

**NOTICES & LIMITES D'UTILISATION
DES ROUES CORIMA
OWNER'S MANUAL & RESTRICTIONS OF USE
CORIMA WHEELS**



PRENEZ LA ROUE DES GRANDS

IMPORTANT : Avant d'utiliser votre produit CORIMA, lire attentivement la notice d'utilisation.

Cher(e) Client(e),

Félicitations, vous avez choisi d'équiper votre vélo avec un produit CORIMA. Nous vous invitons à lire très attentivement ce manuel comportant des renseignements importants sur le montage, l'utilisation et l'entretien de votre roue / vos roues ou de vos accessoires.

Une utilisation conforme et un entretien régulier de votre roue / vos roues et de vos accessoires accroîtront la durée de vie du produit / des produits.

ATTENTION !

Ce produit CORIMA a été conçu et fabriqué pour être exclusivement utilisé sur des vélos de course ou des fauteuils d'athlétisme ne roulant que sur des routes goudronnées, lisses et en bon état ou sur des pistes. Toute autre utilisation de ce produit, par exemple : pour du tout terrain, du cyclo-cross (sauf roues AERO CC), ou encore une utilisation sur des chemins ou routes en mauvais état pourrait endommager ce dernier, ou entraîner son dysfonctionnement ou encore provoquer un accident grave – voire mortel. Nous indiquons volontiers que nous avons avec ces produits des références d'usage par des utilisateurs sur plusieurs dizaines de milliers de kilomètres à leur plus grande satisfaction (communication sur simple demande à CORIMA SA).

CORIMA S.A. - Sortie Autoroute A7 - F-26270 LORIOLE SUR DROME, FRANCE

Tel : 33 (0) 4 75 63 85 37 – Fax : 33 (0) 4 75 63 93 03

E-mail : corima@corima.com

www.corima.com

Juin 2010

SOMMAIRE

1 - CONSEILS DE SECURITE	p. 4
2 - COMMENT MONTER VOTRE ROUE SUR LE CADRE ?	p. 5
3 - COMMENT UTILISER LES BLOCAGES RAPIDES ?	p. 5
4 - REGLAGE DE LA TENSION DES RAYONS ET CENTRAGE DES ROUES	p. 8
5 - FREINAGE / PATINS DE FREINS	p. 9
6 - COMMENT SE SERVIR DU PROLONGATEUR DE VALVE ?	p. 10
7 - COMMENT CHANGER LE CORPS DE CASSETTE ?	p. 12
8 - MONTAGE DE LA CASSETTE SUR LE CORPS DE ROUE LIBRE COMPATIBLE SHIMANO 8/9/10V-SRAM	p. 14
9 - COMMENT COLLER ET DECOLLER UN BOYAU SUR UNE JANTE CARBONE ?	p. 14
10 - ROUES PISTE : AERO, 3 BATONS, 4 BATONS ET PARACULAIRES, A BOYAU	p. 14
11 - COMMENT MONTER LE KIT « ROUTE EN PISTE » SUR UNE ROUE MONOCOQUE ARRIERE PREPAREE POUR LE MONTAGE DU KIT ?	p. 15
12 - TABLEAU DES ROULEMENTS EQUIPANT NOS MOYEUX	p. 16
13 - ENTRETIEN DES ROUES	p. 17
14 - DUREE DE VIE	p. 19
15 - GARANTIE	p. 19
16 - LA REGLE « SATISFAIT OU REMBOURSE »	p. 20
17 - RETOUR D'UN PRODUIT AU SERVICE APRES-VENTE DE CORIMA S.A	p. 20
A - ROUES A RAYONS : AERO, AERO+, WINIUM, WINIUM+	p. 21
B - ROUES A RAYONS : AERO CC «CYCLO-CROSS»	p. 22
C - JANTES	p. 23
D - ROUES MONOCOQUES : 3 BATONS, 4 BATONS, PARACULAIRES, MCC	p. 24
E - ROUES DE FAUTEUIL D'ATHLETISME ET HANDBIKE	p. 25
F - PATINS DE FREINS CORIMA	p. 29
CORIMA EN BREF	p. 58
PLAN D'ACCÈS	p. 59

1 | CONSEILS DE SECURITE

1-1 | AVANT D'UTILISER VOTRE VELO :

- Vérifiez que vos blocages rapides sont correctement serrés.
- Vérifiez la pression et le bon état de vos pneus ou boyaux, assurez-vous que la pression de gonflage est conforme au type de roue(s) que vous utilisez (pression maximale autorisée pour les roues à pneu : 8 bars).
- Vérifiez que votre jante n'est pas endommagée.
- Vérifiez que les rayons sont en bon état, qu'ils ne sont pas tordus ou détendus.
- Vérifiez que les patins de freins CORIMA OBLIGATOIRES et les câbles de votre vélo sont en bon état et qu'ils fonctionnent parfaitement bien.
- Veillez au bon réglage des patins sur la jante pour éviter tout dommage de la jante (voir croquis n°1 dans chapitre 5).
- Vérifiez que votre roue est bien centrée et qu'elle ne touche pas les patins en tournant.

1-2 | REGLES GENERALES

- Ne pas enlever les autocollants posés sur la jante liés aux consignes d'utilisation.
- Suivez les conseils d'entretien périodique.
- N'utilisez que des pièces de rechange d'origine CORIMA.
- N'effectuez pas d'intervention ou de modification sur votre roue telles que perçage, ponçage etc...
- Les éventuelles pièces endommagées suite à des chocs ou accidents doivent être remplacées par des pièces de rechange CORIMA et non pas réparées.
- N'utilisez que des patins de freins CORIMA spécifiques pour le freinage sur jantes carbone.
- Par temps de pluie ou sur route mouillée, les distances de freinage sont rallongées. Pensez-y et anticipez votre freinage !
- Veuillez lire attentivement le chapitre 5 « Freinage / Patins de freins ».
- CORIMA vous recommande de porter un casque de protection homologué et vous conseille d'être respectueux du code de la route.
- En cas de crevaison, évitez de rouler à plat pour ne pas détériorer la jante carbone.
- Le poids du cycliste et du vélo ne doit pas excéder 100 kg. Pour les roues WINIUM+ MCC le poids du cycliste et du vélo ne doit pas excéder 85 kg.

2 | COMMENT MONTER VOTRE ROUE SUR LE CADRE ?



photo 1



photo 2

- Installez la roue dans les pattes du cadre et vérifiez qu'elle est correctement positionnée.
- Vérifiez le centrage de la roue par rapport au cadre et par rapport à la fourche.
- Bloquez les roues avec les blocages rapides comme indiqué ci-après (**photos n°1 et n°2**).
- Assurez-vous du bon sens de rotation de votre roue avant 4 BATONS et/ou 3 BATONS pour bénéficier de son avantage aérodynamique (bord d'attaque et bord de fuite). Le sens de rotation est indiqué sur l'autocollant autour du moyeu.

3 | COMMENT UTILISER LES BLOCAGES RAPIDES ?

ATTENTION ! Utilisez toujours et uniquement le blocage rapide fourni d'origine avec la roue !

En intervenant sur le levier de blocage (en le faisant tourner de la position ouverte à la position fermée), la distance entre l'écrou du blocage et le capuchon du levier lui-même se réduit. La pression obtenue permet de maintenir la roue bloquée sur les pattes de la bicyclette.

3-1 | REGLAGE DU BLOCAGE RAPIDE

- Tournez le levier de façon à ce qu'il soit parallèle avec l'axe de la roue (**photo n° 3**)
- Vissez l'écrou à fond uniquement par la force de la main (**photo n° 4**)
- Poussez le levier en position fermée et vérifiez que la roue est bloquée (**photo n° 5**)



photo 3



photo 4



photo 5



photo 6



photo 7

- S'il est possible de mettre facilement le levier en position de fermeture, ceci veut dire que la force de fermeture est insuffisante : mettre le levier en position ouverte, visser l'écrou de 1/4 de tour et remettre le levier sur la position fermée.
- A l'inverse, si vous constatez qu'il est impossible de fermer le levier à fond (la **photo n° 6** montre le levier correctement fermé et la **photo n° 7** illustre que le blocage est mal fermé), ceci veut dire que la force de fermeture est trop grande : mettre le levier en position ouverte, dévisser l'écrou de 1/8 de tour et refermer le levier.



photo 8



photo 9

ATTENTION ! Il est important de se rappeler qu'un seul demi-tour de l'écrou peut faire la différence entre une fermeture correcte et une fermeture trop souple. Un serrage trop prononcé peut endommager ou casser le blocage rapide.

- Recommencez éventuellement le réglage.
- Quand vous fermez le levier de blocage, positionnez-le comme le montrent les **photos n° 8 et n° 9** de façon à ce qu'il soit facile d'y avoir accès au moment de son ouverture.
- Entraînez-vous pour utiliser le blocage rapide jusqu'à ce que vous soyez en mesure d'obtenir des fermetures correctes en toute facilité.

3-2 | COMMENT CONTROLER LA POSITION DU LEVIER ?



photo 10



photo 11

Le levier est en position ouverte (**photo n° 10**) et mal fermé (**photo n° 11**).

Le levier est en position fermée (**photo n° 12**).

Quand vous fermez le blocage, assurez-vous que le levier est en fin de course (**photos n° 13 et n° 14**).



photo 12



photo 13



photo 14

3-3 | ENTRETIEN DU BLOCAGE RAPIDE

Après plusieurs lavages ou après plusieurs sorties sous la pluie, démontez le blocage du moyeu et graissez la tige sur toute sa longueur afin d'éviter tout type d'oxydation (Graisse type Kluber Isoflex Super LDS18, résistante à l'oxydation et au vieillissement et assurant une bonne protection contre la corrosion). Après toute chute changer de suite le blocage rapide par un blocage rapide neuf.

ATTENTION ! Ne fermez jamais le blocage en utilisant le levier comme un simple écrou (**photo n° 15**) : le serrage s'effectue en poussant le levier de la position ouverte à la position fermée comme indiqué précédemment.



photo 15

4 | REGLAGE DE LA TENSION DES RAYONS ET CENTRAGE DES ROUES

La tension de vos rayons est réglée à l'usine. Après un certain temps d'utilisation, en fonction du type d'utilisateur, des conditions d'utilisation et du soin apporté à votre roue, il sera parfois nécessaire de réajuster la tension des rayons à l'aide de la clé fournie avec la roue (sauf pour roue AERO+ TUBELESS et WINIUM+ TUBELESS).

ATTENTION ! Ne tendez pas trop les rayons sous peine d'endommager la jante ou le moyeu. En raison de la forte tension des rayons côté cassette de la roue arrière, le serrage / desserrage des écrous est délicat. Pour un réglage éventuel du voile, privilégiez un ajustage sur les rayons du côté opposé à la cassette pour ne pas détériorer les écrous.

Un contrôle effectué chaque saison dans nos ateliers, vous assure le meilleur réglage possible du voile, du saut, de la tension des rayons et du centrage de la roue.

Modèle de roue	Boyaу/ Pneu	Diamètre	Avant/ Arrière côté cassette	Nombre de rayons	Type de rayon	Tension max (kg)
AERO	boyaу	700C	Avant	18 rayons	Cx	80
AERO	boyaу	700C	Arrière	24 rayons	Cx	150
AERO	pneu	700C	Avant	18 rayons	Cx	80
AERO	pneu	700C	Arrière	24 rayons	Cx	150
AERO+	boyaу	700C	Avant	18 rayons	Cx Ray	65
AERO+	boyaу	700C	Arrière	20 rayons	Cx	160
AERO+	boyaу	700C	Arrière	24 rayons	Cx	160
AERO+	pneu	700C	Avant	18 rayons	Cx Ray	65
AERO+	pneu	700C	Arrière	20 rayons	Cx	160
AERO+	pneu	700C	Arrière	24 rayons	Cx	160
AERO+ TUBELESS	pneu	700C	Avant	18 rayons	Cx Ray	65
AERO+ TUBELESS	pneu	700C	Arrière	20 rayons	Cx	160
WINIUM	boyaу	700C	Avant	24 rayons	Cx 2,4	60
WINIUM	boyaу	700C	Arrière	24 rayons	Cx 2,4	115
WINIUM	pneu	700C	Avant	24 rayons	Cx 2,4	60
WINIUM	pneu	700C	Arrière	24 rayons	Cx 2,4	115
WINIUM+	boyaу	700C	Avant	18 rayons	Cx Ray	60
WINIUM+	boyaу	700C	Arrière	20 rayons	Cx 2,4	115
WINIUM+	pneu	700C	Avant	18 rayons	Cx Ray	60
WINIUM+	pneu	700C	Arrière	20 rayons	Cx 2,4	115
WINIUM+ TUBELESS	pneu	700C	Avant	18 rayons	Cx Ray	60
WINIUM+ TUBELESS	pneu	700C	Arrière	20 rayons	Cx 2,4	115
CORIMA CC	boyaу	700C	Avant	18 rayons	Leader	80
CORIMA CC	boyaу	700C	Arrière	24 rayons	Leader	135
AERO HBB	boyaу	650C	Avant	24 rayons	Cx	120
AERO HBB	boyaу	650C	Arrière	24 rayons	Cx	120
AERO HBB	boyaу	700C	Avant	24 rayons	Cx	150
AERO HBB	boyaу	700C	Arrière	24 rayons	Cx	150
AERO HBP	pneu	700C	Avant	24 rayons	Cx	150
AERO HBP	pneu	700C	Arrière	24 rayons	Cx	150

Les tensions données dans le tableau ont été mesurées avec un tensiomètre SAPIM
 Pour les autres modèles de roues (650c, etc...), nous consulter.

5 | FREINAGE / PATINS DE FREINS

ATTENTION ! POUR ASSURER UN FREINAGE RÉGULIER ET PRÉCIS ET ÉVITER UNE USURE PRÉMATURÉE DES JANTES, L'UTILISATION DES PATINS CORIMA EST OBLIGATOIRE AVEC LES ROUES CORIMA.

5-1 | FREINAGE

- Vérifiez que les câbles et les patins freins CORIMA OBLIGATOIRES de votre vélo sont en bon état et qu'ils fonctionnent parfaitement bien.
- Veillez au bon réglage des patins sur la jante pour éviter tout dommage de la jante (**voir croquis n° 1**).
- Vérifiez régulièrement l'état d'usure des patins et remplacez-les lorsqu'ils sont usés.
- Par temps de pluie ou sur route mouillée, les distances de freinage sont rallongées. Pensez-y et anticipez votre freinage !

Pour profiter plus longtemps des caractéristiques exceptionnelles de votre roue CORIMA, nous vous demandons de bien vouloir **observer strictement les réserves d'utilisation ci-dessous** :

- La résine employée pour la fabrication de la partie de la jante qui reçoit le pneu résiste sous charge à une température élevée (**180°C**), **la pression dans le pneu ne doit pas excéder 8 bars (120 psi)**.

- L'utilisateur doit contrôler deux phénomènes qui peuvent détériorer la géométrie de la jante en particulier sur sa surface de freinage :

- **éviter** des pressions, dans le pneu, supérieures à celles recommandées,
- **éviter** des freinages trop prolongés ou répétés qui soumettraient la jante à des températures supérieures à celle indiquée ci-dessus.

Les dégradations caractéristiques qui seraient obtenues par l'un ou l'autre, ou la conjonction des deux phénomènes ci-dessus, ne résulteraient pas d'un vice caché dans la fabrication du produit et ne pourraient donc pas justifier un échange gratuit sous garantie de la roue.

Concernant l'usure des jantes, un contrôle annuel des roues est recommandé. CORIMA appréciera le degré d'usure et pourra vous indiquer le niveau de fiabilité des jantes.

5-2 | PATINS



L'utilisation des patins de freins CORIMA est obligatoire avec toute la gamme de roues CORIMA.

Spécialement étudié pour le freinage sur composites carbone, le patin composite CORIMA est le fruit de tests effectués en laboratoires et par des cyclistes en conditions extrêmes de freinage avec de bons résultats pour les paramètres essentiels que sont :

- **L'efficacité de freinage** : sur le mouillé et sur le sec, ce patin permet aux cyclistes d'être en sécurité avec un freinage progressif et contrôlé.
- **La tenue en température** : ce patin résiste à l'échauffement et réduit le risque de blocage de la roue.
- **La résistance à l'usure** : ce patin a une durée de vie plus longue du fait de la sélection de matériaux adaptés.
- **Le bruit** : élimination du bruit strident fréquent au freinage. Cependant, le contact des patins de freins CORIMA neufs sur une jante neuve peut provoquer du bruit lors du freinage. Ce bruit s'atténuera après une période de rodage.

Le patin composite CORIMA combine la performance et le confort d'utilisation.

Les patins de freins CORIMA sont compatibles sur supports Shimano (Dura-Ace, Ultegra, 105), Campagnolo (Record, Centaure, Chorus), pour des groupes à partir de l'année 2000 et SRAM.

Remplacement des patins

- Enlever le patin en le faisant coulisser du support par le côté ouvert (arrière).
- Installer le nouveau patin en le faisant coulisser sur le support, de l'arrière vers l'avant jusqu'à ce qu'il bute contre la partie fermée.

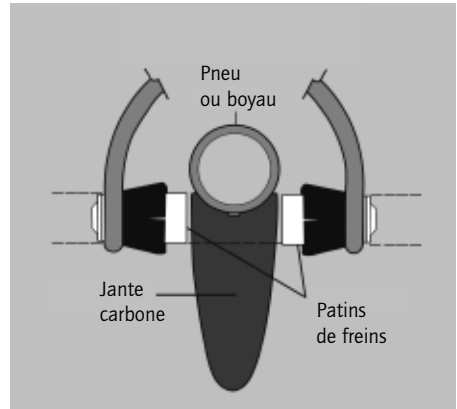
IMPORTANT ! Ce type de patin n'a pas la souplesse d'un patin en caoutchouc, c'est la raison pour laquelle lors du montage du patin sur le support, veillez à ne pas le plier ou le déformer car ceci pourrait entraîner sa casse.

ATTENTION !

- Vérifiez toujours que la partie fermée du porte-patin est orientée vers l'avant, dans le sens de la marche. Un montage incorrect du porte-patin peut provoquer la sortie du patin, il sera alors impossible de freiner.
- Vérifiez périodiquement l'état d'usure des patins et remplacez-les avant que les supports de patins ne viennent endommager la jante.
- Contrôlez l'état de vos patins en vous assurant qu'il n'y a pas de particules étrangères (gravillons, copeaux métalliques, etc...) qui pourraient endommager la jante.

ATTENTION

bien aligner les patins de freins sur le haut de la jante

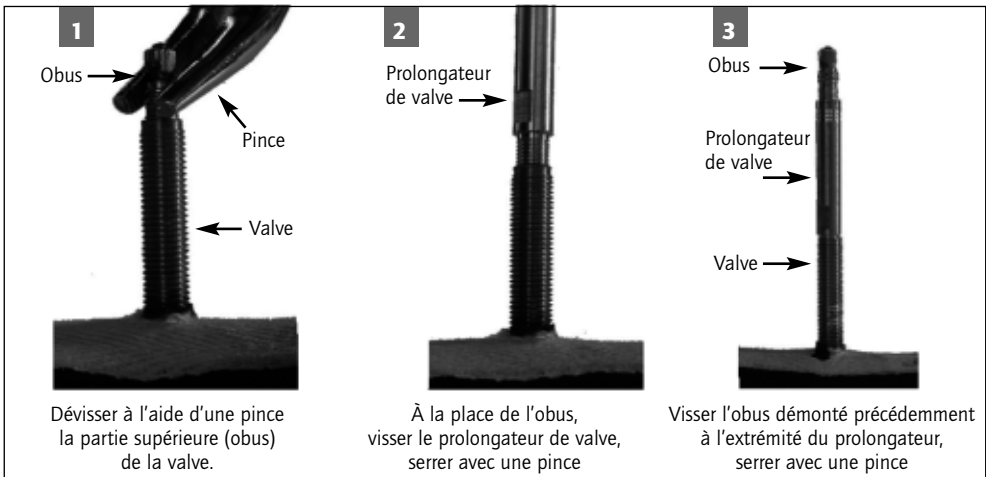


croquis n° 1

6 | COMMENT SE SERVIR DU PROLONGATEUR DE VALVE ?

6-1 | MONTAGE DU PROLONGATEUR DE VALVE POUR VALVE DÉMONTABLE (Réf : 270153)

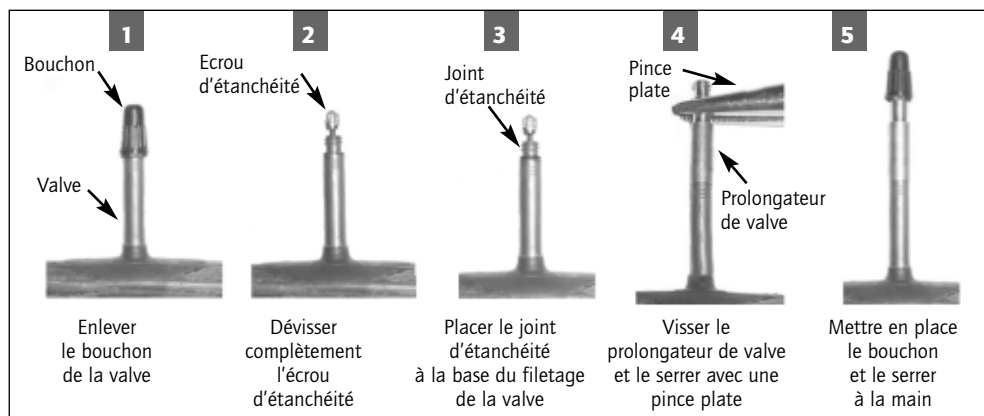
Votre roue à BOYAU est livrée avec un prolongateur de valve qui fonctionne avec une valve presta à obus démontable.



Attention : ce prolongateur ne peut se monter que sur des valves avec un obus démontable.

6-2 | MONTAGE DU PROLONGATEUR DE VALVE POUR VALVE NON DÉMONTABLE (Réf : 270154)

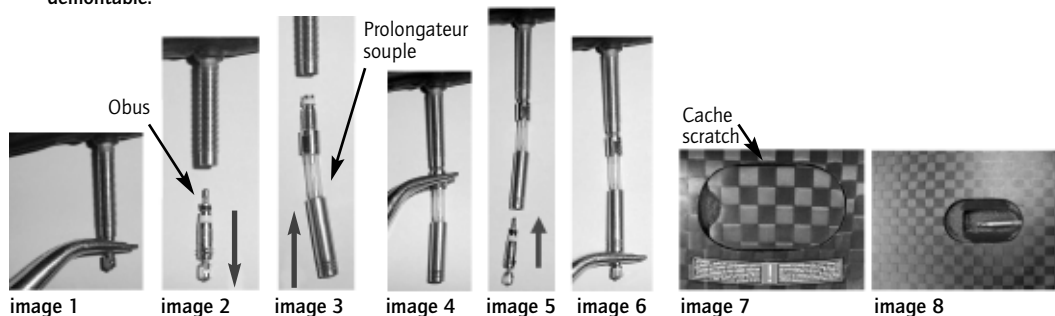
Votre roue à PNEU est livrée avec un prolongateur de valve qui fonctionne avec une valve à obus démontable ou non démontable.



Ce prolongateur peut se monter sur des valves avec un obus démontable ou non démontable.

6-3 | MONTAGE DU PROLONGATEUR DE VALVE FLEXIBLE POUR ROUES PARACULAIRES (Ref : 270097 POUR VALVE DÉMONTABLE)

Votre roue à BOYAU est livrée avec un prolongateur de valve flexible qui fonctionne avec une valve presta à obus démontable.



Montage du prolongateur :

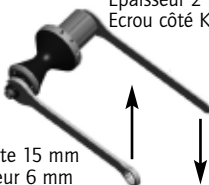
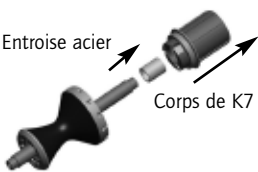
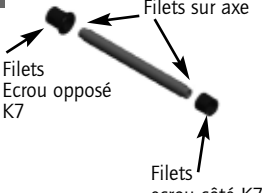
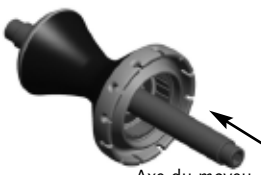
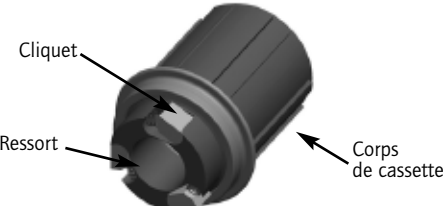
- Dévisser l'obus de la valve Presta à l'aide d'une pince (image 1 et image 2).
- Visser le prolongateur souple dans le corps de la valve Presta (image 3 et image 4).
- Visser l'obus au bout du prolongateur souple avec une pince (image 5 et image 6).

Gonflage du boyau :

- Retirer le cache scratch (image 7).
- Vérifier que le prolongateur souple est bien en place (image 8).
- Dévisser l'écrou de l'obus pour gonfler la chambre.
- Positionner l'adaptateur de la pompe (image 9).
- Privilégier une pression de gonflage dans la limite du pneumatique ou du boyau. La pression de gonflage doit impérativement être contrôlée à l'aide d'un manomètre.
- Revisser ensuite l'écrou de l'obus puis repositionner le cache scratch.

7 | COMMENT CHANGER LE CORPS DE CASSETTE ?

- 1 • Ôtez le blocage rapide de l'axe du moyeu arrière.
- 2 • A l'aide d'un fouet à chaîne et d'un démonte roue libre, dévissez l'écrou de blocage de la cassette.
ATTENTION : utilisez le démonte roue libre compatible avec votre cassette.
- 3 • Retirez chaque pignon de la cassette.
- 4 • Desserrez les écrous extérieurs du moyeu arrière. Utilisez une clé plate de 15 mm (épaisseur 6 mm) pour l'écrou situé à l'opposé du corps de roue libre. Pour l'écrou vissé du côté corps de roue libre employez une clé plate fine de 15 mm (épaisseur 2 mm) ou alors utilisez une clé Allen de 5 mm dans le logement de l'axe. **(croquis A, B,C)**.
Attention : les écrous sont bloqués avec une colle type frein-filet faible (loctite 225).
- 5 • Retirez le corps de roue libre et l'entretoise en acier en veillant à ne pas perdre les 3 ressorts et les 3 cliquets **(croquis D)**.
- 6 • Retirez complètement l'axe du moyeu **(croquis E)**.
- 7 • Nettoyez les filets des écrous et l'axe avec de l'acétone **(croquis F)**.
- 8 • Nettoyez la couronne crantée avec un chiffon et graissez la couronne crantée et la partie lisse devant **(croquis G)**.
- 9 • Vérifiez l'état des roulements du moyeu.
- 10 • Si vous observez quelques gouttes d'eau à l'intérieur du moyeu, laissez sécher le moyeu dans un endroit sec.
- 11 • Graissez la surface lisse de l'axe (pas les filets).
- 12 • Introduisez l'axe dans le corps de moyeu **(croquis H)**.
- 13 • Positionnez l'écrou à l'opposé du corps de cassette. Utilisez du frein filet faible **(croquis I)**.
- 14 • Placez l'entretoise en acier et graissez l'extérieur de celle-ci **(croquis J)**.
- 15 • Glissez le corps de cassette le long de l'axe **(croquis K)**.
- 16 • A l'aide d'un tournevis, enclenchez chacun des trois cliquets **(croquis L)**.
- 17 • Poussez complètement le corps de cassette dans le corps de moyeu. **(croquis M)**.
- 18 • Vissez l'écrou côté corps de cassette. Utilisez du frein filet faible.
Shimano : réf. 400146 écrou ext. droit Alu AR Cassette 12,9 mm.
Campagnolo : réf. 400179 écrou ext. droit Alu AR Cassette 15,4 mm.
- 19 • Bloquez les écrous. **ATTENTION** : le couple de serrage est **5Nm** au maximum. Utilisez une clé dynamométrique pour ne pas détériorer les roulements de précision.
- 20 • Graissez le corps de la roue libre et ses cannelures.
- 21 • Remontez la cassette sur le corps de roue libre vous reportant à la notice constructeur.

A Clé plate 15 mm Épaisseur 2 mm Ecrou côté K7  Clé plate 15 mm Épaisseur 6 mm Ecrou opposé K7	B Clé Allen 5 mm Logement dans axe  Clé plate 15 mm Épaisseur 6 mm Ecrou opposé K7	C Ecrou opposé K7  Ecrou côté K7
D Entroise acier  Corps de K7	E Axe du moyeu arrière 	F Filets sur axe  Filets Ecrou opposé K7 Filets ecrou côté K7
G  Couronne crantée	H  Axe du moyeu arrière	I  Ecrou opposé K7
J  Entroise acier	K  Corps de K7	L Appuyez sur chaque cliquet avec un tournevis fin 
M  Ecrou côté K7	N  Cliquet Ressort Corps de cassette CORPS DE ROUE LIBRE	

8 | MONTAGE DE LA CASSETTE SUR LE CORPS DE ROUE LIBRE COMPATIBLE SHIMANO 8/9/10V-SRAM

Votre roue arrière est livrée avec **trois** rondelles de calage (**deux de 0.6 mm et une de 1.2 mm**) qui peuvent être nécessaires au montage de la cassette pour bien bloquer les pignons entre eux. Si ces rondelles sont nécessaires, elles doivent être positionnées sur le corps de roue libre avant le montage de la cassette.

Les rondelles de calage ne sont pas fournies pour les corps de roue libre pour cassette Shimano 10V et Campagnolo 9/10/11V car elles ne sont pas nécessaires.



9 | COMMENT COLLER ET DECOLLER UN BOYAU SUR UNE JANTE CARBONE ?

9-1 | COMMENT COLLER UN BOYAU SUR UNE JANTE CARBONE ?

Utilisez une colle standard destinée à cet usage. Avant d'appliquer la colle à boyau, il est nécessaire de passer un papier de verre, légèrement, sans "entamer" le carbone, sur le fond de jante, de nettoyer avec un chiffon sec et de l'acétone pour obtenir une bonne adhérence de la colle. Utilisez suffisamment de colle sur le boyau et sur la jante et respectez les indications données par le fabricant de la colle. Veillez à bien centrer le boyau sur la jante. Vous pouvez nettoyer à l'acétone les éventuelles bavures de colle sur la jante.

Vérifiez toujours avant de partir le bon collage de vos boyaux.

9-2 | COMMENT DÉCOLLER UN BOYAU SUR UNE JANTE CARBONE ?

Le boyau doit être dégonflé pour pouvoir être enlevé de la jante.

Avec les deux mains, pincer le boyau entre vos paumes de mains et vos doigts, paumes vers l'avant.

Repousser le boyau en dehors de la jante avec les pouces. Si le collage est trop résistant, cherchez sur le pourtour de la roue l'endroit le plus facile pour le décoller. Lorsque le boyau commence à se décoller, poursuivez l'opération sur tout le diamètre. Attention à bien décoller le boyau du fond de jante et ne pas arracher la toile de protection de la couture.

10 | ROUES PISTE : AERO, 3 BATONS, 4 BATONS ET PARACULAIRES, A BOYAU

Nos roues avant « route » peuvent être modifiées pour la PISTE en remplaçant le blocage rapide par des cônes de serrage + vis (ref : 400161) de chaque côté de l'axe.

Nos roues arrière PISTE sont livrées avec l'écrou de serrage du pignon fixe (ref : 400147).

Le filetage compatible pour le pignon piste = Diam. 34.7 X 24TPI. Le filetage compatible pour le contre-écrou piste = Diam. 32.7 X 24TPI.

ATTENTION ! Lors du dévissage du pignon fixe du moyeu, il est nécessaire de tenir le corps de moyeu dans sa partie adaptée avec une clé plate de 27 mm.

11 | COMMENT MONTER LE KIT « ROUTE EN PISTE » SUR UNE ROUE MONOCOQUE ARRIERE PREPAREE POUR LE MONTAGE DU KIT ?

Ce kit est destiné aux cyclistes qui pratiquent le vélo sur route et sur piste mais ne convient pas aux athlètes spécialisés dans les compétitions sur piste (vitesse, km). Si votre pratique est principalement tournée vers une utilisation piste, nous vous recommandons d'acheter une roue AR avec un **moyeu piste** uniquement.

KIT ADAPTATEUR ROUTE EN PISTE, notice de montage

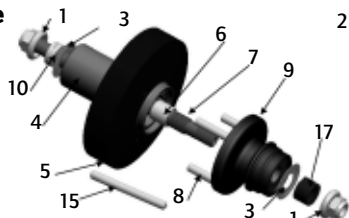
montage piste

Poids : 130 g

Adaptateur en aluminium

Goupilles en acier inoxydable

Réf : 400115



- 1** Ref : 400160 Ecrrou de blocage PISTE AR (acier) à collerette
- 2** Ref : 400175 Ecrrou ext. gauche (alu) AR opposé cassette 11.6 mm
- 3** Ref : 400162 Flasque inox 304L
- 4** Ref : 20016 Moyeu AR Cass.Shima 10V ou 20018 Moyeu AR Cass.Campa 9/10/11V
- 5** Roue monocoque (4 BATONS ou PARACULAIRE)
- 6** Ref : 400155 Entretoise (acier) body cass. 12.9 mm
- 7** Ref : 400102 Axe AR piste (acier)
- 8** Goupilles d'entraînement de l'adaptateur piste
- 9** Ref : 400116 Adaptateur (moyeu) AR route en piste (roues monocoques)

MONTAGE DE L'ADAPTATEUR

- démonter l'axe route (**11**)
- retirer le corps de cassette (**12**)
- garder le flasque inox (**3**)
- laisser l'entretoise (**16**) sur l'axe route
- nettoyer toute salissure à l'aide d'un chiffon sec
- vérifier l'état des roulements
- mettre en place l'axe AR piste (**7**) dans le corps de moyeu (**4**)
- placer le flasque inox (**3**) du côté opposé à l'entraînement

IMPORTANT ! face bombée contre le roulement.

- visser l'écrou cranté (**10**) du même côté
- positionner l'entretoise (**6**) sur l'axe
- placer l'adaptateur (**9**) en alignant les 3 goupilles (**8**) avec les trous de la roue (**5**)

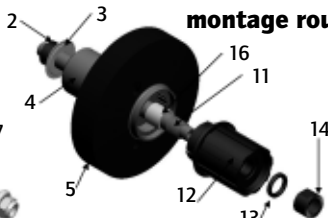
ATTENTION : faire impérativement glisser l'adaptateur (**9**) sur l'axe (**7**) monté dans le corps de moyeu (**4**) pour ne pas détériorer le montage.

- terminer la mise en place en tapant à l'aide d'un maillet en bois ou en plastique

ATTENTION : ne pas utiliser d'outil métallique pour la mise en place de l'adaptateur (**9**). Bien taper dans la direction de l'axe (**7**).

- introduire le deuxième flasque inox (**3**) (face bombée contre le roulement)
- visser et serrer modérément l'écrou ext. droit (**17**)
- mettre en place la roue sur le cadre ou la fourche et serrer les écrous de blocage piste AR (**1**) pour la fixer.

montage route



- 10** Ref : 400117 Ecrrou cranté (inox) 6.3mm
- 11** Ref : 400101 Axe AR ROUTE (alu)
- 12** Ref : T400141, T400187, T400188 Corps de cassette (body compatible CAMPAGNOLO, SHIMANO, SRAM)
- 13** Ref : 400018 Rondelle de calage (alu) 1 mm (rondelle nécessaire au centrage de la roue, elle est facultative)
- 14** Ref : 400146 Ecrrou ext. droit (alu) AR cass. 12.9 mm pour Shimano ou 400179 Ecrrou ext. droit (alu) AR cass. 15.4 mm pour Campagnolo
- 15** Ref : 400114 Goupille Ø 6mm (longueur 60 mm) démonte kit adaptateur « route en piste ».
- 16** Ref : 400118 Entretoise acier body cass. (18 mm)
- 17** Ref : 400171 Ecrrou ext. droit Alu AR cassette 14.4 mm

DEMONTAGE DE L'ADAPTATEUR

- démonter l'écrou de blocage piste AR (**1**)
- retirer l'écrou ext. droit (**17**)
- enlever le flasque inox (**3**)
- taper alternativement avec un maillet en bois ou en plastique et à l'aide de la goupille Ø 6mm et longueur 60 mm fournie sur les 3 goupilles (**8**) du côté opposé à l'entraînement pour chasser progressivement l'adaptateur (**9**).

ATTENTION : bien taper dans la direction de l'axe (**7**). Faire impérativement glisser l'adaptateur (**9**) sur l'axe (**7**) monté dans le corps de moyeu (**4**) pour ne pas détériorer le montage.

- retirer l'entretoise (**6**)
- retirer l'axe (**7**)
- garder un flasque inox (**3**)
- nettoyer toute salissure à l'aide d'un chiffon sec
- vérifier l'état des roulements

Pour le montage en version route, veuillez suivre les instructions du croquis « montage route ».

INFORMATION POUR LES ROUES AR PISTE : Le filetage compatible pour le pignon piste = Diam. 34.7 X 24TPI.
Le filetage compatible pour le contre-écrou piste = Diam. 32.7 X 24TPI.

12 | TABLEAU DES ROULEMENTS EQUIPANT NOS MOYEUX

Tous nos moyeux sont équipés de roulements annulaires

DESIGNATION MOYEU	STANDARD				CERAMIQUES
	REF: 270223 6801	REF: 270225 6001	REF: 270230 6902	REF: 270188 6901	REF: 270260 6801
MOYEUX ROUES RAYONS					
T70104 AV 12R (P) (Noir)	2				
T70102 AV 18R (P) (Noir)	2				
T70103 AV 24R (P) (Noir)	2				
T70600 AR 24R C.SHIMA 10V (Piercing Noir)	3	2			
T70601 AR 24R C.CAMPA 8/9/10/11V (Piercing Noir)	3	1		1	
T70605 AR 24R C.SHIMA 10V-SRAM (Piercing Noir)	3	2			
T70047 AV 18R PISTE (P)(Noir)	2				
T70049 AV 24R PISTE (P)(Noir)	2				
T70008 AR 24R PISTE (Diabolo Noir)		2			
T70702 AV CARBONE PRO C6 18R (12K)	2				
T70721 AV CARBONE PRO C6 18R (12K) (RAYONNAGE X 2)	2				
T70703 AR CARBONE TRAD C6 20R C. SHIMA 10V (12K)	2	2			
T70704 AR CARBONE TRAD C6 20R C. CAMPA 9/10/11V (12K)	2	1		1	
T70705 AR CARBONE TRAD C6 20R C. SHIMA 8/9/10V -SRAM (12K)	2	2			
T70712 AV CARBONE PRO C6 18R (3K)	2				
T70720 AV CARBONE PRO C6 18R (3K) (RAYONNAGE X 2)	2				
T70713 AR CARBONE TRAD C6 20R C. SHIMA 10V (3K)	2	2			
T70714 AR CARBONE TRAD C6 20R C. CAMPA 9/10/11V (3K)	2	1		1	
T70715 AR CARBONE TRAD C6 20R C. SHIMA 8/9/10V -SRAM (3K)	2	2			
T70026 AV 10R (Diabolo Gris)		2			
T70651 HB AR 24R Axe 1/2" (Handbike-Handisport)		1	1		
T70653 HB AR 24R Axe M12 (Handbike-Handisport)		1	1		
T70650 HB AV 24R C. SHIMA 8/9/10V (Handbike)	1	3			
T70652 HB AV 24R C. CAMPA 9/10/11V (Handbike)	1	2		1	
MOYEUX ROUES MONOCOQUES					
T20011 AV RTE	2				
T20015 AV RTE (CHRONO) ROUE 3 BATONS AV					2
T20012 AV PISTE	2				
T20020 AV PISTE (CHRONO) ROUE 3 BATONS AV					2
T20014 AR PISTE		2			
T20016 AR C.SHIMA 10V	1	3			
T20018 AR C.CAMPA 9/10/11V	1	2		1	
T20017 AR C.SHIMA 8/9/10V-SRAM	1	3			
T20023 MOYEU AXE 1/2" HANDISPORT GAUCHE		1	1		
T20023S MOYEU AXE 1/2" HANDISPORT DROIT		1	1		
CORPS COMPLET DE CASSETTE					
T400141 CORPS COMPLET SHIMA 8/9/10V-SRAM	1	1			
T400187 CORPS COMPLET SHIMA 10V	1	1			
T400188 CORPS COMPLET CAMPA 9/10/11V	1			1	
CORPS COMPLET DE CASSETTE POUR ROUES MCC					
T400199 CORPS COMPLET SHIMA 8/9/10V-SRAM	1			1	
T400197 CORPS COMPLET SHIMA 10V	1			1	
T400198 CORPS COMPLET CAMPA 9/10/11V	1			1	

13 | ENTRETIEN DES ROUES

- Après les avoir utilisées pour la première fois, contrôlez le centrage des roues.
- Après chaque sortie, vérifiez l'état des pneus ou des boyaux ainsi que la pression de gonflage (pression maximale autorisée pour les roues à pneu : 8 bars).
- Ne montez pas des boyaux ou des pneus à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue.
- Vérifiez périodiquement la tension des rayons et le centrage des roues.

Le réglage de la tension des rayons s'effectue par l'intérieur de la jante (écrou de rayon en position inversée) (sauf pour les roues AERO+ TUBELESS) avec la clé à rayons spécifique livrée avec votre roue. Attention ! La tension des rayons ne doit pas excéder celle du montage en usine sous peine d'endommager votre jante irrémédiablement. En raison de la forte tension des rayons côté cassette de la roue arrière, le serrage / desserrage des écrous est délicat. Pour un réglage éventuel du voile, privilégiez un ajustage sur les rayons du côté opposé à la cassette pour ne pas détériorer les écrous. (voir Chapitre 4).

- En cas de chute ou de choc violent, il est impératif de faire vérifier votre roue par nos techniciens. Tout choc violent peut entraîner des dommages qui sont souvent réparables par notre service après-vente composites mais ne sauraient nous être imputables financièrement.
- Pour le nettoyage de votre roue, n'utilisez pas d'appareil à eau haute pression particulièrement pour le nettoyage du moyeu dans lequel l'eau sous pression pourrait pénétrer et dégrader les roulements ou les composants de votre roue libre pour la roue arrière. Pour sécher votre roue, utilisez un chiffon.
- Les délais et les kilométrages sont donnés à titre indicatif et peuvent changer même de manière significative en fonction des conditions d'utilisation ainsi que de l'intensité de votre activité (exemple : compétition, pluie, routes salées, etc...).
- Vérifiez régulièrement l'état d'usure de vos roues et jantes. Vous ne devez pas utiliser vos roues si vous constatez des fissures sur la jante et/ou le moyeu, si la jante est ébréchée, si elle est déformée ou si la surface de freinage est irrégulière ou usée.
- Concernant, l'usure des jantes, un contrôle annuel des roues est recommandé. CORIMA appréciera le degré d'usure et pourra vous indiquer le niveau de fiabilité des jantes.

Pour profiter plus longtemps des caractéristiques exceptionnelles de votre roue CORIMA, nous vous demandons de bien vouloir **observer strictement les réserves** d'utilisation ci-dessous :

- La résine employée pour la fabrication de la partie de la jante qui reçoit le pneu résiste sous charge à une température élevée (**180°C**), **la pression dans le pneu ne doit pas excéder 8 bars (120 PSI)**.
- L'utilisateur doit contrôler deux phénomènes qui peuvent détériorer la géométrie de la jante en particulier sur sa surface de freinage :

- **éviter** des pressions, dans le pneu, supérieures à celles recommandées,
- **éviter** des freinages trop prolongés ou répétés qui soumettraient la jante à des températures supérieures à celle indiquée ci-dessus.

Les dégradations caractéristiques qui seraient obtenues par l'un ou l'autre, ou la conjonction des deux phénomènes ci-dessus, ne résulteraient pas d'un vice caché dans la fabrication du produit et ne pourraient donc pas justifier un échange gratuit sous garantie de la roue.

- Tous les 2000-3000 km ou plus fréquemment si utilisation par mauvais temps, graissez l'axe de votre moyeu et graissez les logements de cliquets du porte-cliquets de la roue libre ainsi que la couronne crantée (se référer au chapitre 7). Graisse haute vitesse pour roulements de précision et paliers lisses (type Kluber Isoflex Super LDS18), résistante à l'oxydation et au vieillissement et assurant une bonne protection contre la corrosion. N'utilisez pas d'huile qui diluerait la graisse des roulements. Lors du remontage des écrous de serrage extérieurs, utilisez du frein filet faible, le couple de serrage à respecter est de **5Nm**.
- Tous nos moyeux sont équipés de roulements annulaires (voir tableau « Roulements des moyeux CORIMA » chapitre 12).

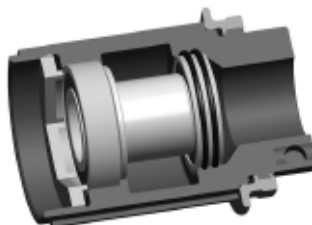
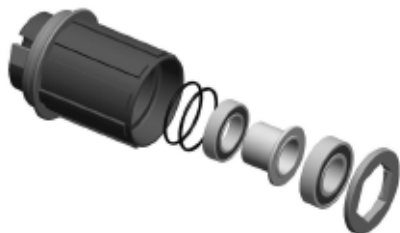
Comment enlever les roulements du corps de cassette ?

- Retirer la cassette (pignons) du corps de cassette à l'aide de la clé qui sert à dévisser l'écrou de serrage de la cassette Shimano ou Campagnolo et d'un fouet.
- Retirer le corps de cassette du moyeu (voir Chapitre 7 – Comment changer le corps de cassette). Attention à ne pas perdre les cliquets (Ref : 400163), les ressorts (Ref : 270126) et l'entretoise acier (Ref : 400118).
- Monter un pignon sur le corps de cassette et utiliser un fouet pour maintenir ce dernier.
- Utiliser une clé hexagonale (Allen) de 19 mm pour retirer l'écrou de blocage M30 6X24TPI (Ref : 400231).
- Utiliser un axe épaulé pour chasser (par le côté des cliquets) les roulements du corps de cassette.
- Vérifier l'état et le bon positionnement des 2 joints toriques NBR (21X1) (Ref : 270198).

Vous pouvez consulter les éclatés de moyeux des roues CORIMA sur WWW.CORIMA.COM

Comment mettre de nouveaux roulements dans le corps de cassette ?

- Vérifier que les 2 joints toriques NBR (21X1) (Ref : 270198) sont bien positionnés dans leur gorge.
- Placer le roulement 6801 (Ref : 270223) au niveau des joints toriques.
- Mettre l'entretoise alu épaulée de 14,5 mm (Ref : 400222) dans le bon sens (épaulement côté pignon).
- Placer le roulement 6901 (Ref : 270188) ou 6001 (Réf : 270225) dans son logement à l'aide d'un axe épaulé et d'un maillet.
- Monter un pignon sur le corps de cassette et utiliser un fouet pour maintenir ce dernier.
- Utiliser une clé hexagonale (Allen) de 19 mm pour remettre l'écrou de blocage M30 6X24TPI (Ref : 400231) (ATTENTION au sens de montage: la face lisse doit être positionnée vers l'extérieur du corps de cassette). Le couple de serrage est de 10 Nm.
- Mettre une goutte de frein filet « faible » pour figer la position de l'écrou de blocage M30 6X24TPI (Ref : 400231).
- Remonter le corps de cassette sur le moyeu (voir Chapitre 7 – Comment changer le corps de cassette).
- Vérifier le bon positionnement des cliquets (Ref : 400163), des ressorts (Ref : 270126) et de l'entretoise acier (Ref : 400118).



13-1 | NETTOYAGE DES ROUES

Pour le nettoyage de votre roue, n'utilisez pas d'appareil à eau haute pression particulièrement pour le nettoyage du moyeu dans lequel l'eau sous pression pourrait pénétrer et dégrader les roulements ou les composants de votre roue libre pour la roue arrière. De l'eau claire ou légèrement savonneuse convient très bien, ne pas utiliser de produit pouvant dégrader chimiquement la résine époxy du composite. Pour sécher votre roue, utilisez un chiffon.

13-2 | TRANSPORT ET STOCKAGE

Transportez vos roues dans les housses de protection prévues à cet effet, protégez-les des chocs. Evitez d'exposer vos roues à de hautes températures (au soleil, derrière les vitres de voiture, etc...).

A la fin de chaque saison, nous vous conseillons de démonter l'axe de la roue et de bien sécher l'intérieur du moyeu afin d'éviter qu'une humidité résiduelle dégrade la qualité des roulements ou des composants de votre roue libre pour la roue arrière. Laissez hiverner vos roues dans un endroit bien sec et remontez vos axes de roues pour votre première sortie en début de saison cycliste.

14 | DUREE DE VIE

La durée de vie des roues CORIMA dépend de la pratique sportive de chacun de nos clients et des conditions particulières que ceux-ci leurs appliquent. Dans des conditions normales d'utilisation et d'entretien, en l'absence de chocs ou de contraintes excessives, nos roues conservent leurs caractéristiques mécaniques plusieurs années au-delà du délai contractuel de garantie. Toutefois, nous recommandons à nos clients de remplacer leurs roues par de nouvelles tous les **5 ans**. Certains composants tels que les roulements, les rayons et les patins de freins sont considérés comme des consommables pour lesquels la garantie contractuelle ne s'applique pas. Le voile et la tension des rayons ne font pas partie de la garantie. S'il apparaît qu'un élément de votre roue montre des signes de fatigue, vous devez immédiatement le remplacer.

Concernant l'usure des jantes, un contrôle annuel des roues est recommandé. CORIMA appréciera le degré d'usure et pourra vous indiquer le niveau fiabilité des jantes.

Il convient de faire contrôler votre roue par CORIMA chaque saison. La fréquence de ce contrôle dépend de l'utilisation qui est faite du produit et nous sommes à votre disposition pour vous conseiller.

15 | GARANTIE

15-1 | LA GARANTIE COMMERCIALE CORIMA

15-1-1 La garantie

L'entreprise CORIMA fait bénéficier tous ses produits d'une garantie commerciale pièce et main d'œuvre contre tout vice de fabrication et ce pour une durée de **deux (2) ans** à compter de la date de facturation du produit.

Les périodes d'intervention couvertes par la garantie commerciale sur les produits ne prolongent pas la durée de garantie, excepté si le produit est immobilisé plus de **sept (7) jours**. Dans ce dernier cas, cette période d'immobilisation vient s'ajouter à la durée de la garantie qui restait à courir.

15-1-2 Limitation de la garantie

La garantie CORIMA couvre uniquement et exclusivement les vices de fabrication des produits et exclut notamment de son champ d'application tout dommage, tout préjudice et, plus généralement, toute conséquence directe ou indirecte qui résulteraient d'une mauvaise utilisation ou du non-respect des consignes d'utilisation, du manque d'entretien ou d'une utilisation non conforme du produit.

Pour conserver la garantie et pour votre sécurité n'intervenez pas ou ne modifiez pas votre roue CORIMA (perçage, ponçage, etc...)

15-1-3 Mise en œuvre

Pour mettre en œuvre la garantie commerciale CORIMA, l'acquéreur devra transmettre pour examen le produit à l'entreprise CORIMA à l'adresse postale de son siège visé en en-tête des présentes conditions de vente. Le produit doit être accompagné de la facture d'achat. L'entreprise procède alors à l'examen du produit. En fonction des résultats, il sera proposé :

- en cas de vice de fabrication du produit, CORIMA procédera à son choix à la réparation ou au remplacement du produit ou partie du produit concerné.
- En l'absence de vice de fabrication, il sera proposé à l'acquéreur une réparation ou un remplacement du produit à ses frais. Tout retour à l'entreprise pour examen sera diligenté par le client qui s'assurera de la qualité de l'emballage, de l'assurance éventuelle ainsi que du coût du transport.

La présente garantie commerciale joue sans préjudice de l'application des garanties légales, notamment de la garantie du défaut de conformité prévue par les articles L.211-1 et suivants du code de la consommation et de la garantie des vices cachés prévue par les articles 1641 à 1649 du Code Civil.

15-2 | LES GARANTIES LEGALES

15-2-1 La garantie légale de conformité

Conformément aux dispositions des articles L.211-1 à L.211-14 du code de la consommation, dont extraits ci-après reproduits, le consommateur bénéficie de la garantie légale de conformité :

Article L.211-4 : Le vendeur est tenu de livrer un bien conforme au contrat et répond des défauts de conformité existant lors de la délivrance. Il répond également des défauts de conformité résultant de l'emballage, des instructions de montage ou de l'installation lorsque celle-ci a été mise à sa charge par le contrat ou a été réalisée sous sa responsabilité.

Article L.211-5 : Pour être conforme au contrat, le bien doit :

1- Etre propre à l'usage habituellement attendu d'un bien semblable et, le cas échéant :

- correspondre à la description donnée par le vendeur et posséder les qualités que celui-ci a présentées à l'acheteur sous forme d'échantillon ou de modèle ;

- présenter les qualités qu'un acheteur peut légitimement attendre eu égard aux déclarations publiques faites par le vendeur, par le producteur ou par son représentant, notamment dans la publicité ou dans l'étiquetage ;

2- Ou présenter les caractéristiques définies d'un commun accord par les parties ou être propre à tout usage spécial recherché par l'acheteur, porté à la connaissance du vendeur et que ce dernier a accepté.

Article L.211-12 : L'action résultant du défaut de conformité se prescrit par deux ans à compter de la délivrance du bien.

15-2-2 La garantie des vices cachés

Conformément aux dispositions des articles 1641 à 1649 du Code Civil, dont extraits reproduits ci-après, l'acquéreur bénéficie de la garantie contre les vices cachés :

Article 1641 : Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage, que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus.

Article 1648 al. 1 : L'action résultant des vices rédhibitoires doit être intentée par l'acquéreur dans un délai de deux ans à compter de la découverte du vice.

16 | LA REGLE « SATISFAIT OU REMBOURSE »

Le client dispose d'un délai de 7 jours pour renvoyer (sauf produits sur mesure et/ou personnalisés) tout ou partie de sa commande en vue d'un échange ou de son remboursement. Pour cela, les produits, non utilisés, devront être correctement protégés dans leur emballage et accompagnés de leur facture. L'échange ou le remboursement ne seront pris en compte **que pour le produit au tarif d'origine sans le port**, à partir du moment où les produits sont retournés en parfait état à l'entreprise dans les emballages d'origine **en port payé**.

17 | RETOUR D'UN PRODUIT AU SERVICE APRES-VENTE DE CORIMA S.A

Tout retour à l'entreprise pour examen sera diligenté par le client qui s'assurera de la qualité de l'emballage, de l'assurance éventuelle et assumera le coût de transport. N'oubliez pas d'inclure avec la roue, la facture d'achat ainsi que toutes vos coordonnées, nom, prénom, adresse, numéro de téléphone et adresse mail.

IMPORTANT ! Si vous souhaitez retourner votre roue au Service Après Vente de CORIMA SA, nous vous demandons de bien vouloir nous la retourner **sans pneu, sans chambre à air, ou sans boyau, sans pignons (cassette) et sans blocage**.

A | ROUES A RAYONS : AERO, AERO+, WINIUM et WINIUM+

- Après les avoir utilisées pour la première fois, contrôlez le centrage des roues.
- Après chaque sortie, vérifiez l'état des pneus ou des boyaux ainsi que la pression de gonflage (pression maximale autorisée pour les roues à pneu : 8 bars).
- Ne montez pas des boyaux ou des pneus à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue.
- Tous les 2000-3000 km ou plus fréquemment si utilisation par mauvais temps, graissez l'axe de votre moyeu et graissez les logements de cliquets du porte-cliquets de la roue libre ainsi que la couronne crantée (se référer au chapitre 7). Graisse haute vitesse pour roulements de précision et paliers lisses (type Kluber Isoflex Super LDS18), résistante à l'oxydation et au vieillissement et assurant une bonne protection contre la corrosion. N'utilisez pas d'huile qui diluerait la graisse des roulements. Lors du remontage des écrous de serrage extérieurs, utilisez du frein filet faible, le couple de serrage à respecter est de **5Nm**.
- Tous nos moyeux sont équipés de roulements annulaires (voir tableau « Roulements des moyeux CORIMA » chapitre 12).
- Vérifiez périodiquement la tension des rayons et le centrage des roues (voir chapitre 4).

Le réglage de la tension des rayons s'effectue par l'intérieur de la jante (écrou de rayon en position inversée) avec la clé à rayons spécifique livrée avec votre roue (sauf AERO+ TUBELESS et WINIUM+ TUBELESS). Attention ! La tension des rayons ne doit pas excéder celle du montage en usine sous peine d'endommager votre jante irrémédiablement. (voir tableau pour les tensions de rayons, chapitre 4). En raison de la forte tension des rayons côté cassette de la roue arrière, le serrage / desserrage des écrous est délicat. Pour un réglage éventuel du voile, privilégiez un ajustage sur les rayons du côté opposé à la cassette pour ne pas détériorer les écrous (voir chapitre 4).

- N'utilisez que des patins de freins CORIMA spécifiques pour le freinage sur jantes carbone.
- En cas de chute ou de choc violent, il est impératif de faire vérifier votre roue par nos techniciens.

Tout choc violent peut entraîner des dommages qui sont souvent réparables par notre service après-vente composites mais ne sauraient nous être imputables financièrement.

- Pour le nettoyage de votre roue, n'utilisez pas d'appareil à eau haute pression particulièrement pour le nettoyage du moyeu dans lequel l'eau sous pression pourrait pénétrer et dégrader les roulements ou les composants de votre roue libre pour la roue arrière. Pour sécher votre roue, utilisez un chiffon.
- Les délais et les kilométrages sont donnés à titre indicatif et peuvent changer même de manière significative en fonction des conditions d'utilisation ainsi que de l'intensité de votre activité (exemple : compétition, pluie, routes salées, etc...)
- Vérifiez régulièrement l'état d'usure de vos roues et jantes. Vous ne devez pas utiliser vos roues si vous constatez des fissures sur la jante et/ou le moyeu, si la jante est ébréchée, si elle est déformée ou si la surface de freinage est irrégulière ou usée.
- Concernant, l'usure des jantes, un contrôle annuel des roues est recommandé. CORIMA appréciera le degré d'usure et pourra vous indiquer le niveau de fiabilité des jantes.
- Si vous avez choisi l'option « rayons noirs » pour vos roues, il est nécessaire de mettre de la graisse aux croisements des rayons.

A-1 | MODELE A BOYAU 650C (26") et 700C (28")

Ne montez pas des boyaux à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue. Pour le confort et la performance, nous recommandons le montage de boyau de 20 mm pour les chronos et de 21 mm pour la route, 650C (26") ou 700C (28").

La pression maximale autorisée pour les roues à boyau est celle recommandée par le fabricant du boyau que vous allez monter sur votre roue.

A-2 | MODELE A PNEU 700C (28")

Pour profiter plus longtemps des caractéristiques exceptionnelles de votre roue CORIMA PNEU, nous vous demandons de bien vouloir **observer strictement les réserves d'utilisation** :

La résine employée pour la fabrication de la partie de la jante qui reçoit le pneumatique résiste sous charge à une température élevée (**180°**), la **pression dans le pneumatique ne doit pas excéder 8 bars (120 psi)**. L'utilisateur doit contrôler deux phénomènes qui peuvent détériorer la géométrie de la jante en particulier sur sa surface de freinage :

- **éviter** des pressions, dans le pneumatique, supérieures à celles recommandées,
 - **éviter** des freinages trop prolongés ou répétés qui soumettraient la jante à des températures supérieures à celle indiquée ci-dessus.
- Les dégradations caractéristiques qui seraient obtenues par l'un ou l'autre, ou la conjonction des deux phénomènes ci-dessus, ne résulteraient pas d'un vice caché dans la fabrication du produit et ne pourraient donc pas justifier un échange gratuit sous garantie de la roue.**

Pour le confort et la performance, nous recommandons le montage de pneumatiques de largeur 23 mm, 700C (28").

B | ROUES A RAYONS : AERO CC «CYCLO-CROSS»

- Après les avoir utilisées pour la première fois, contrôlez le centrage des roues.
- Après chaque sortie, vérifiez l'état des boyaux ainsi que la pression de gonflage. La pression maximale autorisée pour les roues à boyau est celle recommandée par le fabricant du boyau que vous allez monter sur votre roue.
- Ne montez pas des boyaux à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue.
- Tous les 2000-3000 km ou plus fréquemment si utilisation par mauvais temps, graissez l'axe de votre moyeu et graissez les logements de cliquets du porte-cliquets de la roue libre ainsi que la couronne crantée (se référer au chapitre 7). Graisse haute vitesse pour roulements de précision et paliers lisses (type Kluber Isoflex Super LDS18), résistante à l'oxydation et au vieillissement et assurant une bonne protection contre la corrosion. N'utilisez pas d'huile qui diluerait la graisse des roulements. Lors du remontage des écrous de serrage extérieurs, utilisez du frein filet faible, le couple de serrage à respecter est de **5Nm**.
- Tous nos moyeux sont équipés de roulements annulaires (voir tableau « Roulements des moyeux CORIMA » chapitre 12).
- Vérifiez périodiquement la tension des rayons et le centrage des roues (voir chapitre 4).

Le réglage de la tension des rayons s'effectue par l'extérieur de la jante.

Attention ! La tension des rayons ne doit pas excéder celle du montage en usine sous peine d'endommager votre jante irrémédiablement. (voir tableau pour les tensions de rayons, chapitre 4).

- N'utilisez que des patins de freins CORIMA spécifiques pour le freinage sur jantes carbone.
- En cas de chute ou de choc violent, il est impératif de faire vérifier votre roue par nos techniciens.

Tout choc violent peut entraîner des dommages qui sont souvent réparables par notre service après-vente composites mais ne sauraient nous être imputables financièrement.

ATTENTION ! Les épreuves de cyclo-cross se déroulent sur des parcours tout terrain. Les chocs, les crevaisons, les pierres et les chutes par exemple, peuvent causer de sérieux dommages à la roue qui ne résultent pas de vice caché dans sa fabrication et ne peuvent donc pas justifier un échange gratuit sous garantie.

- Pour le nettoyage de votre roue, n'utilisez pas d'appareil à eau haute pression particulièrement pour le nettoyage du moyeu dans lequel l'eau sous pression pourrait pénétrer et dégrader les roulements ou les composants de votre roue libre pour la roue arrière. Pour sécher votre roue, utilisez un chiffon.
- Les délais et les kilométrages sont donnés à titre indicatif et peuvent changer même de manière significative en fonction des conditions d'utilisation ainsi que de l'intensité de votre activité (exemple : compétition, pluie, routes salées, etc...).
- Vérifiez régulièrement l'état d'usure de vos roues et jantes. Vous ne devez pas utiliser vos roues si vous constatez des fissures sur la jante et/ou le moyeu, si la jante est ébréchée, si elle est déformée ou si la surface de freinage est irrégulière ou usée.
- Concernant, l'usure des jantes, un contrôle annuel des roues est recommandé. CORIMA appréciera le degré d'usure et pourra vous indiquer le niveau de fiabilité des jantes.

C | JANTES

- Après les avoir utilisées pour la première fois, contrôlez le centrage des roues.
 - Après chaque sortie, vérifiez l'état des pneus ou des boyaux ainsi que la pression de gonflage (pression maximale autorisée pour les roues à pneu : 8 bars).
 - Ne montez pas des boyaux ou des pneus à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue.
 - Vérifiez périodiquement la tension des rayons et le centrage des roues.
- Le réglage de la tension des rayons s'effectue par l'intérieur de la jante (écrou de rayon en position inversée) avec la clé à rayons spécifique livrée avec votre jante (non fournie avec les roues AERO+ TUBELESS et WINIUM+ TUBELESS).
- N'utilisez que des patins de freins CORIMA spécifiques pour le freinage sur jantes carbone.
 - En cas de chute ou de choc violent, il est impératif de faire vérifier votre roue par nos techniciens.

Tout choc violent peut entraîner des dommages qui sont souvent réparables par notre service après-vente composites mais ne sauraient nous être imputables financièrement.

- Pour le nettoyage de votre roue, n'utilisez pas d'appareil à eau haute pression. Pour sécher votre roue, utilisez un chiffon.
- Les délais et les kilométrages sont donnés à titre indicatif et peuvent changer même de manière significative en fonction des conditions d'utilisation ainsi que de l'intensité de votre activité (exemple : compétition, pluie, routes salées, etc...).
- Vérifiez régulièrement l'état d'usure de vos roues et jantes. Vous ne devez pas utiliser vos roues si vous constatez des fissures sur la jante et/ou le moyeu, si la jante est ébréchée, si elle est déformée ou si la surface de freinage est irrégulière ou usée.
- Concernant, l'usure des jantes, un contrôle annuel des roues est recommandé. CORIMA appréciera le degré d'usure et pourra vous indiquer le niveau de fiabilité des jantes.

C-1 | MODELE A BOYAU, 650C (26") et 700C (28")

Ne montez pas des boyaux à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue. Pour le confort et la performance, nous recommandons le montage de boyau de 20 mm pour les chronos et de 21 mm pour la route, 650C (26") ou 700C (28"). La pression maximale autorisée pour les roues à boyau est celle recommandée par le fabricant du boyau que vous allez monter sur votre roue.

C-2 | MODELE A PNEU, 700C (28")

Pour profiter plus longtemps des caractéristiques exceptionnelles de votre roue CORIMA PNEU, nous vous demandons de bien vouloir **observer strictement les réserves d'utilisation** :

La résine employée pour la fabrication de la partie de la jante qui reçoit le pneumatique résiste sous charge à une température élevée (**180°**), **la pression dans le pneumatique ne doit pas excéder 8 bars (120 psi)**.

L'utilisateur doit contrôler deux phénomènes qui peuvent détériorer la géométrie de la jante en particulier sur sa surface de freinage :

- **éviter** des pressions, dans le pneumatique, supérieures à celles recommandées,
- **éviter** des freinages trop prolongés ou répétés qui soumettraient la jante à des températures supérieures à celle indiquée ci-dessus.

Les dégradations caractéristiques qui seraient obtenues par l'un ou l'autre, ou la conjonction des deux phénomènes ci-dessus, ne résulteraient pas d'un vice caché dans la fabrication du produit et ne pourraient donc pas justifier un échange gratuit sous garantie de la roue.

Pour le confort et la performance, nous recommandons le montage de pneumatiques de largeur 23 mm, 700C (28").

D | ROUES MONOCOQUES : 3 BATONS, 4 BATONS PARACULAIRES et MCC

- Assurez-vous du bon sens de rotation de votre roue AVANT 3 BATONS et/ou 4 BATONS pour bénéficier de son avantage aérodynamique (bord d'attaque et bord de fuite). Le sens de rotation est indiqué sur l'autocollant autour du moyeu.
- Après les avoir utilisées pour la première fois, contrôlez le centrage des roues.
- Après chaque sortie, vérifiez l'état des pneus ou des boyaux ainsi que la pression de gonflage (pression maximale autorisée pour les roues à pneu : 8 bars).
- Ne montez pas des boyaux ou des pneus à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue.
- Tous les 2000-3000 km ou plus fréquemment si utilisation par mauvais temps, graissez l'axe de votre moyeu et graissez les logements de cliquets du porte-cliquets de la roue libre ainsi que la couronne crantée (se référer au chapitre 7). Graisse haute vitesse pour roulements de précision et paliers lisses (type Kluber Isoflex Super LDS18), résistante à l'oxydation et au vieillissement et assurant une bonne protection contre la corrosion. N'utilisez pas d'huile qui diluerait la graisse des roulements. Lors du remontage des écrous de serrage extérieurs, utilisez du frein filet faible, le couple de serrage à respecter est de **5Nm**.
- Tous nos moyeux sont équipés de roulements annulaires (voir tableau « Roulements des moyeux CORIMA » chapitre 12).
- Vérifiez périodiquement le centrage des roues.
- N'utilisez que des patins de freins CORIMA spécifiques pour le freinage sur jantes carbone.
- En cas de chute ou de choc violent, il est impératif de faire vérifier votre roue par nos techniciens.

Tout choc violent peut entraîner des dommages qui sont souvent réparables par notre service après-vente composites mais ne sauraient nous être imputables financièrement.

- Pour le nettoyage de votre roue, n'utilisez pas d'appareil à eau haute pression particulièrement pour le nettoyage du moyeu dans lequel l'eau sous pression pourrait pénétrer et dégrader les roulements ou les composants de votre roue libre pour la roue arrière.

Pour sécher votre roue, utilisez un chiffon.

- Les délais et les kilométrages sont donnés à titre indicatif et peuvent changer même de manière significative en fonction des conditions d'utilisation ainsi que de l'intensité de votre activité (exemple : compétition, pluie, routes salées, etc...).
- Vérifiez régulièrement l'état d'usure de vos roues et jantes. Vous ne devez pas utiliser vos roues si vous constatez des fissures sur la jante et/ou le moyeu, si la jante est ébréchée, si elle est déformée ou si la surface de freinage est irrégulière ou usée.
- Concernant, l'usure des jantes, un contrôle annuel des roues est recommandé. CORIMA appréciera le degré d'usure et pourra vous indiquer le niveau de fiabilité des jantes.

ROUES PARACULAIRES : Toutes les roues PARACULAIRES 2D à boyau et à pneu sont équipées d'un cache « scratch » en carbone très esthétique qui couvre l'emplacement du trou de valve. Voir Chapitre 6-3 Montage du prolongateur de valve FLEXIBLE pour roues PARACULAIRE (Ref : 270097).

ROUES WINIUM+ MCC : Pour les roues WINIUM+ MCC le poids du cycliste et du vélo ne doit pas excéder 85 kg.

MODÈLES DE ROUES AVEC AIMANT INTÉGRÉ : ROUES 3 BATONS et ROUES MCC.

D-1 | MODELE A BOYAU, 650C (26") et 700C (28")

Ne montez pas des boyaux à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue. Pour le confort et la performance, nous recommandons le montage de boyau de 20 mm pour les chronos et de 21 mm pour la route, 650C (26") ou 700C (28").

La pression maximale autorisée pour les roues à boyau est celle recommandée par le fabricant du boyau que vous allez monter sur votre roue.

E | ROUES DE FAUTEUIL D'ATHLETISME & HANDBIKE

E-1 | ROUES DE FAUTEUIL

ROUE AERO AV 18" (450C)

- Après l'avoir utilisée pour la première fois, contrôlez le centrage de la roue.
- Après chaque sortie, vérifiez l'état du boyau ainsi que la pression de gonflage. La pression maximale autorisée pour les roues à boyau est celle recommandée par le fabricant du boyau que vous allez monter sur votre roue.
- Ne montez pas des boyaux à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue. Pour le confort et la performance, nous recommandons le montage de boyau de 18 mm minimum.
- Tous les 2000-3000 km ou plus fréquemment si utilisation par mauvais temps, graissez l'axe de votre moyeu. Graisse haute vitesse pour roulements de précision et paliers lisses (type Kluber Isoflex Super LDS18), résistante à l'oxydation et au vieillissement et assurant une bonne protection contre la corrosion. N'utilisez pas d'huile qui diluerait la graisse des roulements.
- Tous nos moyeux sont équipés de roulements annulaires (voir tableau « Roulements des moyeux CORIMA » chapitre 12).
- Vérifiez périodiquement la tension des rayons et le centrage de la roue.

Le réglage de la tension des rayons s'effectue par l'intérieur de la jante (écrou de rayon en position inversée) avec la clé à rayons spécifique livrée avec votre roue. **Attention !** La tension des rayons ne doit pas excéder celle du montage en usine sous peine d'endommager votre jante irrémédiablement (voir chapitre 14).

- N'utilisez que des patins de freins CORIMA spécifiques pour le freinage sur jantes carbone.

- En cas de chute ou de choc violent, il est impératif de faire vérifier votre roue par nos techniciens.

Tout choc violent peut entraîner des dommages qui sont souvent réparables par notre service après-vente composites mais ne sauraient nous être imputables financièrement.

- Pour le nettoyage de votre roue, n'utilisez pas d'appareil à eau haute pression particulièrement pour le nettoyage du moyeu dans lequel l'eau sous pression pourrait pénétrer et dégrader les roulements de la roue.

Pour sécher votre roue, utilisez un chiffon.

- Les délais et les kilométrages sont donnés à titre indicatif et peuvent changer même de manière significative en fonction des conditions d'utilisation ainsi que de l'intensité de votre activité (exemple : compétition, pluie, routes salées, etc...).
- Vérifiez régulièrement l'état d'usure de vos roues et jantes. Vous ne devez pas utiliser vos roues si vous constatez des fissures sur la jante et/ou le moyeu, si la jante est ébréchée, si elle est déformée ou si la surface de freinage est irrégulière ou usée.
- Concernant, l'usure des jantes, un contrôle annuel des roues est recommandé. CORIMA appréciera le degré d'usure et pourra vous indiquer le niveau de fiabilité des jantes.

ROUES PARACULAIRES TD6 C+ 28" (700C) A BOYAU

Modèle : PARACULAIRE TD6 C+ - Diamètre : 28" (700C) - Version : Boyau

CORIMA a élaboré un **tout nouveau modèle de roue PARACULAIRE dédié exclusivement au milieu du handisport.**

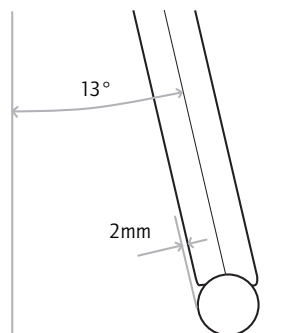
Cette roue a été réalisée, testée et mise au point en concertation avec des athlètes de haut niveau pour répondre à leurs aspirations de performance en matériels haut de gamme. Cette roue d'une conception complètement nouvelle offre des performances hors du commun.

Les nouveaux composants utilisés dans la conception de cette roue et notre nouveau process de fabrication nous ont permis **d'obtenir une rigidité de la roue accrue de 15%.**

La face extérieure de cette roue est complètement pleine ce qui offre un **meilleur aérodynamisme** et un meilleur confort d'utilisation.

De part son nouveau profil de fond de jante, **unique au monde**, vous utiliserez désormais la totalité de la bande de roulement du boyau. De plus ce profil réduit le risque de détérioration des arêtes périphériques de la roue notamment en cas de crevaisson.

Le schéma ci-contre illustre ce nouveau concept :



Ce nouveau profil engendre un montage du boyau avec un déport de 2 mm vers l'intérieur (comme indiqué sur le schéma ci-dessus). Dans certains cas, il sera donc nécessaire d'éloigner la roue du fauteuil de 1 ou 2 mm vers l'extérieur à l'aide des rondelles de 1 mm fournies avec votre roue, celles-ci fixées sur l'axe du moyeu permettront à chaque athlète de trouver l'ajustement idéal.

Cette nouvelle roue est disponible avec un moyeu de roue AR Axe 1/2" ou M12 déporté droit ou gauche.

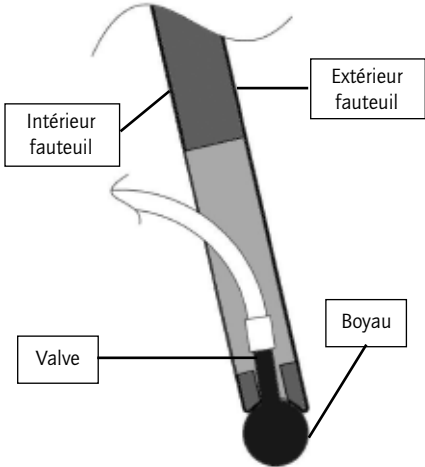
Les roues disposent de trous de diamètre de 4 mm pour la fixation des mains-courantes sur le montage de fauteuil de course traditionnel, le nombre de trous et les diamètres disponibles sont repris dans le tableau ci-dessous :

Nombre de trous et diamètres de perçage	Nombre de trous	Diamètre A (en mm)	Diamètre A (en pouces)
Roue PARACULAIRE TD6 C+	4 trous	328,0 mm	13,0"
	4 ou 5 trous	368,0 mm	14,5"
	4 ou 5 trous	391,2 mm	15,4"

Les roues PARACULAIRES C+ TD6 sont livrées avec une housse de protection, un prolongateur de valve flexible et deux rondelles de calage de 1 mm.

RECOMMANDATIONS :

- Ce profil convient parfaitement au montage d'une roue dont l'angle moyen de carrossage est de 13°.
- Veillez à respecter le sens de rotation de la roue indiqué sur l'autocollant situé autour du moyeu.
- Pour le gonflage de votre roue celui-ci se fera par la face intérieure (voir schéma ci-contre).
- Il convient de préciser que la technique de «boxage» des mains-courantes comme technique pour se déplacer n'est pas recommandée et que l'utilisation de gants durs n'est pas possible avec ce type de roues.
- Pour cette roue à boyau, nous recommandons le montage de boyau en 19 mm.
- La pression maximale autorisée pour les roues à BOYAU est celle recommandée par le fabricant du boyau que vous allez monter sur votre roue.
- Pour le montage du prolongateur de valve flexible : voir chapitre 6-3



ROUES 4 BATONS ET PARACULAIRES

Modèle	Diamètre	Version
4 BATONS HR ou HM	26" (650C)	Boyau
4 BATONS HR ou HM	28" (700C)	Boyau
PARACULAIRE C+	26" (650C)	Boyau
PARACULAIRE C+	28" (700C)	Boyau

Type de roue	Nombre de trous	Diamètre de perçage en mm	Diamètre de perçage en "
4 BATONS	4 trous	328 mm	13"
	4 trous	368 mm	14,5"
	4 trous	391,2 mm	15,4"
PARACULAIRE	4 trous	328 mm	13"
	4 ou 5 trous	368 mm	14,5"
	4 ou 5 trous	391,2 mm	15,4"

IMPORTANT ! Les roues monocoques en carbone permettent de fortement accroître les performances des fauteuils d'athlétisme. La technique de construction et la sélection des matériaux garantissent un apport aérodynamique, la rigidité et le rendement des roues 4 BATONS et PARACULAIRES. Ces roues doivent être exclusivement utilisées sur des chaussées ou pistes avec un revêtement lisse. Elles ne sont aucunement destinées à être frappées, heurtées ou boxées. Les flancs des roues peuvent être irrémédiablement détériorés si l'athlète utilise le « boxage » des mains-courantes comme technique pour se déplacer. L'utilisation de gants durs n'est pas possible avec ce type de roues.

- Après les avoir utilisées pour la première fois, contrôlez le centrage des roues.
 - Après chaque sortie, vérifiez l'état des pneus ou des boyaux ainsi que la pression de gonflage. Pression maximale autorisée pour les roues à pneu : 8 bars.
 - Ne montez pas des boyaux ou des pneus à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue.
 - Tous les 2000-3000 km ou plus fréquemment si utilisation par mauvais temps, graissez l'axe de votre moyeu. Graisse haute vitesse pour roulements de précision et paliers lisses (type Kluber Isoflex Super LDS18), résistante à l'oxydation et au vieillissement et assurant une bonne protection contre la corrosion. N'utilisez pas d'huile qui diluerait la graisse des roulements. Lors du remontage des écrous de serrage extérieurs, utilisez du frein filet faible, le couple de serrage à respecter est de **5Nm**.
 - Tous nos moyeux sont équipés de roulements annulaires (voir tableau « Roulements des moyeux CORIMA » chapitre 12).
 - Vérifiez périodiquement le centrage de la roue.
 - En cas de chute ou de choc violent, il est impératif de faire vérifier votre roue par nos techniciens.
- Tout choc violent peut entraîner des dommages qui sont souvent réparables par notre service après-vente composites mais ne sauraient nous être imputables financièrement.
- Pour le nettoyage de votre roue, n'utilisez pas d'appareil à eau haute pression particulièrement pour le nettoyage du moyeu dans lequel l'eau sous pression pourrait pénétrer et dégrader les roulements de la roue. Pour sécher votre roue, utilisez un chiffon.
 - Les délais et les kilométrages sont donnés à titre indicatif et peuvent changer même de manière significative en fonction des conditions d'utilisation ainsi que de l'intensité de votre activité (exemple : compétition, pluie, routes salées, etc...).
 - Vérifiez régulièrement l'état d'usure de vos roues et jantes. Vous ne devez pas utiliser vos roues si vous constatez des fissures sur la jante et/ou le moyeu, si la jante est ébréchée, si elle est déformée ou si la surface de freinage est irrégulière ou usée.
 - Concernant, l'usure des jantes, un contrôle annuel des roues est recommandé. CORIMA appréciera le degré d'usure et pourra vous indiquer le niveau de fiabilité des jantes.

MODELE A BOYAU 650C (26") et 700C (28")

Ne montez pas des boyaux à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue. Pour le confort et la performance, nous recommandons le montage de boyau de 20 mm pour les chronos et de 21 mm pour la route, 650C (26") et 700C (28").

La pression maximale autorisée pour les roues à boyau est celle recommandée par le fabricant du boyau que vous allez monter sur votre roue.

E-2 | ROUES DE HANDBIKE

ROUES HANDBIKE HBB (BOYAU) et HBP (PNEU)

- Après les avoir utilisées pour la première fois, contrôlez le centrage des roues.
 - Après chaque sortie, vérifiez l'état des pneus ou des boyaux ainsi que la pression de gonflage (pression maximale autorisée pour les roues à pneu : 8 bars).
- Ne montez pas des boyaux ou des pneus à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue.
- Tous les 2000-3000 km ou plus fréquemment si utilisation par mauvais temps, graissez l'axe de votre moyeu et graissez les logements de cliquets du porte-cliquets de la roue libre ainsi que la couronne crantée (se référer au chapitre 7). Graisse haute vitesse pour roulements de précision et paliers lisses (type Kluber Isoflex Super LDS18), résistante à l'oxydation et au vieillissement et assurant une bonne protection contre la corrosion. N'utilisez pas d'huile qui diluerait la graisse des roulements. Lors du remontage des écrous de serrage extérieurs, utilisez du frein filet faible, le couple de serrage à respecter est de **5Nm**.

- Tous nos moyeux sont équipés de roulements annulaires (voir tableau « Roulements des moyeux CORIMA » chapitre 12)
- Vérifiez périodiquement la tension des rayons et le centrage des roues.

Le réglage de la tension des rayons s'effectue par l'intérieur de la jante (écrou de rayon en position inversée) avec la clé à rayons spécifique livrée avec votre roue. Attention ! La tension des rayons ne doit pas excéder celle du montage en usine sous peine d'endommager votre jante irrémédiablement (chapitre 14).

- N'utilisez que des patins de freins CORIMA spécifiques pour le freinage sur jantes carbone.
- En cas de chute ou de choc violent, il est impératif de faire vérifier votre roue par nos techniciens.

Tout choc violent peut entraîner des dommages qui sont souvent réparables par notre service après-vente composites mais ne sauraient nous être imputables financièrement.

• Pour le nettoyage de votre roue, n'utilisez pas d'appareil à eau haute pression particulièrement pour le nettoyage du moyeu dans lequel l'eau sous pression pourrait pénétrer et dégrader les roulements ou les composants de votre roue libre pour la roue arrière.

Pour sécher votre roue, utilisez un chiffon.

• Les délais et les kilométrages sont donnés à titre indicatif et peuvent changer même de manière significative en fonction des conditions d'utilisation ainsi que de l'intensité de votre activité (exemple : compétition, pluie, routes salées, etc...).

• Vérifiez régulièrement l'état d'usure de vos roues et jantes. Vous ne devez pas utiliser vos roues si vous constatez des fissures sur la jante et/ou le moyeu, si la jante est ébréchée, si elle est déformée ou si la surface de freinage est irrégulière ou usée.

• Concernant, l'usure des jantes, un contrôle annuel des roues est recommandé. CORIMA appréciera le degré d'usure et pourra vous indiquer le niveau de fiabilité des jantes.

MODELE A BOYAU 650C (26") et 700C (28")

Ne montez pas des boyaux à section trop étroite car vous risquez d'endommager plus facilement les bords de la jante de votre roue. Pour le confort et la performance, nous recommandons le montage de boyau de 20 mm pour les chronos et de 21 mm pour la route, 650C (26") et 700C (28").

La pression maximale autorisée pour les roues à boyau est celle recommandée par le fabricant du boyau que vous allez monter sur votre roue.

MODELE A PNEU 700C (28")

Pour profiter plus longtemps des caractéristiques exceptionnelles de votre roue CORIMA PNEU, nous vous demandons de bien vouloir **observer strictement les réserves d'utilisation :**

La résine employée pour la fabrication de la partie de la jante qui reçoit le pneumatique résiste sous charge à une température élevée (**180°**), **la pression dans le pneumatique ne doit pas excéder 8 bars (120 psi).**

L'utilisateur doit contrôler deux phénomènes qui peuvent détériorer la géométrie de la jante en particulier sur sa surface de freinage :

- **éviter** des pressions, dans le pneumatique, supérieures à celles recommandées,
- **éviter** des freinages trop prolongés ou répétés qui soumettraient la jante à des températures supérieures à celle indiquée ci-dessus.

Les dégradations caractéristiques qui seraient obtenues par l'un ou l'autre, ou la conjonction des deux phénomènes ci-dessus, ne résulteraient pas d'un vice caché dans la fabrication du produit et ne pourraient donc pas justifier un échange gratuit sous garantie de la roue.

Pour le confort et la performance, nous recommandons le montage de pneumatiques de largeur 23 mm, 700C (28").

F | PATINS DE FREINS CORIMA



L'utilisation des patins de freins CORIMA est obligatoire avec toute la gamme de roues CORIMA.

Spécialement étudié pour le freinage sur composites carbone, **le patin composite CORIMA** est le fruit de tests effectués en laboratoires et par des cyclistes en conditions extrêmes de freinage avec de bons résultats pour les paramètres essentiels que sont :

- **L'efficacité de freinage** : sur le mouillé et sur le sec, ce patin permet aux cyclistes d'être en sécurité avec un freinage progressif et contrôlé.
- **La tenue en température** : ce patin résiste à l'échauffement et réduit le risque de blocage de la roue.
- **La résistance à l'usure** : ce patin a une durée de vie plus longue du fait de la sélection de matériaux adaptés.
- **Le bruit** : élimination du bruit strident fréquent au freinage. Cependant, le contact des patins de freins CORIMA neufs sur une jante neuve peut provoquer du bruit lors du freinage. Ce bruit s'atténuera après une période de rodage.

Le patin composite CORIMA combine la performance et le confort d'utilisation.

Les patins de freins CORIMA sont compatibles sur supports Shimano (Dura-Ace, Ultégra, 105), Campagnolo (Record, Centaure, Chorus), pour des groupes à partir de l'année 2000 et SRAM.

Remplacement des patins

- Enlever le patin en le faisant coulisser du support par le côté ouvert (arrière).
- Installer le nouveau patin en le faisant coulisser sur le support, de l'arrière vers l'avant jusqu'à ce qu'il bute contre la partie fermée.

IMPORTANT ! Ce type de patin n'a pas la souplesse d'un patin en caoutchouc, c'est la raison pour laquelle lors du montage du patin sur le support, veillez à ne pas le plier ou le déformer car ceci pourrait entraîner sa casse.

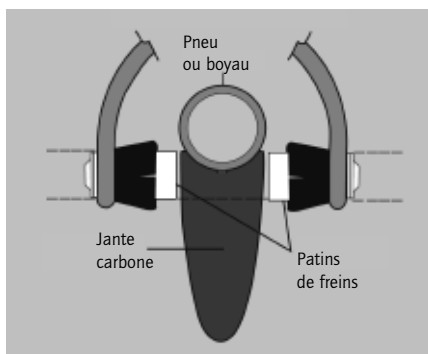
ATTENTION !

Vérifiez que les patins de freins CORIMA (obligatoires) et les câbles de votre vélo sont en bon état et qu'ils fonctionnent parfaitement bien.

- Vérifiez toujours que la partie fermée du porte-patin est orientée vers l'avant, dans le sens de la marche. Un montage incorrect du porte-patin peut provoquer la sortie du patin, il sera alors impossible de freiner.
- Veillez au bon réglage des patins sur la jante (**voir croquis n°1**) pour éviter tout dommage de la jante.
- Vérifiez périodiquement l'état d'usure des patins et remplacez-les avant que les supports de patins ne viennent endommager la jante. Contrôlez l'état de vos patins en vous assurant qu'il n'y a pas de particules étrangères (gravillons, copeaux métalliques, etc...) qui pourraient endommager la jante.
- Par temps de pluie ou sur route mouillée, les distances de freinage sont rallongées. Pensez-y et anticipez votre freinage !

ATTENTION

bien aligner les patins de freins
sur le haut de la jante



croquis n° 1

IMPORTANT: Please carefully read this guide before using your CORIMA product.

Dear Customer,

Congratulations ! on choosing to build your bike with one or two CORIMA wheels or with a CORIMA accessory.

Please read this guide very carefully; it contains important information about how to set up, use and keep your wheel(s) or accessories in good condition.

A compliant use and regular servicing of your wheel(s) or of your accessories will extend the time life of the product(s).

WARNING !

This CORIMA product has been designed and made to be exclusively used on racing bikes that are ridden only over smooth macadam roads in good condition or on racing tracks. If this product is used for any other purpose, such as for cross-country racing, cyclo-cross (except AERO CC wheels), or biking over paths or roads in poor condition, it could be damaged or lead to abnormal operation, or even cause a serious accident – including death. We are proud to announce that we have received for these products praises from users who have obtained the greatest satisfaction for more than tens of thousands of kilometers (references communicated upon request from CORIMA SA).

CORIMA S.A. - Sortie Autoroute A7 - F-26270 LORIOLE SUR DROME, FRANCE

Ph : 33 (0) 4 75 63 85 37 – Fax : 33 (0) 4 75 63 93 03

E-mail : corima@corima.com

www.corima.com

June 2010

TABLE OF CONTENTS

1 - SAFETY INSTRUCTIONS	p. 32
2 - HOW TO SET UP YOUR WHEEL ON THE FRAME ?	p. 33
3 - HOW TO USE THE QUICK RELEASE SKEWERS ?	p. 33
4 - ADJUSTING THE SPOKE TENSION AND THE CENTERING OF THE WHEELS	p. 36
5 - BRAKING / BRAKE PADS	p. 37
6 - HOW TO USE THE VALVE EXTENDER ?	p. 38
7 - HOW TO CHANGE THE COMPLETE CASSETTE BODY ?	p. 40
8 - SETTING THE SPROCKETS ON THE SHIMANO 8/9/10 SP-SRAM CASSETTE BODY	p. 42
9 - HOW TO GLUE A TUBULAR TIRE ON A CARBON RIM AND HOW TO REMOVE IT ?	p. 42
10 - TRACK WHEELS: AERO, 3 SPOKE, 4 SPOKE AND DISC WHEELS, TUBULAR VERSION	p. 42
11 - HOW TO SET UP THE "ROAD TO TRACK" CONVERTER KIT ON A 4 SPOKE OR DISC WHEEL PREPARED FOR ROAD / TRACK VERSION ?	p. 43
12 - CHART OF BEARINGS OF OUR WHEELS	p. 44
13 - SERVICING YOUR WHEELS	p. 45
14 - LIFETIME	p. 47
15 - WARRANTY	p. 47
16 - THE "COMPLETE SATISFACTION OR FULL REFUND" RULE	p. 48
17 - RETURNING A PRODUCT TO THE CORIMA S.A AFTER-SALES DEPARTMENT	p. 48
A - SPOKED WHEELS: AERO, AERO+, WINIUM, WINIUM+	p. 49
B - SPOKED WHEELS: AERO CC «CYCLO-CROSS»	p. 50
C - RIMS	p. 50
D - MONOBLOC WHEELS: 3 SPOKE, 4 SPOKE, DISC WHEELS, MCC	p. 51
E - ATHLETIC WHEELCHAIR WHEELS AND HANDBIKE WHEELS	p. 52
F - CORIMA BRAKE PADS	p. 56
CORIMA IN BRIEF	p. 58
WHERE ARE WE LOCATED ?	p. 59

1 | SAFETY INSTRUCTIONS

1-1 | BEFORE USING YOUR BIKE:

- Make sure that your quick release skewers are correctly tightened.
- Check the pressure and condition of your tubular or clincher tires; make sure that the pressure complies with the type of wheels you use (maximum authorized air pressure for clincher wheels : 8 bars -120psi).
- Make sure that your rim is not damaged
- Make sure that the spokes are in good condition, and are not bent or loose.
- Make sure that your bike's brake cables and the specific CORIMA brake pads are in good condition and operate correctly.
- Make sure that the pads are perfectly adjusted on the rim to prevent damaging it (see drawing n°1 in chapter 5).
- Make sure that your wheel is centered and does not touch the brake pads while spinning.

1-2 | GENERAL RULES

- Do not remove the stickers on the rim that indicate the restrictions of use.
- Follow the periodic servicing instructions.
- Only use CORIMA original spare parts.
- Do not change or alter your wheel such as by drilling, sanding, etc.
- Any parts damaged by an accident or impacts must be replaced by CORIMA spare parts and not be repaired.
- Only use specific CORIMA brake pads for braking on carbon rims.
- During rainy weather or on a wet road, braking distances are longer. Don't forget this and time your braking accordingly!
- Please carefully read the chapter 5 "Braking / brake pads".
- CORIMA recommends that you wear a certified bike helmet and advises you to respect the highway code.
- In case of puncture, do not ride with a flat tire or tubular as it would damage the carbon rim.
- The weight of the cyclist and the bike must not exceed 100 kg (222 lbs). For the WINIUM+ MCC wheels, the weight of the cyclist and the bike must not exceed 85 kg (189 lbs).

2 | HOW TO SET UP YOUR WHEEL ON THE FRAME ?



Picture 1



Picture 2

- Install the wheel in the frame dropouts and make sure that it is correctly positioned.
- Check the wheel's centering with respect to the frame and fork.
- Block the wheels with the quick release skewers (**as indicated on pictures n°1 and n°2**).
- Make sure that your front 4-SPOKE and/or 3 SPOKE wheel rotates in the right forward direction to take advantage of its aerodynamic design (leading edge and trailing edge). The spinning sense is indicated on the sticker set around the hub.

3 | HOW TO USE THE QUICK RELEASE SKEWERS ?

WARNING! Use only and always the original quick release skewer supplied with the wheel !

Activating the skewer lever (by turning it from the open position to the closed position) reduces the distance between the lock's nut and the lever cap. The pressure obtained allows maintaining the wheel blocked on the frame's dropouts.

3-1 | ADJUSTING THE QUICK RELEASE SKEWER

- Turn the lever so that it is parallel with the wheel's axle (**picture n°3**).
- Only hand tighten the nut (**picture n°4**).
- Push the lever to the closed position and make sure that the wheel is blocked (**picture n°5**).



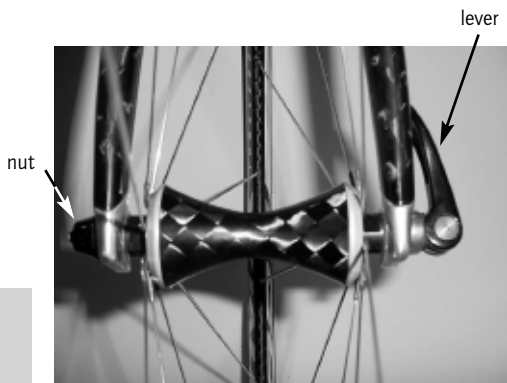
Picture 3



Picture 4



Picture 5



Picture 6



Picture 7

- If you can easily close the lever, this means that the closing force is too low: push the lever into the open position, tighten the nut 1/4 turn and then push the lever back into the closed position.
- Conversely, if you cannot fully close the lever (**picture n°6** shows when the lever is correctly closed and **picture n°7** shows when the lever is not correctly closed), this means that the closing force is too high : push the lever into the open position, loosen the nut 1/8 turn and reclose the lever.



Picture 8



Picture 9

WARNING ! Remember that only 1/2 turn of the nut can make the difference between a correct closing and a too-loose closing. A too-tight closing can damage or break the skewer.

- If necessary, repeat the adjustment.
- When you close the skewer lever, position it as shown on **pictures n°8 and n°9** so that it is easily accessible to open it.
- Train yourself to use the quick release skewer until you can easily obtain correct closings.

3-2 | HOW TO CHECK THE LEVER'S POSITION ?



Picture 10



Picture 11

The lever is in the open position (**picture n° 10**). The lever is not correctly closed (**picture n° 11**).

The lever is in the closed position. (**picture n° 12**)

When you close the skewer, make sure that the lever is at the end stop (**pictures n° 13 and n° 14**)



Picture 12



Picture 13



Picture 14

3-3 | SERVICING THE QUICK RELEASE SKEWER

After the wheel has been washed several times or after several rides in rain, disassemble the quick release skewer from the hub and lubricate the whole length of the shaft to prevent from any type of oxidation (grease such as Kluber Isoflex Super LDS18 type, oxidation, aging and corrosion resistant). After a fall, replace the old quick release skewer with a new one.

WARNING! Never close the skewer using the lever like a simple nut (**picture n° 15**): To tighten, push the lever from the open position to the closed position as indicated above.



Picture 15

4 | ADJUSTING THE SPOKE TENSION AND THE CENTERING OF THE WHEELS

Your spokes' tension is adjusted in the factory. However, depending on the kind of user you are, and how you ride your wheel and take care of it, you may sometimes have to readjust spoke tension using the wrench supplied with the wheel (not supplied with the AERO+ TUBELESS and WINIUM+ TUBELESS wheels).

WARNING! Don't tighten the spokes too much to avoid damaging the rim or hub. Due to a high tension of the spokes on the cassette side of the rear wheel, the tightening / unscrewing of the nipples is delicate. If you need to adjust the truing of the wheel, please adjust the spokes on the opposite cassette side of the wheel to avoid damaging the nipples.

Have a check performed each season in our workshops to ensure the best possible adjustment in terms of truing, spoke tension and wheel centering.

Type of wheel	Tubular/ Clincher	Diameter	Front Rear Cassette side	Number of spokes	Type of spokes	Max. Tension (kg)
AERO	tubular	700C	Front	18 spokes	Cx	80
AERO	tubular	700C	Rear	24 spokes	Cx	150
AERO	clincher	700C	Front	18 spokes	Cx	80
AERO	clincher	700C	Rear	24 spokes	Cx	150
AERO+	tubular	700C	Front	18 spokes	Cx Ray	65
AERO+	tubular	700C	Rear	20 spokes	Cx	160
AERO+	tubular	700C	Rear	24 spokes	Cx	160
AERO+	clincher	700C	Front	18 spokes	Cx Ray	65
AERO+	clincher	700C	Rear	20 spokes	Cx	160
AERO+	clincher	700C	Rear	24 spokes	Cx	160
AERO+ TUBELESS	clincher	700C	Front	18 spokes	Cx Ray	65
AERO+ TUBELESS	clincher	700C	Rear	20 spokes	Cx	160
WINIUM	tubular	700C	Front	24 spokes	Cx 2,4	60
WINIUM	tubular	700C	Rear	24 spokes	Cx 2,4	115
WINIUM	clincher	700C	Front	24 spokes	Cx 2,4	60
WINIUM	clincher	700C	Rear	24 spokes	Cx 2,4	115
WINIUM+	tubular	700C	Front	18 spokes	Cx Ray	60
WINIUM+	tubular	700C	Rear	20 spokes	Cx 2,4	115
WINIUM+	clincher	700C	Front	18 spokes	Cx Ray	60
WINIUM+	clincher	700C	Rear	20 spokes	Cx 2,4	115
WINIUM+ TUBELESS	clincher	700C	Front	18 spokes	Cx Ray	60
WINIUM+ TUBELESS	clincher	700C	Rear	20 spokes	Cx 2,4	115
CORIMA CC	tubular	700C	Front	18 spokes	Leader	80
CORIMA CC	tubular	700C	Rear	24 spokes	Leader	135
AERO HBB	tubular	650C	Front	24 spokes	Cx	120
AERO HBB	tubular	650C	Rear	24 spokes	Cx	120
AERO HBB	tubular	700C	Front	24 spokes	Cx	150
AERO HBB	tubular	700C	Rear	24 spokes	Cx	150
AERO HBP	clincher	700C	Front	24 spokes	Cx	150
AERO HBP	clincher	700C	Rear	24 spokes	Cx	150

The spoke tensions indicated in this chart are measured with a SAPIM tensiometer
For every other type of wheels (650c, etc...), please ask us.

5 | BRAKING / BRAKE PADS

WARNING! YOU MUST USE CORIMA BRAKE PADS WHEN RIDING CORIMA WHEELS IN ORDER TO GET A PRECISED AND REGULAR BRAKING AND IN ORDER AVOID AN EARLY WEARING OF THE RIMS.

5-1 | BRAKING

- Make sure that your bike's brake cables and the specific CORIMA brake pads are in good condition and operate correctly.
- Make sure that the pads are properly adjusted on the rim to avoid damaging it (**see drawing n°1**).
- Regularly check the pads for wear and replace them when worn.
- During rainy weather or on a wet road, braking distances are longer. Don't forget this and time your braking accordingly !

To take advantage of the outstanding features of your CORIMA wheel as long as possible, please **strictly follow the directions of use** below:

The resin used to manufacture the rim and more particularly the part on which the tire is set on, resists to a temperature of **180°C. The pressure in the tire must not exceed 8 bars (120 psi).**

You, as user, must pay attention to two phenomena, which can alter the rim's geometry and more particularly its braking surface:

- **avoid** pressures in the tire that are superior to the ones recommended;
- **avoid** extensive and prolonged brakings that would put the rim under temperatures that would be over the ones indicated above.

The damages due to these two phenomena cannot be considered as manufacturing liabilities and cannot justify an exchange of the wheel under warranty.

Regarding the wearing status of the rims, have a check performed each season in our workshops to ensure the best possible control. CORIMA will check the wearing status and will inform you of the reliability of your rims.

5-2 | BRAKE PADS



You must use the specific CORIMA brake pads with all the line of CORIMA wheels.

The CORIMA composite brake pads have been specially developed for braking on composite rims and are the result of tests carried out within the laboratory and by cyclists undergoing extreme braking conditions. Optimal results have been obtained for the following essential requirements:

- **Braking efficiency:** the CORIMA brake pads allow a safer ride due to the ability to have progressive and controlled braking on wet and dry surfaces.
- **Temperature resistant:** the CORIMA brake pads are heat resistant so reduce the risk of wheel seizure.
- **Wear resisting:** due to the design and development CORIMA brake pads last longer.
- **Silence:** Elimination of noise associated with braking. Nevertheless, the contact between **new** CORIMA brake pads and a **new** rim may cause some noise while braking. This noise will go away after a wearing period.

The CORIMA composite brake pads combine performance and using comfort.

The CORIMA brake pads are compatible with Shimano (Dura-Ace, Ultegra, 105), Campagnolo (Record, Centaure, Chorus) brake shoes on models produced since 2000 and SRAM.

Replacing brake pads

- Slide out the brake pad from the brake shoe (open part, rear)
- Slide in the new brake pad from the rear (open part) to the front (closed part) of the brake shoe.

IMPORTANT !

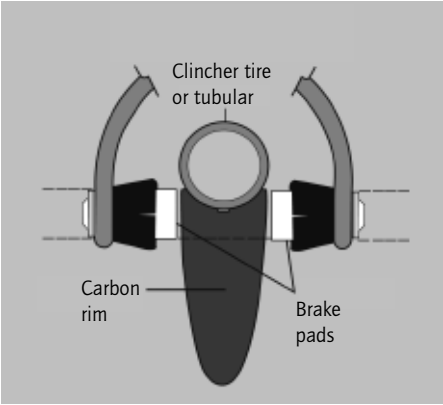
This type of brake pad is not as flexible as a rubber pad, that's the reason why we recommend that you don't bend it when you set it up in the brake shoe as it may break.

WARNING !

- Always make sure that the closed part of the brake shoe faces the spinning sense of the wheel. A bad set-up of the brake shoe may cause a slipping out the pad and won't allow any braking.
- Regularly check the pads for wear and replace them when worn. Replace them before the brake shoes damage the rim.
- Check your brake pads in order that there are no foreign particles (gravel, metal shavings, etc...) that could damage the rim.

WARNING !

It is necessary to align the brake pads on the top of the rim

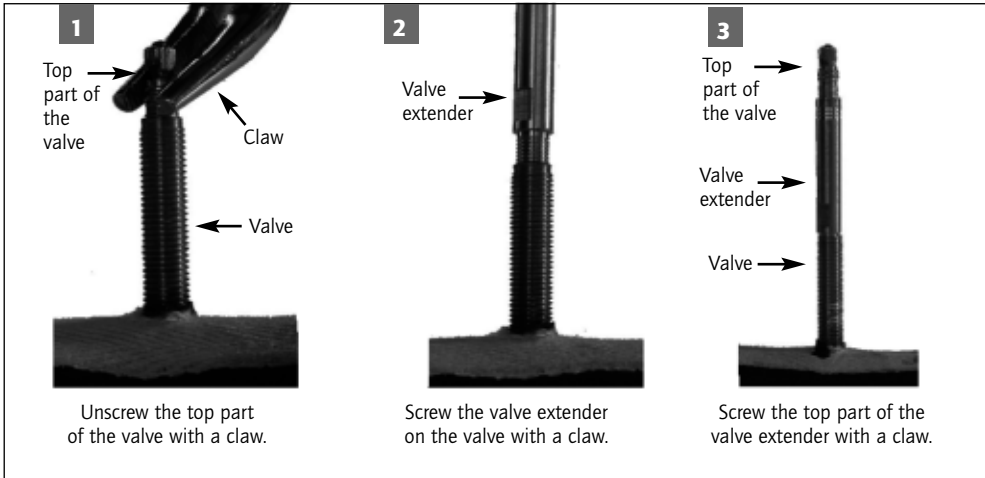


drawing n° 1

6 | HOW TO USE THE VALVE EXTENDER ?

6-1 | VALVE EXTENDER FOR REMOVABLE VALVE (Ref : 270153)

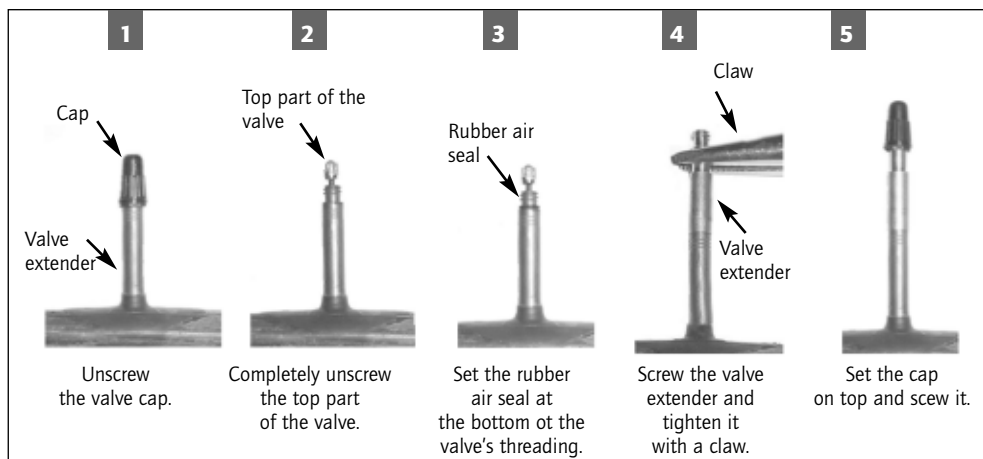
Your TUBULAR wheel is delivered with a valve extender which operates with a removable conical presta valve.



Important ! This valve extender can only be used on valves with a removable top part (conical valve).

6-2 | VALVE EXTENDER FOR NON REMOVABLE VALVE (Ref : 270154)

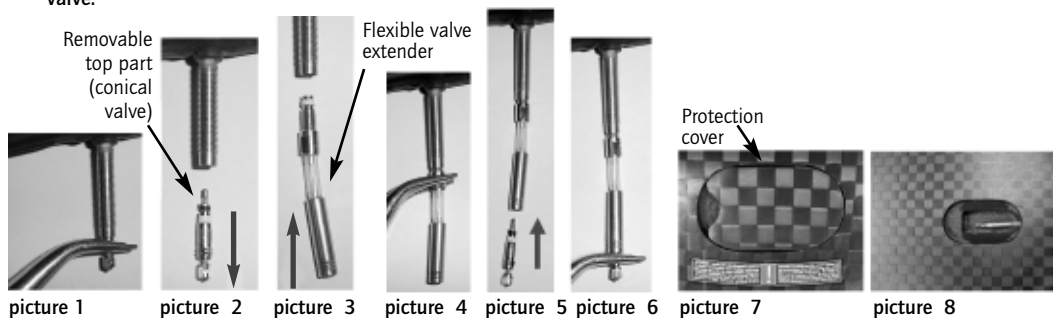
Your CLINCHER TIRE wheel is delivered with a valve extender which operates with a removable or non removable conical valve.



The valve extender can be used on valves with a removable or a non removable top part.

6-3 | FLEXIBLE VALVE EXTENDER FOR DISC WHEELS (Ref : 270097)

Your TUBULAR wheel is delivered with a flexible valve extender which operates with a removable conical presta valve.



Setting the flexible valve extender :

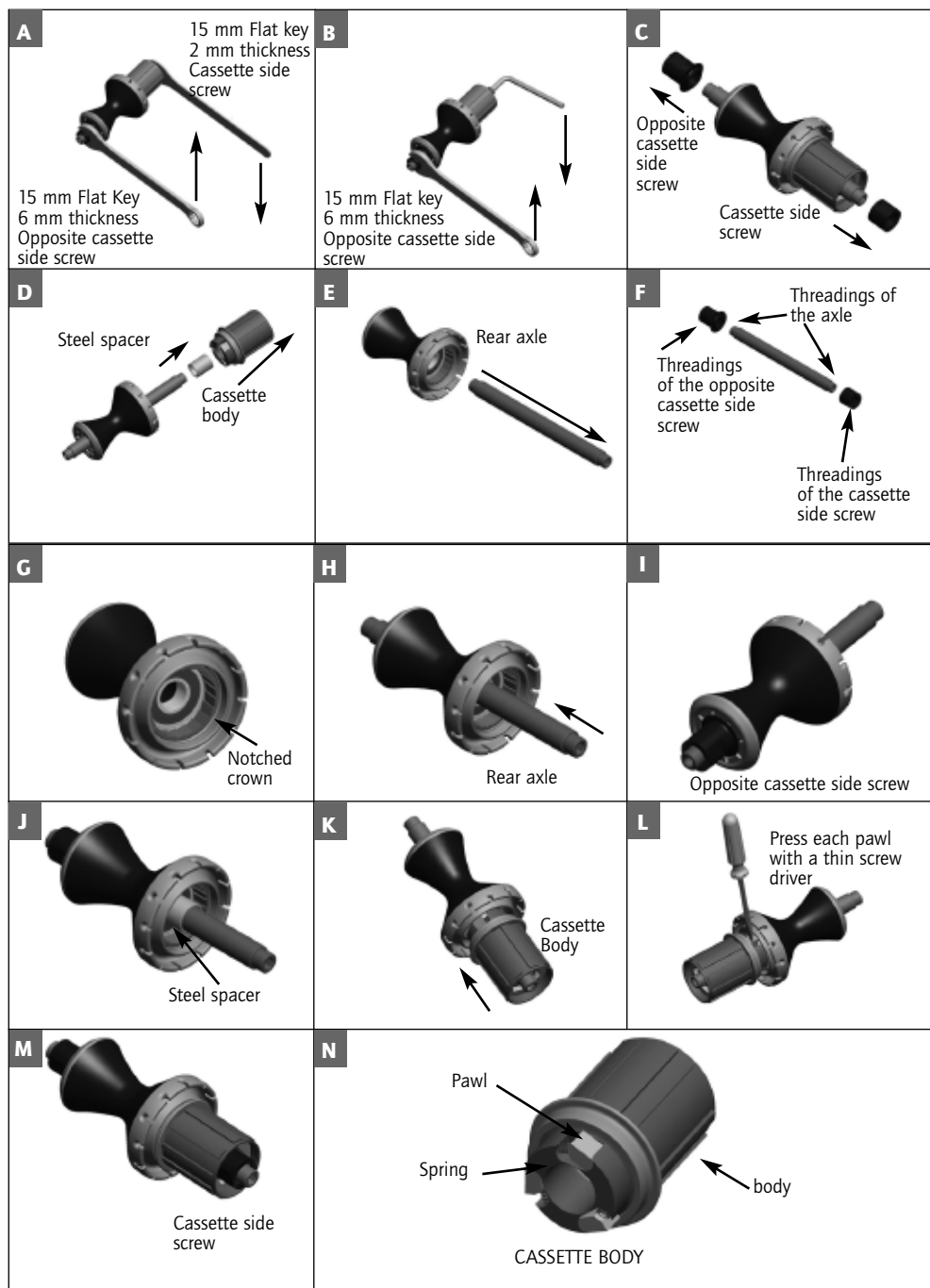
- Unscrew the removable top part of the Presta valve with a claw (picture 1 and picture 2).
- Screw the flexible valve extender inside the Presta valve (picture 3 and picture 4).
- Screw the removable top part (conical valve) again on top of the flexible valve extender with a claw (picture 5 and picture 6).

Inflating the tubular tire :

- Remove the protection cover (picture 7).
- Make sure the flexible valve extender is correctly set (picture 8).
- Unscrew the nut of the removable top part (conical valve) to inflate the inner tube.
- Set the air pump adaptor (picture 9).
- It is better to inflate to the limit of the tire or the tubular. The air pressure must be checked with a manometer.
- Screw again the nut of the removable top part (conical valve) and put the protection cover back.

7 | HOW TO CHANGE THE COMPLETE CASSETTE BODY ?

- 1 • Remove the quick release skewer from the rear hub.
- 2 • Unscrew the cassette body locking nut with a pinion whip and a cassette tool. **WARNING !** use the cassette tool compatible with your cassette body.
- 3 • Remove each pinion from the cassette body.
- 4 • Unscrew the external screws of the rear hub. Use a 15 mm flat key (6 mm thickness) to remove the screw that is on the opposite cassette side. For the screw that is on the cassette side, use a 15 mm flat key (2 mm thickness) or a 5 mm allen key in the axle place **(drawing A,B,C)**.
WARNING: the screws are blocked with a light locknut glue (loctite 225).
- 5 • Remove the cassette body and the steel spacer, make sure you don't lose the 3 spring and 3 pawls **(drawing D)**.
- 6 • Remove the axle from the hub **(drawing E)**.
- 7 • Clean the threading of the screws and axle with some acetone **(drawing F)**.
- 8 • Clean the notched crown with a dry cloth and put some grease on the notched crown as well as on the flat surface ahead **(drawing G)**.
- 9 • Check the bearing status.
- 10 • If you notice some drops of water inside the hub, let the hub dry.
- 11 • Lubricate the plain surface of the axle (not the threadings).
- 12 • Set the axle in the hub's body **(drawing H)**.
- 13 • Set the screw on the opposite cassette side. Use some light locknut glue **(drawing I)**.
- 14 • Set the steel spacer and put some grease on the external side of the steel spacer **(drawing J)**.
- 15 • Install the cassette body on the axle **(drawing K)**.
- 16 • Set each of the 3 pawls and 3 springs with a screw driver **(drawing L)**.
- 17 • Set entirely the cassette body into the hub's body **(drawing M)**.
- 18 • Screw the opposite cassette side screw. Use some light locknut glue.
Shimano: ref: 400146 Ext. Alu screw for Cassette side 12,9 mm
Campagnolo: ref: 400179 Ext. Alu screw for Cassette side 15,4 mm
- 19 • Block the screws. **WARNING:** the maximum tightening torque is 5Nm. Use a dynamometric in order to avoid the precision bearings.
- 20 • Lubricate the outside part of the cassette body.
- 21 • Set the pinions on the cassette body following the constructor advices.



8 | SETTING THE SPROCKETS ON THE SHIMANO 8/9/10 SPEED – SRAM CASSETTE BODY

Your rear wheel is delivered with **three** washers (**two in 0.6 mm and one in 1.2 mm**). These washers may be necessary to set up the sprockets in order to have the pinions held correctly. If these washers are necessary, they must be positioned before the sprockets are mounted.

The washers are not supplied with the Shimano 10 SP. and Campagnolo 9/10/11 SP. cassette bodies because they are not necessary.



9 | HOW TO GLUE A TUBULAR TIRE ON A CARBON RIM AND HOW TO REMOVE IT ?

9-1 | HOW TO GLUE A TUBULAR TIRE ON A CARBON RIM ?

Use a standard glue intended for this purpose. Before applying the tubular tire glue, lightly sand with fine sand paper the rim base without "scoring" the carbon, and clean off with a dry cloth and acetone to obtain a good adherence of the glue. Apply a sufficient amount of glue to the tubular tire and the rim and respect the indications given by the glue manufacturer. Make sure to properly center the tubular tire on the rim. Use acetone to clean off any glue drippings from the rim. Always make sure before you start riding your bike that your tubular tires are glued correctly.

9-2 | HOW TO REMOVE A TUBULAR TIRE FROM A CARBON RIM ?

To be removed, the tubular tire must be deflated.

With your hands pinch the tubular tire between your palms and fingers.

Remove the tubular tire with the thumbs.

If the gluing is quite resistant, look for an easier place on the rim to remove it. Then remove it all around the rim's diameter. Warning: make sure you do not tear off the inferior protection cloth of the tubular.

10 | TRACK WHEELS: AERO, 3 SPOKE, 4 SPOKE AND DISC WHEELS, TUBULAR VERSION

Our front road wheels can be used for track by removing the quick release skewer and setting track bolts (ref: 400161) + screws on each side of the axle.

Our rear TRACK wheels are delivered with a sprocket-lockring (ref: 400147).

Threading compatible for the track pinion = Diam. 34.7 X 24TPI. Threading compatible for the track sprocket = Diam. 32.7 X 24TPI.

IMPORTANT! It is necessary to hold the hub's body with a 27 mm flat key when unscrewing the track pinion.

11 | HOW TO SET UP THE "ROAD TO TRACK" CONVERTER KIT ON A 4 SPOKE OR DISC WHEEL PREPARED FOR ROAD / TRACK VERSION ?

This kit is made for cyclists who ride on roads and on track but it is not made for athletes specialized in track races (sprint, km). If you mostly ride on track, we recommend that you purchase a rear wheel with a track hub only.

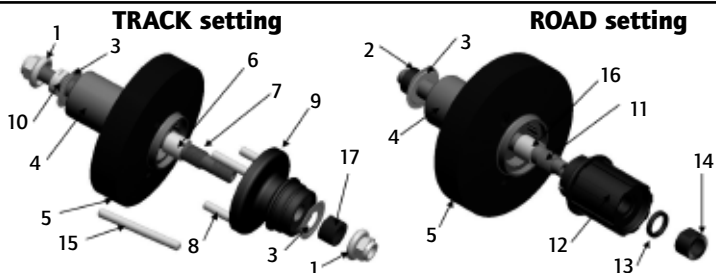
CONVERTER KIT (ROAD TO TRACK) Directions of use

Weight : **130 g**

Aluminum
converter

Stainless steel bolt
pins

Réf : 400115



- 1** Ref : 400160 Rear blocking screw for TRACK (steel)
- 2** Ref : 400175 Black ext. (alu) screw for opp. cassette side 11.6 mm
- 3** Ref : 400162 Stainless washer 304L
- 4** Ref : 20016 RR Shima 10 SP. cass. hub or 20018 RR Campa cass. hub 9/10/11 SP.
- 5** Monobloc wheel (4 SPOKE or DISC)
- 6** Ref : 400155 Steel spacer 12.9 mm (between the hub body and the cassette body)
- 7** Ref : 400102 Rear TRACK axle (steel)
- 8** Bolt pins
- 9** Ref : 400116 Road to track converter kit (hub)(monobloc wheels)

- 10** Ref : 400117 Stainless toothed nut 6.3mm
- 11** Ref : 400101 rear ROAD axle (alu)
- 12** Ref : T400141, T400187, T400188 Cassette body (body compatible CAMPAGNOLO, SHIMANO, SRAM)
- 13** Ref : 400018 Hub's washer 1 mm (alu) (washer that may be necessary for the centering of the wheel)
- 14** Ref : 400146 Black ext. (alu) screw for cassette side 12.9mm for Shimano or 400179 Black ext. (alu) screw for cassette side 15.4 mm for Campagnolo
- 15** Ref : 400114 Bolt pin Ø 6mm (length 60 mm) to remove the "road to track" converter kit.
- 16** Ref : 400118 Steel spacer (18 mm) for the cassette body.
- 17** Ref : 400171 Black ext. (alu) screw for cassette side 14.4 mm.

CONVERTER SETTING

- remove the road axle (**11**)
- remove the cassette body (**12**)
- keep the stainless washer (**3**)
- leave the steel spacer (**16**) on the road axle
- remove any dirt with a dry rag
- check the bearings
- set the rear TRACK axle (**7**) in the hub body (**4**)
- set the stainless washer (**3**) on the opposite side of the sprocket. **IMPORTANT ! rounded side on the bearings.**
- screw the stainless toothed nut (**10**) on the same side
- set the spacer (**6**) on the axle
- set the converter (**9**) adjusting the 3 bolt pins (**8**) on the holes of the wheel (**5**)
- ATTENTION !** It is necessary to make the converter (**9**) slide on the axle (**7**) set up in the hub body (**4**) to avoid any damage of the setting.
- end the setting by taping with a wooden hammer
- ATTENTION !** Do not use metallic tool for setting the converter (**9**). Do tap in the axle direction (**7**).
- insert the second stainless washer (**3**)
- IMPORTANT !** rounded side on the bearings.
- screw and tighten the screw (**17**)
- set the wheel on the bike dropouts and tighten the rear blocking screws for TRACK (**1**) to set it up.

CONVERTER UNSETTING

- unscrew the rear blocking screw for TRACK (**1**)
- remove the standard screw (**17**)
- remove the stainless washer (**3**)
- tap on the 3 bolt pins (**8**) with a wooden hammer using the bolt pin (Ø 6mm and length 60 mm) on the opposite side of the sprocket to slowly remove the converter (**9**).
- ATTENTION !** Do tap in the axle direction (**7**) ! It is necessary to make the converter (**9**) slide on the axle (**7**) set up in the hub's body (**4**) to avoid any damage of the setting.
- remove the spacer (**6**)
- remove the axle (**7**)
- keep the stainless washer (**3**)
- remove any dirt with a dry rag
- check the bearings

For the road version setting, please follow the instructions on the sketch «Road setting».

INFORMATION FOR REAR TRACK WHEELS: Threading compatible for the track pinion = Diam. 34.7 X 24TPI. Threading compatible for the track sprocket = Diam. 32.7 X 24TPI.

12 | CHART OF BEARINGS OF OUR WHEELS

All our hubs are built with annular bearings.

HUB DESCRIPTION	STANDARD				CERAMIC
	REF: 270223 6801	REF: 270225 6001	REF: 270230 6902	REF: 270188 6901	REF: 270260 6801
HUBS FOR SPOKED WHEELS					
T70104 FR 12SP. (P)(Black)	2				
T70102 FR 18SP. (P)(Black)	2				
T70103 FR 24SP. (P)(Black)	2				
T70600 RR 24SP. SHIMA 10SP.Cass.(Piercing Black)	3	2			
T70601 RR 24SP. CAMPA 9/10/11SP.Cass.(Piercing Black)	3	1		1	
T70605 RR 24SP. SHIMA 8/9/10SP-SRAM Cass.(Piercing Black)	3	2			
T70047 FR 18SP. For TRACK (P)(Black)	2				
T70049 FR 24SP. For TRACK (P)(Black)	2				
T70008 RR 24SP. For TRACK (Diabolo Black)		2			
T70702 FR CARBON PRO C6 18SP. (12K)	2				
T70721 FR CARBON PRO C6 18SP. (12K) (SPOKED X 2)	2				
T70703 RR CARBON TRAD C6 20SP. SHIMA 10 SP. Cass (12K)	2	2			
T70704 RR CARBON TRAD C6 20SP. CAMPA 9/10/11 SP. Cass (12K)	2	1		1	
T70705 RR CARBON TRAD C6 20SP. SHIMA 8/9/10 SP-SRAM. Cass (12K)	2	2			
T70712 FR CARBON PRO C6 18SP. (3K)	2				
T70720 FR CARBON PRO C6 18SP. (3K) (SPOKED X 2)	2				
T70713 RR CARBON TRAD C6 20SP. SHIMA 10 SP. Cass (3K)	2	2			
T70714 RR CARBON TRAD C6 20SP. SHIMA 10 SP. Cass (3K)	2	1		1	
T70715 RR CARBON TRAD C6 20SP. SHIMA 18/9/0 SP. Cass (3K)	2	2			
T70026 FR 10SP. (Diabolo Silver)		2			
T70651 RR HB 24SP. 1/2" Axle (Handbike / Handisport)		1	1		
T70653 RR HB 24SP. M12 Axle (Handbike / Handisport)		1	1		
T70650 RR HB 24SP. SHIMA 8/9/10 SP SRAM Cass (Handbike)	1	3			
T70652 RR HB 24SP. CAMPA 9/10/11 SP.Cass (Handbike)	1	2		1	
HUBS FOR MONOBLOC WHEELS					
T20011 FR RD	2				
T20015 FR RD (CHRONO) 3 SPOKE WHEEL					2
T20012 FR TRACK	2				
T20020 FR TRACK (CHRONO) 3 SPOKE WHEEL					2
T20014 RR TRACK		2			
T20016 RR SHIMA 10 SP. Cass.	1	3			
T20018 RR CAMPA 9/10/11 SP. Cass.	1	2		1	
T20017 RR SHIMA 8/9/10 SP-SRAM Cass	1	3			
T20023 1/2" AXLE HUB LEFT SIDE (HANDISPORT)		1	1		
T20023S 1/2" AXLE HUB RIGHT SIDE (HANDISPORT)		1	1		
COMPLETE CASSETTE BODIES					
T400141 SHIMA 8/9/10 SP. SRAM Cass. BODY	1	1			
T400187 SHIMA 10 SP. Cass. BODY	1	1			
T400188 CAMPA 9/10/11 SP. Cass. BODY	1			1	
COMPLETE CASSETTE BODIES FOR MCC WHEELS					
T400199 SHIMA 8/9/10 SP. SRAM Cass. BODY	1			1	
T400197 SHIMA 10 SP. Cass. BODY	1			1	
T400198 CAMPA 9/10/11 SP. Cass. BODY	1			1	

13 | SERVICING YOUR WHEELS

- After using your wheels for the first time, check the wheels' centering.
- After each ride, check the condition of your tubular or clincher tires, as well as the tire pressure (maximum authorized air pressure for clincher wheels : 8 bars -120psi).
- Don't mount tubular or clincher tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim.
- Periodically check spokes' tension and wheels' centering.

Spoke tension is adjusted from inside the rim (spoke nipple in reversed position) using the specific spoke wrench delivered with your wheel (not supplied with the AERO+ TUBELESS wheel). Warning! Spoke tension must not exceed the tension applied during mounting in the factory to avoid irretrievably damaging your rim. Due to a high tension of the spokes on the cassette side of the rear wheel, the tightening / unscrewing of the nipples is delicate. If you need to adjust the truing of the wheel, please adjust the spokes on the opposite cassette side of the wheel to avoid damaging the nipples (see chapter 4).

- In case of a fall or a violent impact, you must have your wheel checked by our technicians. Any violent impact can lead to damages which are often repairable by our composites after-sales department, but such repairs will be billed to you.
- To clean your wheel, don't use any high-pressure water device, especially to clean the hub in which pressurized water may penetrate and damage the bearings or components of your cassette body for the rear wheel. Use a cloth to dry your wheel.
- Times and kilometer readings are given for guidelines and can change significantly according to usage conditions and the intensity of your activity (example: competition, rain, salted roads, etc...).
- Regularly check the wearing status of your wheels and rims. You must not ride your wheels if you notice cracks on the rim and/or the hub, if the wheel is broken, damaged or if the braking surface is irregular or worn.
- Regarding the wearing status of the rims, have a check performed each season in our workshops to ensure the best possible control. CORIMA will check the wearing status and will inform you of the reliability of your rims.

To take advantage of the outstanding features of your CORIMA wheel as long as possible, please **strictly follow the directions of use** below:

The resin used to manufacture the rim and more particularly the part on which the tire is set on, resists to a temperature of **180°C. The pressure in the tire must not exceed 8 bars (120 psi).**

You, as user, must pay attention to two phenomena, which can alter the rim's geometry and more particularly its braking surface:

- **avoid** pressures in the tire that are superior to the ones recommended;
- **avoid** extensive and prolonged brakings that would put the rim under temperatures that would be over the ones indicated above.

The damages due to these two phenomena cannot be considered as manufacturing liabilities and cannot justify an exchange of the wheel under warranty.

- Every 2000-3000 km, or more frequently in bad weather, lubricate your hub axle and grease the pawls of the cassette body and the notched crown (see chapter 7) High speed grease for precision bearings and plain bearings (grease such as Kluber Isoflex Super LDS18 type) to prevent from any type of oxidation, aging and corrosion. Don't use oil which would dilute the grease of the ball bearings. When setting the external blocking screws, use light locknut glue, the tightening torque must be **5Nm**.
- All our hubs are built with annular bearings (see table "Bearings of CORIMA hubs", chapter 12)

How to remove the bearings from the cassette body ?

- Remove the cassette (pinions) from the cassette body with the specific key used to unscrew the Shimano or Campagnolo blocking screw and with a whip.
- Remove the cassette body from the hub (see Chapter 7 – How to change the complete cassette body ?). Warning ! Please make sure to keep the claws (Ref : 400163), the springs (Ref : 270126) and the steel spacer (Ref : 400118).
- Set a pinion on the cassette body and use a whip to maintain it.
- Use a 19 mm Allen key to remove the blocking screw M30 6X24TPI (Ref : 400231).
- Use a shouldered axle to chase (by the claws side) the bearings from the cassette body.
- Check the 2 toroidal seals NBR (21X1) are in good conditions and are correctly placed (Ref : 270198).

You can see all the CORIMA wheels hubs sketches on WWW.CORIMA.COM

How to set new bearings inside the cassette body ?

- Make sure the 2 toroidal seals NBR (21X1) (Ref : 270198) are correctly placed in their groove.
 - Put the bearing 6801 (Ref : 270223) at the toroidal seals level.
 - Set the 14.5 mm aluminum shouldered spacer (Ref : 400222) in the correct sense (shoulder on pinion side).
 - Put the bearing 6901 (Ref: 270188) or the bearing 6001 (Ref: 270225) in its housing with a shoulder axle and a mallet.
 - Set a pinion on the cassette body and use a whip to maintain it.
 - Use a 19 mm Allen key to screw again the blocking screw M30 6X24TPI (Ref : 400231).
- (WARNING ! The smooth side must be placed on the external side of the cassette body). The tightening torque is 10Nm.
- We recommend to put a drop of « low » lock-nut to maintain the the position of the blocking screw M30 6X24TPI (Ref : 400231).
 - Set the cassette body on the hub again (see Chapter 7 – How to change the complete cassette body).
 - Check the claws (Ref : 400163), the springs (Ref : 270126) and the steel spacer (Ref : 400118) are correctly set.



13-1 | CLEANING WHEELS

To clean your wheel, don't use any high-pressure water device, especially to clean the hub in which pressurized water may penetrate and deteriorate the bearings or components of your cassette body for the rear wheel. Clear water is convenient, do not use product that you chemically damage the epoxy resin of the composite. Use a cloth to dry your wheel.

13-2 | TRANSPORT AND STORAGE

Transport your wheels in protection wheelbags provided for this purpose; protect them from shocks. Avoid exposing your wheels to high temperatures (sunshine, behind car windows, etc.).

At the end of each season, we recommend dismounting the axle from the wheel and drying the hub's interior to prevent a residual humidity from degrading the quality of the bearings or the components of your cassette body for the rear wheel. Leave your wheels during the winter in a dry location and remount your wheel axles for your first ride at the start of the biking season.

14 | LIFETIME

The lifetime of the CORIMA wheels depends on the sports activities of each of our customers and the special conditions to which the wheels were subjected. Under normal usage and servicing conditions, free of shocks or excessive stresses, our wheels will preserve their mechanical characteristics for several years beyond the warranty's contractual period. However, we recommend to our customers to replace their wheels with new ones every **5 years**.

Some components, such as bearings or spokes, are considered to be consumables for which the contractual warranty does not apply. Trueing and spoke tension are not covered by the warranty.

If you feel that an element of your wheel shows signs of fatigue, you should immediately replace it.

Regarding the wearing status of the rims, have a check performed each season in our workshops to ensure the best possible control. CORIMA will check the wearing status and will inform you of the reliability of your rims.

It is advisable to have your wheel checked by CORIMA each season. This check's periodicity will depend on the product's use and we are at your disposal to advise you.

15 | WARRANTY

15-1 | THE CORIMA SALES WARRANTY

15-1-1 Warranty

The CORIMA Company warrants all its products against any defects in material and workmanship for a duration of **two (2) years** from the product's billing date.

The repair periods covered by the sales warranty on the products will not extend the warranty's duration unless the product is immobilized more than **seven (7) days**. In the latter case, this downtime will be added to the warranty's still remaining term.

15-1-2 Warranty's limitation

The CORIMA warranty covers exclusively the manufacturing defects of its products and excludes, notably, from its scope of application any damage, prejudice and, more generally, any direct or indirect consequence which would result from bad use or failure to respect user instructions, the lack of maintenance or a non-conforming use of the product.

To keep the warranty valid and for your safety do not modify or alter your wheel (such as by drilling, sanding etc...).

15-1-3 Warranty's application

In order to have the CORIMA sales warranty apply, the buyer should return the product for examination to the CORIMA Company at its headquarters' postal address indicated on the letterhead of these sales conditions. The product must be accompanied with its invoice. The CORIMA Company will then proceed to examine the product. Depending on the results obtained, the following will be suggested:

- If the product has a manufacturing defect, CORIMA will decide either to repair or replace the product or a part of the product in question.
- If the product does not have a manufacturing defect, CORIMA will suggest to the buyer to repair or replace the product at the buyer's expense.

Any return to CORIMA for examination will be handled by the customer who will ensure that the product's packaging is appropriate, that the product is insured, if necessary, and that the shipping costs are paid.

This sales warranty applies without prejudice to the legal guarantees, particularly the guarantee of conformity provided by Article L.211-1 and subsequent articles of the French Consumer Code and the guarantee against latent defects provided for by Articles 1641 to 1649 of the French Civil Code.

15-2 | THE LEGAL GUARANTEES

15-2-1 Legal guarantee of conformity

In accordance with the provisions of Articles L.211-1 to L.211-14 of the French Consumer Code, from which extracts are given below, the consumer benefits from a legal guarantee of conformity:

Article L.211-4 : The seller is obliged to deliver goods in conformity with the contract and will be responsible for the lack of conformity at the delivery time. He will also be responsible for the lack of conformity resulting from the packaging, mounting instructions or installation when the contract stipulates that the seller is in charge of the installation or the installation is performed under his responsibility.

Article L.211-5 : In order to conform with the contract, the goods must :

- 1- be specific for the customary usage expected from comparable goods and, if necessary :
- correspond to the description given by the seller and have the qualities that the seller presented to the buyer in the form of a sample or model;
- have the qualities that a buyer can legitimately expect on account of the advertisements made by the seller, by the producer or by his representative, particularly in terms of publicity or labeling ;
- 2- Or have the characteristics defined by common agreement by the parties, or be specific to any special usage sought by the buyer, indicated by the buyer to the seller, and for which the seller has thereby agreed to.

Article L.211-12 : The legal guarantee of conformity shall be valid for two (2) years as of the goods delivery date.

15-2-2 Guarantee against latent defects

In accordance with the provisions of Articles 1641 to 1649 of the French Civil Code, from which extracts are given below, the buyer benefits from a guarantee against latent defects:

Article 1641 : The seller is obliged to guarantee the item sold against latent defects which render it unsuitable for its intended usage, or reduce this usage to such an extent that the buyer would not have purchased the item, or that he would have purchased it only at a lower price if he had known the latent defects existed.

Article 1648 al. 1 : The buyer shall have two (2) years as of the discovery date of the latent defect(s) to apply the guarantee against latent defects.

16 | THE «COMPLETE SATISFACTION OR FULL REFUND» RULE

The customer has seven (7) days to return all or part of his order (except tailored and/or customized products) for exchange or refund. To do this, the unused products should be correctly protected in their packaging and be accompanied by their invoice. The exchange or refund will be taken into account **only for the product at its original price excluding delivery costs** from the moment when the product is returned in perfect condition to CORIMA in its original packaging with **delivery costs paid**.

17 | RETURNING A PRODUCT TO THE CORIMA S.A. AFTER-SALES DEPARTMENT

Any return to CORIMA for examination will be handled by the customer who will ensure that the product's packaging is appropriate, that the product is insured, if necessary, and that the shipping costs are paid.

Don't forget to include the invoice with the wheel, as well as your name, address, phone number and email address.

IMPORTANT! If you want to return your wheel to the CORIMA SA After-Sales Department, please make sure to return it **without the tubular or clincher tire, without the pinions (sprockets) and without the quick release skewer.**

A | SPOKED WHEELS: AERO, AERO+, WINIUM and WINIUM+

- After using your wheels for the first time, check the wheels' centering.
- After each ride, check the condition of your tubular or clincher tires, as well as the tire pressure (maximum authorized air pressure for clincher wheels : 8 bars -120psi).
- Don't mount tubular or clincher tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim.
- Every 2000-3000 km, or more frequently in bad weather, lubricate your hub axle and grease the pawls of the cassette body and the notched crown (see chapter 7). High speed grease for precision bearings and plain bearings (grease such as Kluber Isoflex Super LDS18 type) to prevent from any type of oxidation, aging and corrosion. Don't use oil which would dilute the grease of the ball bearings. When setting the external blocking screws, use light locknut glue, the tightening torque must be **5Nm**.
- All our hubs are built with annular bearings (see table "Bearings of CORIMA hubs", chapter 12).
- Periodically check spokes' tension and wheels' centering.

Spoke tension is adjusted from inside the rim (spoke nipple in reversed position) using the specific spoke wrench delivered with your wheel (not supplied with the AERO+ TUBELESS wheel and the WINIUM+ TUBELESS wheel). Warning! Spoke tension must not exceed the tension applied during mounting in the factory to avoid irretrievably damaging your rim. (see chart in chapter 14, "Adjusting the spoke tension and the centering of the wheels) Due to a high tension of the spokes on the cassette side of the rear wheel, the tightening / unscrewing of the nipples is delicate. If you need to adjust the truing of the wheel, please adjust the spokes on the opposite cassette side of the wheel to avoid damaging the nipples (see chapter 4).

- Only use specific CORIMA brake pads for braking on carbon rims.
- In case of a fall or a violent impact, you must have your wheel checked by our technicians.

Any violent impact can lead to damages which are often repairable by our composites after-sales department, but such repairs will be billed to you.

- To clean your wheel, don't use any high-pressure water device, especially to clean the hub in which pressurized water may penetrate and damage the bearings or components of your cassette body for the rear wheel.

Use a cloth to dry your wheel.

- Times and kilometer readings are given for guidelines and can change significantly according to usage conditions and the intensity of your activity (example: competition, rain, salted roads, etc...).
- Regularly check the wearing status of your wheels and rims. You must not ride your wheels if you notice cracks on the rim and/or the hub, if the wheel is broken, damaged or if the braking surface is irregular or worn.
- Regarding the wearing status of the rims, have a check performed each season in our workshops to ensure the best possible control. CORIMA will check the wearing status and will inform you of the reliability of your rims.
- If you chose to have «black spokes» on your wheels, it's necessary to put some grease where the spokes are crossed.

A-1 | FOR TUBULAR WHEELS 650C (26") or 700C (28")

Don't mount tubular tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim. For comfort and performance, we recommend the setting of 20 mm tubulars for time-trials and 21 mm tubulars for road racing, 650C (26") or 700C (28").

There is no maximum air pressure for tubular wheels except the one recommended by the manufacturer of the tubular tire you're going to set on your wheels.

A-2 | FOR CLINCHER TIRE WHEELS 700C (28")

To take advantage of the outstanding features of your CORIMA CLINCHER TIRE wheel as long as possible, please **strictly follow the directions of use:**

The resin used to manufacture the rim and more particularly the part on which the tire is set on, resists to a temperature of **180°C**.

The pressure in the tire must not exceed 8 bars (120 psi).

You, as user, must pay attention to two phenomena, which can alter the rim's geometry and more particularly its braking surface:

- **avoid** pressures in the tire that are superior to the ones recommended;
- **avoid** extensive and prolonged brakings that would put the rim under temperatures that would be over the ones indicated above.

The damages due to these two phenomena cannot be considered as manufacturing liabilities and cannot justify an exchange of the wheel under warranty.

For comfort and performance, we recommend the setting of 23 mm clincher tires, 700C (28").

B | SPOKED WHEELS: AERO CC «CYCLO-CROSS»

- After using your wheels for the first time, check the wheels' centering.
- After each ride, check the condition of your tubular tires, as well as the air pressure (There is no maximum air pressure for tubular wheels except the one recommended by the manufacturer of the tubular tire you're going to set in your wheels).
- Don't mount tubular tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim.
- Every 2000-3000 km, or more frequently in bad weather, lubricate your hub axle and grease the pawls of the cassette body and the notched crown (see chapter 7). High speed grease for precision bearings and plain bearings (grease such as Kluber Isoflex Super LDS18 type) to prevent from any type of oxidation, aging and corrosion. Don't use oil which would dilute the grease of the ball bearings. When setting the external blocking screws, use light locknut glue, the tightening torque must be **5Nm**.
- All our hubs are built with annular bearings (see table "Bearings of CORIMA hubs", chapter 12)
- Periodically check spokes' tension and wheels' centering. (see chapter 4). Warning ! Spoke tension must not exceed the tension applied during mounting in the factory to avoid irremediably damaging your rim (see chapter 14).
- Only use specific CORIMA brake pads for braking on carbon rims.
- In case of a fall or a violent impact, you must have your wheel checked by our technicians.

Any violent impact can lead to damages which are often repairable by our composites after-sales department, but such repairs will be billed to you.

WARNING! Cyclo-cross events take place on all types of path. Impacts, flat tires, stones or falls for example, may involve serious damages on the wheel that cannot be considered as manufacturing defects and cannot justify an exchange free of charge under warranty.

- To clean your wheel, don't use any high-pressure water device, especially to clean the hub in which pressurized water may penetrate and damage the bearings or components of your cassette body for the rear wheel.

Use a cloth to dry your wheel.

- Times and kilometer readings are given for guidelines and can change significantly according to usage conditions and the intensity of your activity (example: competition, rain, salted roads, etc...).
- Regularly check the wearing status of your wheels and rims. You must not ride your wheels if you notice cracks on the rim and/or the hub, if the wheel is broken, damaged or if the braking surface is irregular or worn.
- Regarding the wearing status of the rims, have a check performed each season in our workshops to ensure the best possible control. CORIMA will check the wearing status and will inform you of the reliability of your rims.

C | RIMS

- After using your wheels for the first time, check the wheels' centering.
- After each ride, check the condition of your tubular or clincher tires, as well as the tire pressure (maximum authorized air pressure for clincher wheels : 8 bars -120psi).
- Don't mount tubular or clincher tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim.
- Periodically check spokes' tension and wheels' centering (chapter 4).

Spoke tension is adjusted from inside the rim (spoke nipple in reversed position) using the specific spoke wrench delivered with your rim (not supplied with the AERO+ TUBELESS wheel and the WINIUM+ TUBELESS wheel).

- Only use specific CORIMA brake pads for braking on carbon rims.

- In case of a fall or a violent impact, you must have your wheel checked by our technicians. Any violent impact can lead to damages which are often repairable by our composites after-sales department, but such repairs will be billed to you.
- To clean your wheel, don't use any high-pressure water device, especially to clean the hub in which pressurized water may penetrate and damage the bearings or components of your cassette body for the rear wheel. Use a cloth to dry your wheel.
- Times and kilometer readings are given for guidelines and can change significantly according to usage conditions and the intensity of your activity (example: competition, rain, salted roads, etc...).
- Regularly check the wearing status of your wheels and rims. You must not ride your wheels if you notice cracks on the rim and/or the hub, if the wheel is broken, damaged or if the braking surface is irregular or worn.
- Regarding the wearing status of the rims, have a check performed each season in our workshops to ensure the best possible control. CORIMA will check the wearing status and will inform you of the reliability of your rims.

C-1 | FOR TUBULAR WHEELS, 650C (26") and 700C (28")

Don't mount tubular tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim. For comfort and performance, we recommend the setting of 20 mm tubulars for time-trials and 21 mm tubulars for road racing, 650C (26") or 700C (28").

There is no maximum air pressure for tubular wheels except the one recommended by the manufacturer of the tubular tire you're going to set on your wheels.

C-2 | FOR CLINCHER TIRE WHEELS 700C (28")

To take advantage of the outstanding features of your CORIMA CLINCHER TIRE wheel as long as possible, please **strictly follow the directions of use:**

The resin used to manufacture the rim and more particularly the part on which the tire is set on, resists to a temperature of **180°C. The pressure in the tire must not exceed 8 bars (120 psi).**

You, as user, must pay attention to two phenomena, which can alter the rim's geometry and more particularly its braking surface:

- **avoid** pressures in the tire that are superior to the ones recommended;
- **avoid** extensive and prolonged brakings that would put the rim under temperatures that would be over the ones indicated above.

The damages due to these two phenomena cannot be considered as manufacturing liabilities and cannot justify an exchange of the wheel under warranty.

For comfort and performance, we recommend the setting of 23 mm clincher tires, 700C (28").

D | MONOBLOC WHEELS: 3 SPOKE, 4 SPOKE, DISC and MCC WHEELS

- Make sure that your 4-SPOKE and/or 3 SPOKE wheel rotates in the right forward direction to take advantage of its aerodynamic design (leading edge and trailing edge). The spinning sense is indicated on the sticker set around the hub.
- After using your wheels for the first time, check the wheels' centering.

- After each ride, check the condition of your tubular or clincher tires, as well as the tire pressure (maximum authorized air pressure for clincher wheels : 8 bars -120psi).
- Don't mount tubular or clincher tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim.
- Every 2000-3000 km, or more frequently in bad weather, lubricate your hub axle and grease the pawls of the cassette body and the notched crown (see chapter 7). High speed grease for precision bearings and plain bearings (grease such as Kluber Isoflex Super LDS18 type) to prevent from any type of oxidation, aging and corrosion. Don't use oil which would dilute the grease of the ball bearings. When setting the external blocking screws, use light locknut glue, the tightening torque must be **5Nm**.

- All our hubs are built with annular bearings (see table "Bearings of CORIMA hubs", chapter 12)
- Periodically check the wheels' centering.
- Only use specific CORIMA brake pads for braking on carbon rims.
- In case of a fall or a violent impact, you must have your wheel checked by our technicians.

Any violent impact can lead to damages which are often repairable by our composites after-sales department, but such repairs will be billed to you.

- To clean your wheel, don't use any high-pressure water device, especially to clean the hub in which pressurized water may penetrate and damage the bearings or components of your cassette body for the rear wheel.

Use a cloth to dry your wheel.

- Times and kilometer readings are given for guidelines and can change significantly according to usage conditions and the intensity of your activity (example: competition, rain, salted roads, etc...).
- Regularly check the wearing status of your wheels and rims. You must not ride your wheels if you notice cracks on the rim and/or the hub, if the wheel is broken, damaged or if the braking surface is irregular or worn.
- Regarding the wearing status of the rims, have a check performed each season in our workshops to ensure the best possible control. CORIMA will check the wearing status and will inform you of the reliability of your rims.

DISC WHEELS : All our DISC wheels in 2D version tubular and clincher are supplied with a carbon protection cover for the valve hole. Please see Chapter 6-3 FLEXIBLE Valve EXTENDER for DISC wheels (Ref : 270097).

WINIUM+ MCC : For the WINIUM+ MCC wheels the weight of the cyclist and the bike must not exceed 85 kg (189 lbs).

TYPE OF WHEELS WITH AN INTEGRATED MAGNET : 3 SPOKE WHEELS AND MCC WHEELS

D-1 FOR TUBULAR WHEELS, 650C (26") or 700C (28")

Don't mount tubular tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim. For comfort and performance, we recommend the setting of 20 mm tubulars for time-trials and 21 mm tubulars for road racing, 650C (26") or 700C (28").

There is no maximum air pressure for tubular wheels except the one recommended by the manufacturer of the tubular tire you're going to set on your wheels.

E | ATHLETIC WHEELCHAIR WHEELS & HANDBIKE WHEELS

E-1 | ATHLETIC WHEELCHAIR WHEELS

FRONT AERO WHEEL 18" (450C)

- After using your wheels for the first time, check the wheels' centering.
- After each ride, check the condition of your tubular tires, as well as the air pressure.

There is no maximum air pressure for tubular wheels except the one recommended by the manufacturer of the tubular tire you're going to set on your wheels.

- Don't mount tubular with too narrow sections because they may cause damages to your rim. For comfort and performance, we recommend the setting of minimum 18 mm tubular tires.

- Every 2000-3000 km, or more frequently in bad weather, lubricate your hub axle. High speed grease for precision bearings and plain bearings (grease such as Kluber Isoflex Super LDS18 type) to prevent from any type of oxidation, aging and corrosion. Don't use oil which would dilute the grease of the ball bearings..
- All our hubs are built with annular bearings (see table "Bearings of CORIMA hubs", chapter 12)
- Periodically check spokes' tension and wheels' centering.

Spoke tension is adjusted from inside the rim (spoke nipple in reversed position) using the specific spoke wrench delivered with your wheel. **Warning!** Spoke tension must not exceed the tension applied during mounting in the factory to avoid irredeemably damaging your rim. (see chart in chapter 14, "Adjusting the spoke tension and the centering of the wheels").

- Only use specific CORIMA brake pads for braking on carbon rims.
- In case of a fall or a violent impact, you must have your wheel checked by our technicians.

Any violent impact can lead to damages which are often repairable by our composites after-sales department, but such repairs will be billed to you.

- To clean your wheel, don't use any high-pressure water device, especially to clean the hub in which pressurized water may penetrate and damage the bearings or components of your cassette body for the rear wheel.

Use a cloth to dry your wheel.

- Times and kilometer readings are given for guidelines and can change significantly according to usage conditions and the intensity of your activity (example: competition, rain, salted roads, etc...).
- Regularly check the wearing status of your wheels and rims. You must not ride your wheels if you notice cracks on the rim and/or the hub, if the wheel is broken, damaged or if the braking surface is irregular or worn.
- Regarding the wearing status of the rims, have a check performed each season in our workshops to ensure the best possible control. CORIMA will check the wearing status and will inform you of the reliability of your rims.

TD6 C+ DISC WHEELS 28" (700C) TUBULAR

Model : DISC TD6 C+ - Diameter : 28" (700C) - Version : Tubular

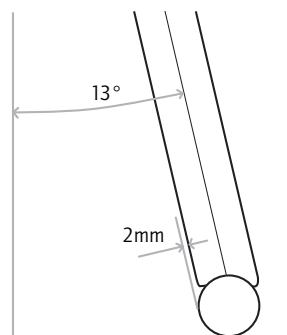
CORIMA has launched a brand **new DISC wheel exclusively for wheelchair athletics**. This new DISC wheel was created to meet top athletes' requirements. This wheel was tested by athletes and we know how important it is to have high quality, performing materials. This wheel has a complete new concept and has unrivalled achievements.

The new components used and our new manufacturing process allow us to get **an increased rigidity of 15%**.

The external side of the wheel is completely blank (without holes) which offers a **better aerodynamism** and is therefore more technically adapted for the user.

The new rim profile is a **«World Premiere »**, and it allows you to use the whole rolling surface of the tubular. As well, this profile reduces the risk of damaging the rim's edges particularly in case of puncture (flat tire).

The sketch hereafter shows this new concept:



With this new profile, the tubular is placed on the internal side of the wheel and has a 2 mm rake (shown on the above sketch). In some cases, it might be necessary to set the 1 mm washers (supplied with the wheels) on the hub's axle to adjust the wheel to the wheelchair.

This wheel is available with a 1/2" or M12 axle hub right or left side

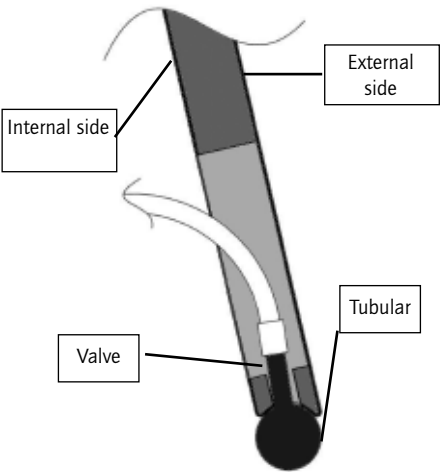
The wheels have holes (4 mm diameter) to set the pushrims to the traditional racing wheelchairs. Please find hereafter the number of holes and drilling diameters available:

Number of holes and drilling diameters	Number of holes	Diameter A (in mm)	Diameter A (in inches)
New DISC wheelchair wheel	4 holes	328,0 mm	13,0"
	4 or 5 holes	368,0 mm	14,5"
	4 or 5 holes	391,2 mm	15,4"

Each DISC wheel is delivered with a protection wheelbag, a flexible valve extender and two washers of 1 mm.

RESTRICTIONS OF USE :

- This profile is perfect for a wheel whose incline angle is 13°.
- Please follow the spinning sense of the wheel shown on the sticker placed around the hub.
- The inflation of the tubular of your wheel will be made on the internal side of the wheel (please see sketch hereafter).
- These wheels must not be «struck», «hit» or «boxed». If the athlete is using the «boxing» technique (style) to move forward the sides of the wheels can be irretrievably damaged. The use of hard gloves is not possible with this type of wheels.
- For this tubular wheel, we recommend 19 mm tubular.
- There is no maximum air pressure for tubular wheels except the one recommended by the manufacturer of the tubular tire you're going to set on your wheels.
- For the setting of the flexible valve extender, please see chapter 6-3.



4 SPOKE AND DISC WHEELS

Model	Diameter	Version
4 SPOKE HR or HM	26" (650C)	Tubular
4 SPOKE HR or HM	28" (700C)	Tubular
DISC C+	26" (650C)	Tubular
DISC C+	28" (700C)	Tubular

Type of wheels	Number of holes	Drilling diameter in mm	Drilling diameter in " (inches)
4 SPOKE	4 holes	328 mm	13"
	4 holes	368 mm	14,5"
	4 holes	391,2 mm	15,4"
DISC	4 holes	328 mm	13"
	4 or 5 holes	368 mm	14,5"
	4 or 5 holes	391,2 mm	15,4"

IMPORTANT ! The carbon monobloc wheels strongly increase the performances of athletic wheelchairs. The manufacturing process and the choice of the materials guarantee a very good aerodynamism, stiffness, and responsiveness of the 4 SPOKE and DISC wheels. These wheels must be used only over smooth macadam roads in good condition or on racing tracks. These wheels must not be "struck", "hit" or "boxed". If the athlete is using the "boxing" technique (style) to move forward the sides of the wheels can be irretrievably damaged. The use of hard gloves is not possible with this type of wheels.

- After using your wheels for the first time, check the wheels' centering.
- After each ride, check the condition of your tubular or clincher tires, as well as the tire pressure (maximum authorized air pressure for clincher wheels : 8 bars -120psi).
- Don't mount tubular or clincher tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim.
- Every 2000-3000 km, or more frequently in bad weather, lubricate your hub axle. High speed grease for precision bearings and plain bearings (grease such as Kluber Isoflex Super LDS18 type) to prevent from any type of oxidation, aging and corrosion. Don't use oil which would dilute the grease of the ball bearings. When setting the external blocking screws, use light locknut glue, the tightening torque must be **5Nm**.

- All our hubs are built with annular bearings (see table "Bearings of CORIMA hubs", chapter 12).
- Periodically check the wheels' centering.
- In case of a fall or a violent impact, you must have your wheel checked by our technicians.

Any violent impact can lead to damages which are often repairable by our composites after-sales department, but such repairs will be billed to you.

- To clean your wheel, don't use any high-pressure water device, especially to clean the hub in which pressurized water may penetrate and damage the bearings or components of your cassette body for the rear wheel.
- Use a cloth to dry your wheel.

- Times and kilometer readings are given for guidelines and can change significantly according to usage conditions and the intensity of your activity (example: competition, rain, salted roads, etc...).
- Regularly check the wearing status of your wheels and rims. You must not ride your wheels if you notice cracks on the rim and/or the hub, if the wheel is broken, damaged or if the braking surface is irregular or worn.
- Regarding the wearing status of the rims, have a check performed each season in our workshops to ensure the best possible control. CORIMA will check the wearing status and will inform you of the reliability of your rims.

FOR TUBULAR WHEELS, 650C (26") or 700C (28").

Don't mount tubular tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim. For comfort and performance, we recommend the setting of 20 mm tubulars for time-trials and 21 mm tubulars for road racing, 650C (26") or 700C (28").

There is no maximum air pressure for tubular wheels except the one recommended by the manufacturer of the tubular tire you're going to set on your wheels.

E-2 | HANDBIKE WHEELS

HBB (tubular) and HBP (clincher) HANDBIKE WHEELS

- After using your wheels for the first time, check the wheels' centering.
- After each ride, check the condition of your tubular or clincher tires, as well as the tire pressure (maximum authorized air pressure for clincher wheels : 8 bars -120psi).
- Don't mount tubular or clincher tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim.
- Every 2000-3000 km, or more frequently in bad weather, lubricate your hub axle and grease the pawls of the cassette body and the notched crown (see chapter7). High speed grease for precision bearings and plain bearings (grease such as Kluber Isoflex Super LDS18 type) to prevent from any type of oxidation, aging and corrosion. Don't use oil which would dilute the grease of the ball bearings. When setting the external blocking screws, use light locknut glue, the tightening torque must be **5Nm**.

- All our hubs are built with annular bearings (see table "Bearings of CORIMA hubs", chapter 12).
- Periodically check spokes' tension and wheels' centering.

Spoke tension is adjusted from inside the rim (spoke nipple in reversed position) using the specific spoke wrench delivered with your wheel. Warning! Spoke tension must not exceed the tension applied during mounting in the factory to avoid irredeemably damaging your rim. (see chart in chapter 14, "Adjusting the spoke tension and the centering of the wheels").

- Only use specific CORIMA brake pads for braking on carbon rims.
- In case of a fall or a violent impact, you must have your wheel checked by our technicians.

Any violent impact can lead to damages which are often repairable by our composites after-sales department, but such repairs will be billed to you.

- To clean your wheel, don't use any high-pressure water device, especially to clean the hub in which pressurized water may penetrate and damage the bearings or components of your cassette body for the rear wheel.

Use a cloth to dry your wheel.

- Times and kilometer readings are given for guidelines and can change significantly according to usage conditions and the intensity of your activity (example: competition, rain, salted roads, etc...).
- Regularly check the wearing status of your wheels and rims. You must not ride your wheels if you notice cracks on the rim and/or the hub, if the wheel is broken, damaged or if the braking surface is irregular or worn.
- Regarding the wearing status of the rims, have a check performed each season in our workshops to ensure the best possible control. CORIMA will check the wearing status and will inform you of the reliability of your rims.

FOR TUBULAR WHEELS, 650C (26") or 700C (28").

Don't mount tubular tires with too narrow sections because they may cause damages to your rim. For comfort and performance, we recommend the setting of 20 mm tubulars for time-trials and 21 mm tubulars for road racing, 650C (26") or 700C (28").

There is no maximum air pressure for tubular wheels except the one recommended by the manufacturer of the tubular tire you're going to set on your wheels.

FOR CLINCHER TIRE WHEELS, 700C (28").

To take advantage of the outstanding features of your CORIMA CLINCHER TIRE wheel as long as possible, please **strictly follow the directions of use**:

The resin used to manufacture the rim and more particularly the part on which the tire is set on, resists to a temperature of **180°C. The pressure in the tire must not exceed 8 bars (120 psi).**

You, as user, must pay attention to two phenomena, which can alter the rim's geometry and more particularly its braking surface:

- **avoid** pressures in the tire that are superior to the ones recommended;
- **avoid** extensive and prolonged brakings that would put the rim under temperatures that would be over the ones indicated above.

The damages due to these two phenomena cannot be considered as manufacturing liabilities and cannot justify an exchange of the wheel under warranty.

For comfort and performance, we recommend the setting of 23 mm clincher tires, 700C (28").

F | CORIMA BRAKE PADS



You must use the specific CORIMA brake pads with all the line of CORIMA wheels.

The **CORIMA composite brake pads** have been specially developed for braking on composite rims and are the result of tests carried out within the laboratory and by cyclists undergoing extreme braking conditions. Optimal results have been obtained for the following essential requirements:

- **Braking efficiency:** the CORIMA brake pads allow a safer ride due to the ability to have progressive and controlled braking on wet and dry surfaces.
- **Temperature resistant:** the CORIMA brake pads are heat resistant so reduce the risk of wheel seizure.
- **Wear resisting:** due to the design and development CORIMA brake pads last longer.
- **Silence:** Elimination of noise associated with braking. Nevertheless, the contact between **new** CORIMA brake pads and a **new** rim may cause some noise while braking. This noise will go away after a wearing period.

The CORIMA composite brake pads combine performance and using comfort.

The CORIMA brake pads are compatible with Shimano (Dura-Ace, Ultegra, 105), Campagnolo (Record, Centaure, Chorus) brake shoes on models produced since 2000 and SRAM.

Replacing brake pads

- Slide out the brake pad from the brake shoe (open part, rear)
- Slide in the new brake pad from the rear (open part) to the front (closed part) of the brake shoe.

IMPORTANT! This type of brake pad is not as flexible as a rubber pad, that's the reason why we recommend that you don't bend it when you set it up in the brake shoe as it may break.

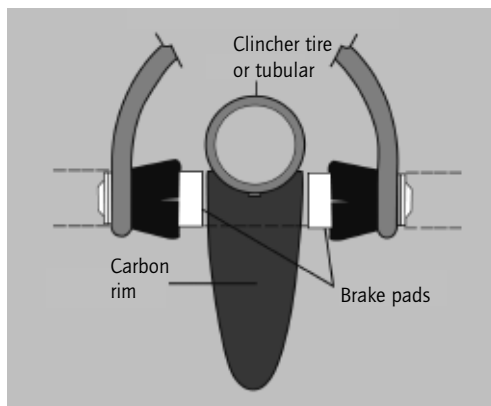
WARNING !

Make sure that your bike's brake cables and the specific CORIMA brake pads are in good condition and operate correctly.

- Always make sure that the closed part of the brake shoe faces the spinning sense of the wheel. A bad set-up of the brake shoe may cause a slipping out the pad and won't allow any braking.
- Make sure that the pads are perfectly adjusted on the rim to prevent damaging it (**see drawing n°1**).
- Regularly check the pads for wear and replace them when worn. Replace them before the brake shoes damage the rim.
- Check your brake pads in order that there are no foreign particles (gravel, metal shavings, etc...) that could damage the rim.
- During rainy weather or on a wet road, braking distances are longer. Don't forget this and time your braking accordingly!

WARNING !

It is necessary to align the brake pads on the top of the rim



drawing n° 1

CORIMA EN BREF

CORIMA S.A. a été créée en 1973 par Monsieur Pierre Martin et Monsieur Jean-Marie Riffard et est située à Loriol sur Drôme (26) en France. CORIMA signifie **CO**opération **R**iffard **MA**rtin. À l'origine, son activité est le modelage mécanique, réalisation de moules et modèles pour les secteurs de la fonderie, de l'automobile et de l'aéronautique. En 1988, CORIMA se diversifie dans la réalisation de pièces en composite carbone et lance son premier produit pour le secteur du cycle, la roue PARACULAIRE, suivront ensuite la roue 4 BATONS, le cadre monocoque PUMA, la roue AERO, la tige de selle ELLIPSE et bien d'autres encore... réalisant ainsi une gamme complète de produits en carbone pour le vélo.

CORIMA a fait construire 1200m² supplémentaires destinés au service commercial et à la recherche et développement. Un tout nouveau show-room a été créé pour mieux vous accueillir encore et vous faire découvrir notre gamme de produits. Ces locaux sont sur le site actuel à la sortie immédiate LORIOLE de l'autoroute A7 (sortie N°16) et sont déjà opérationnels.

Si vous faites partie d'un club et souhaitez organiser une visite à CORIMA avec les membres de votre club, nous vous invitons à nous contacter par téléphone pour organiser cette visite, c'est avec plaisir que nous vous recevrons.

CORIMA félicite et remercie tous les athlètes qui roulent sur des produits CORIMA, cyclistes sur routes, sur piste, en cyclo-cross, les triathlètes, les athlètes dans les disciplines de l'handisport en vélo, en fauteuil et en handbike.

Bravo à tous nos clients connus ou moins connus qui gagnent tout au long de l'année avec nos produits.

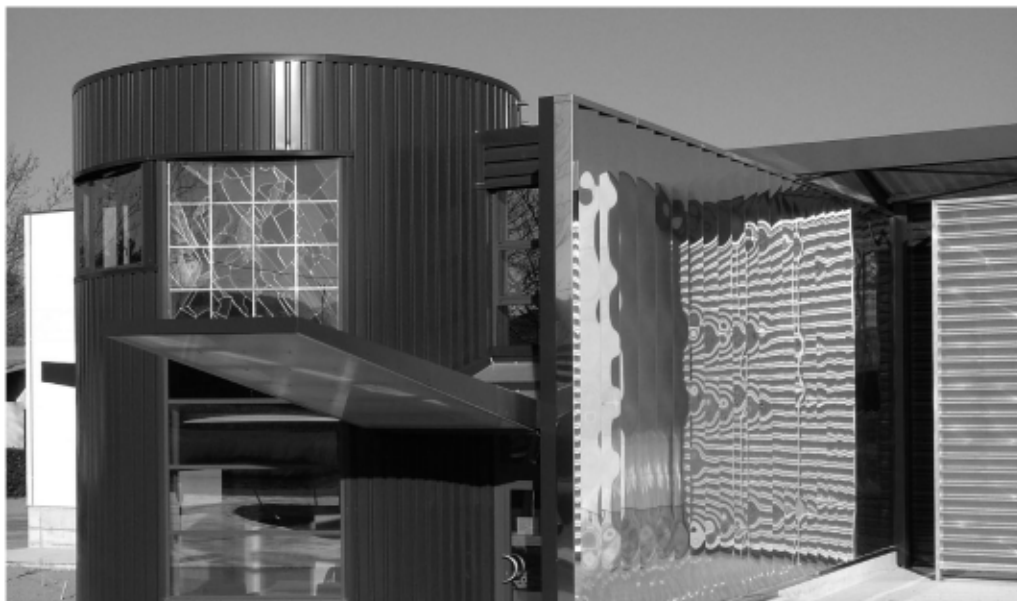
CORIMA IN BRIEF

CORIMA S.A. was founded in 1973 by Mr Pierre Martin and Mr Jean-Marie Riffard, and is situated in Loriol sur Drôme (26) in France. The word CORIMA is taken from **CO**operation **R**iffard **MA**rtin. Its initial activities were mechanical moulding: the making of moulds and models for the foundry, automobile and aeronautics sectors. In 1988, CORIMA diversified into the production of carbon composite parts and launched its first product for the cycling sector: the DISC WHEEL. This was followed by the 4-SPOKE wheel, the PUMA monocoque frame, the AERO wheel, the ELLIPSE seatpost and many others to create a full range of carbon products for cycling. Two world hour records have been broken on CORIMA bikes: Chris Boardman in July 1993 and Catherine Marsal in April 1995.

CORIMA has grown with a new building of 1200m² of space dedicated to the sales department and research and development. A brand new showroom was created to improve reception facilities and display our product range.

CORIMA congratulates and thanks all the athletes who ride with CORIMA products, road and track cyclists, cyclocross riders, triathletes and athletes in wheelchair sports.

These premises are on the existing site close to the LORIOLE exit n°16 on the A7 highway.



CORIMA S.A.

Sortie Autoroute A7

F-26270 LORIENT SUR DROME, FRANCE

Tel - Ph : 33 (0) 4 75 63 85 37 – Fax : 33 (0) 4 75 63 93 03

E-mail : corima@corima.com

www.corima.com





WWW.CORIMA.COM