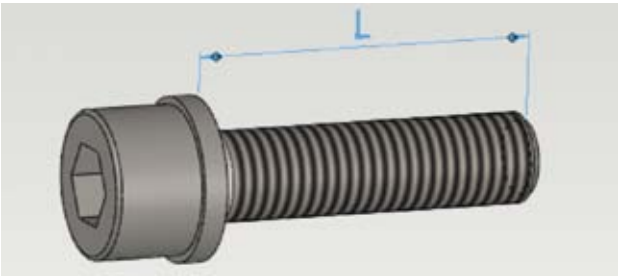




- Monter le corps de la potence avec les entretoises de longueur appropriées (3).
Important : A chaque longueur d'entretoise correspond une longueur de vis. Une longueur de vis incorrecte peut entrainer des dommages à la potence et à la fourche.



Combinaisons d'entretoises	Longueur L
Aucune	16mm
Entretoise 10mm	26mm
Entretoise 20mm	36mm
Entretoises 10+20	46mm



- Appliquer la pâte de montage entre le guidon et la potence. Installer le guidon et la bride de serrage du guidon. Les vis situées à l'avant de la potence peuvent être serrées pour mettre en contact l'avant de la bride avec le corps de la potence.







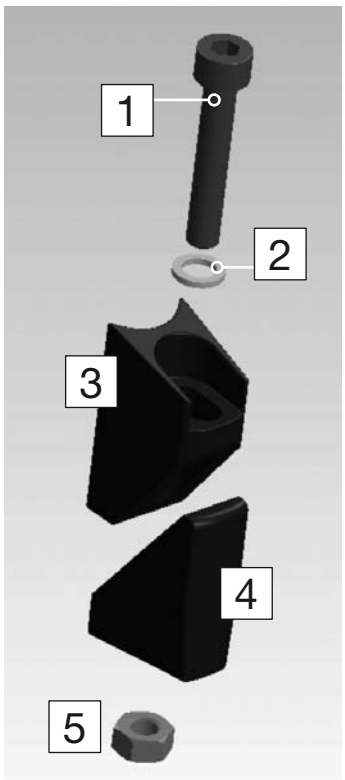


- Une fois le guidon réglé et les câbles installés, visser le capot de la potence sur la fourche.

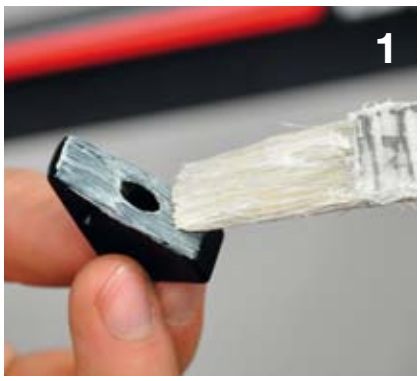


Tige de selle p2p
Serrage de selle

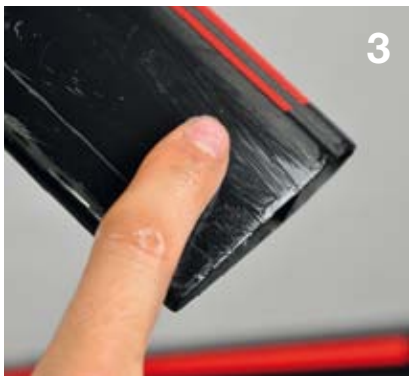
	Description	Pièce N°
	Kit serrage de selle	210531
1	Vis	
2	Rondelle frein	
3	Ecrou	
4	Coin supérieur	
5	Coin inférieur	



- Graisser les surfaces de contact entre les coins, appliquer la pâte de friction dans le tube de selle et sur la tige.







- Placer le serrage de selle d'un bloc dans le tube de selle and **le maintenir en place avec une clé allen 4mm**.
  Installer la tige de selle et visser le serrage au **couple maximum de 7.5 Nm**.





Entretien du vélo

Le BMC timemachine est un produit performant à la pointe de la technologie. Nous vous recommandons de prendre le plus grand soin de votre vélo pour qu'il délivre les meilleurs performances pendant de nombreuses années.
Si vous remarquez certaines pièces abimées ou usées, ne pas hésiter à les remplacer ou/et à contacter votre revendeur BMC.

Lavage du vélo

Quoi qu'on vous dise, ne jamais utiliser de jet haute-pression pour laver votre vélo.
Les composants du cadre ont été conçus dans une démarche d'intégration et de performance aérodynamique, ils n'ont pas été conçus pour être étanches aux lavages haute-pression.







Nous recommandons l'utilisation d'une brosse et d'un détergent tel que le **Motorex BIKE CLEAN**, rincé à l'eau abondamment.

Après le lavage

- Si de l'eau est entrée dans le cadre, elle devrait s'évacuer automatiquement sous le boitier de pédalier. Si ce n'est pas le cas, vérifier que le trou percé sous le boitier de pédalier n'est pas obstrué.
- Si vous remarquez des frictions anormales dans le fonctionnement du frein avant, retirer le capot de frein avant et contrôlez qu'aucun objet ne perturbe le fonctionnement du frein.
- Si après une longue période d'inutilisation votre jeu de direction présente des frictions importantes, il est nécessaire de remplacer les roulements. Consulter la page 32 pour les instructions.
- Si après lavage ou une sortie sous la pluie vous entendez des grincements au niveau de la tige de selle, il est nécessaire de la retirer et de rappliquer de la pâte de montage. Consulter la page 33.

Dépannage

Bruit à la selle :
o Appliquer de la pâte de montage entre les pièces de serrage de la selle et vérifier le serrage de la selle.

Bruit au tube de selle ou tige de selle glissant sous la charge :
o Appliquer de la pâte de montage entre le cadre et la tige de selle.
o Controler l'état de la tige et du serrage.
o Serrer la vis à 7.5 Nm.

Jeu dans la direction :
o Retirer le capot de la potence, libérer la vis de serrage de la potence et reserrer la vis de serrage centrale. Voir page 29.

Frictions dans le jeu de direction :
o Vérifier qu'aucun objet ne soit coincé entre le cadre et la fourche.
o Démonter le jeu de direction et remplacer les roulements. Voir page 32.

Jeu dans la potence :
o **Ne pas utiliser le vélo en cas de jeu dans la potence ou au guidon.**
o Controler les couples de serrage des vis de la potence. Voir page 32.
o Controler qu'aucune des vis n'est endommagée.

Mouvement de la roue arrière dans le cadre lors de l'utilisation :
o Les vis de réglage et centrage de la roue doivent être positionnés contre le moyeu et excercer une pression contre l'axe de roue une fois celui-ci serré.

Jeu du câble dans les leviers de frein :
o Controle de la tension des câbles de frein. Voir page 21-22.

Le levier de frein a une course trop importante :
o Controler si le levier présente du jeu.
o En l'absence de jeu, l'écartement des patins doit être réajusté. Ajouter des entretoises entre les patins de frein et les bras du frein. Voir page 22.

En cas de changement régulier entre roues d'entrainement et roues de compétition :
o La plupart des jantes carbone sont plus larges que les roues standard en aluminium. Il est souvent nécessaire d'enlever des entretoises. Pour les jantes les plus larges, il peut aussi être nécessaire de réduire l'épaisseur des garnitures des patins pour gagner de l'espace.
o Nous recommandons de garder une paire de patins réglés pour les roues d'entrainement, et une paire de patins réglés pour les roues de compétition.

BMC TRADING AG
Sportstrasse 49
CH-2540 Grenchen
Switzerland

www.bmc-racing.com