

ATTENTION

A lire impérativement avant toute utilisation !

POINTS DE VIGILANCE

Liste non exhaustive, reportez vous au manuel téléchargeable en ligne ou fourni avec vos roues pour plus d'information.

1. SERRAGE DES BLOCAGES DE ROUE

Un serrage excessif des blocages de roue est inutile et il réduit la performance. **Limitez le serrage à 10N.m** pour optimiser l'endurance et la fluidité des roulements. **SOLUTION:** serrage à la clé dynamométrique, reportez vous à sa notice pour une utilisation correcte.

2. SERRAGE ECROUS / CASSETTE / DISQUE

Le serrage des écrous de cassette et de disque est limité à **35N.m**. Un serrage supérieur est inutile et risque d'endommager les filetages. Respectez cette limite même si l'écrou du fabricant de disque ou cassette mentionne une limite de serrage supérieure. **SOLUTION:** serrage à la clé dynamométrique, reportez vous à sa notice pour une utilisation correcte.

3. PRESSIONS DES PNEUMATIQUES

La pression de gonflage maximale acceptée par la jante est précisée sur le manuel. Elle dépend de la largeur du pneumatique mentionnée sur son flanc, et de la largeur interne de jante qui est précisée sur le site internet et qui est mesurable en cas de doute. **Attention la pression de gonflage maximale de la jante est toujours inférieure à celle du pneumatique ! Bon à savoir:** la force avec laquelle un pneu de 28mm à 5 bars pousse sur la jante est identique à la force d'un pneu 23mm à 7,5 bars ! **Les conséquences d'une sur-pression sont une déformation irrémédiable de la jante, ceci n'entre pas dans le cadre de la garantie constructeur.** **SOLUTION:** contrôle impératif des pressions avec une pompe équipée d'un manomètre. Un changement de section de pneu impose d'adapter les pressions maximales.

4. PORTE-VELO SUR ATTELAGE

Des températures extrêmes sont dégagées par l'échappement lors de la régénération des filtres à particules des véhicules diesel, généralement sur long trajets à vitesse constante. **Le carbone des jantes sera définitivement endommagé par cet apport de chaleur !** Ceci est clairement identifiable et n'entre pas dans le cadre de la garantie constructeur. **SOLUTION:** Placez plutôt vos roues carbone dans le coffre, et installez une roue aluminium sur le vélo lors de ces trajets.

5. REGLAGE DES BUTEES DU DERAILLEUR

Un mauvais réglage des butées du dérailleur peut faire tomber la chaîne derrière le dernier pignon ce qui **endommagerait les rayons et parfois même le moyeu** amenant à des réparations impératives. **SOLUTION:** faites entretenir votre vélo par un professionnel si vous n'avez pas les compétences suffisantes.

6. ENTRETIEN DES MOYEUX

La mécanique des moyeux nécessite un **entretien régulier** et adéquat pour assurer un fonctionnement optimal. Un entretien effectué tardivement ou avec les mauvaises méthodes peut amener la mécanique à dysfonctionner. **SOLUTION:** reportez vous au manuel de votre moyeu fourni avec les roues ou disponible sur le site internet pour connaître les intervalles d'entretien, et les bonnes méthodes (huile ESO - graisse FIRST).

7. LIQUIDE PREVENTIF TUBELESS

La formule des liquides préventif et anti-crevaisson peut corroder les écrous de rayons en aluminium. Les fuites de produit dans la jante oxyderont les écrous et rendront les opérations de réglage du rayonnage difficile voire impossible avec obligation de remplacement. **SOLUTION:** assurez vous que le fond de jante soit totalement étanche, en particulier au niveau de la valve. Par sécurité et en cas de doute, ajoutez un morceau de scotch d'étanchéité sur la zone de la valve avant de repasser la valve. **SOLUTION2:** utilisez des produits naturels !

WARNING!

You must read this notice very carefully before each use!

SAFETY PRECAUTIONS

This notice is not comprehensive. For more information, please refer to the user manual that can be downloaded or that is supplied with your wheelset.

1. TIGHTENING OF THRU-AXLES

Overtightening thru-axles is unnecessary and reduces performance. **Tightening should be no more than a maximum 10N.m** to optimise bearing durability and a smooth operation. **SOLUTION:** Tighten with a torque wrench, refer to the manufacturer's user manual for correct use.

2. TIGHTENING OF CASSETTE / DISC LOCK RINGS

Tightening should be no more than a maximum **35N.m** Overtightening is unnecessary and may damage the threads. Respect this limit even if the disc or cassette manufacturers' user manuals indicate a higher tightening limit. **SOLUTION:** Tighten with a torque wrench, refer to the manufacturer's user manual for correct use.

3. TYRE PRESSURE

The maximum authorised tyre pressure for this rim can be found in the user manual. This can also be determined by the tyre width as indicated on the sidewall plus the internal rim width of the rim that can be found on our website (www.roues-rar.fr/en) or measured using a sliding calliper. **Warning. Please note that the maximum rim pressure is always lower than the maximum tyre pressure! Good to know,** the force with which a 28mm tyre inflated to 5 bar pushes on the rim is identical to that of a 23mm tyre inflated to 7.5 bar! **The impact of overinflating a tyre is irremediable deformation of the rim, which is not covered by the manufacturer's warranty.** **SOLUTION:** Always check tyre pressures before every ride using a pump fitted with a pressure gauge. If you change tyre widths, adjust the maximum tyre pressure accordingly.

4. TOWBAR BIKE CARRIERS

Very high temperatures are emitted from the car exhaust due to particle filters found in diesel vehicles. Especially for long journeys at a constant speed. **WARNING. These high temperatures will permanently damage the carbon fibre used in the rim build!** This is clearly visible and is not covered by the manufacturer's warranty. **SOLUTION:** When travelling, place the carbon rims in the car's boot. And travel with alloy wheels mounted on the bike for all your journeys.

5. DERAILLEUR LIMIT SCREWS ADJUSTMENT

Incorrectly adjusted derailleur limit screws can cause the chain to jump and jam behind the big sprocket possibly **damaging the spokes and sometimes even the hub**, requiring essential repairs. **SOLUTION:** Have your bike serviced by a professional if you don't possess the necessary skills.

6. HUB MAINTENANCE

Hub mechanisms require regular and adequate maintenance to ensure optimum operation. Maintenance carried out too late or using the wrong methods can lead to mechanical defects. **SOLUTION:** Refer to the hub user manual supplied with the wheels or that can be found on our website (www.roues-rar.fr/en) for maintenance intervals and the correct lubricants to use (ESO oil - FIRST grease).

7. TUBELESS SEALANT

The formula used in puncture-prevention liquid sealants can corrode alloy spoke nipples. Leaks of sealant from the rim will oxidise spoke nipples and make it difficult, if not impossible, to adjust the spoke lacing, making their replacement necessary. **SOLUTION:** Ensure that the rim tape is completely airtight, and as a safety precaution and if in doubt, place a piece of adhesive tape over the valve hole, then make a small hole in the tape before correctly seating the valve in the valve hole. **SOLUTION2:** Use natural products as sealants!