



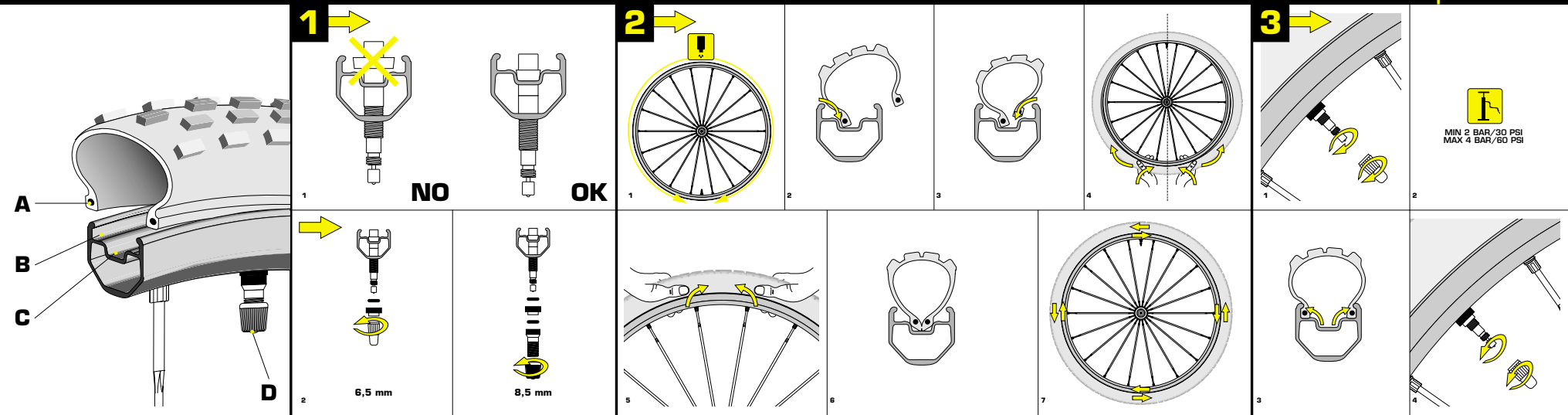
WWW.MAVIC.COM



MAVIC S.A.  
Metz Tessey  
74896 Anncy Cedex 9 - FRANCE  
TEL. (33) 04.50.65.71.71 FAX. (33) 04.50.65.71.72  
http://www.mavic.com  
Société anonyme au capital de 8 280 000 € - RCS Anncy 379 696 255  
Siret 00056 APE 384 Z - N°identification TVA FR 26 379 696 255

Ref. X04284

© MAVIC 07/2002



- A - TRINGLES DU PNEUMATIQUE TUBELESS UST
- B - ZONE DE CLIPPAGE DE TRINGLES DU PNEUMATIQUE TUBELESS UST
- C - GORGE DE LA JANTE
- D - VALVE TUBELESS UST

**1 - MONTAGE DE LA VALVE TUBELESS UST**

Utiliser aucun outil pour le serrage du contre-écrou de la valve. Utiliser les bouchons de valve et éventuellement l'adaptateur pour valves standard (type automobile). Vérifier le parfait positionnement des différents joint toriques livrés. Pour une parfaite étanchéité, changer la valve tubeless UST une fois par an. Faire contrôler régulièrement son état par votre détaillant.

**2 - MONTAGE MANUEL DU PNEU UST ET CLIPPAGE DES TRINGLES**

1 - Mouiller abondamment la base de la jante avec de l'eau savonneuse.  
2 - Insérer la première tringle du pneu dans le fond de la gorge de la jante.

**3 - GONFLAGE DU PNEU UST**

3 - Monter ensuite la deuxième tringle en commençant à l'opposé de la valve et en finissant au niveau de celle-ci.  
4 - 5 - 6 - Contrer les talons du pneu de part et d'autre de la valve.  
7 - S'assurer du parfait positionnement des tringles au fond de la gorge centrale de la jante en exerçant sur le pneu un mouvement de rotation.  
Ne jamais utiliser de démonte-pneu ou tout autre outil pour le montage du pneumatique. Ceux-ci pourraient endommager le pneumatique et le système d'étanchéité.

**4 - UTILISATION D'UNE JANTE TUBELESS UST AVEC PNEU CLASSIQUE ET CHAMBRE A AIR**

Les 3 conditions principales pour l'utilisation d'une jante Tubeless UST avec un pneu classique et une chambre à air sont :  
- Utilisation exclusive de pneus compatibles ETRTO.  
- Utilisation exclusive de chambres à air dotées d'une valve de type Presta (Ø 6,5).  
Afin de s'assurer que le pneumatique est parfaitement clippé, le dégonfler totalement et vérifier que les tringles restent clippées et ne redescendent pas au fond de la gorge de la jante. A défaut, recommencer l'opération de gonflage. Ajuster la pression du pneumatique à sa pratique et au terrain. Respecter les indications de pression indiquées sur les pneumatiques. Ne jamais dépasser la pression maximum indiquée sur le flanc du pneumatique.

**Utilisation de la jante Tubeless UST SANS fond de jante (sauf Crossland).**

Une fois la valve Tubeless UST retirée, il est possible d'introduire dans le trou de valve de la jante Tubeless UST qu'une chambre à air de type Presta (petite valve, Ø 6,5 mm). Attention : ne jamais essayer d'agrandir le trou de valve ou de le repercer, sous peine d'endommager irrémédiablement la jante et de ne plus pouvoir utiliser la valve UST indispensable à l'étanchéité du système UST. Le montage d'un pneu classique sur une jante Tubeless UST s'effectue selon la même procédure que lorsque vous utilisez un pneu UST Tubeless. Se reporter aux points 2, 3 et 5 de cette notice. Le clippage n'assure pas dans ce cas l'étanchéité du système pneu/jante, mais est nécessaire pour garantir un parfait maintien en place du pneumatique. De cette manière, le pneu rentrera parfaitement dans sa position finale et il sera alors possible de rouler sans risque de détarter.

Les roues et jantes Tubeless UST sont conçues pour être utilisées avec des pneumatiques Tubeless UST et c'est dans cette configuration que vos produits vous apporteront un maximum de performance. L'utilisation des roues et jantes Mavic Tubeless UST avec un pneu classique (ETRTO) et une chambre à air est également possible. Il convient alors de ne pas utiliser de fond de jante. Néanmoins, dans ces conditions, vous perdez les avantages apportés par le concept Tubeless UST.

- A - TUBELESS UST TIRE BEADS
- B - LOCKING ZONE FOR THE BEADS OF TUBELESS UST TIRES
- C - RIM GORGE
- D - TUBELESS UST VALVE

**1 - MOUNTING THE UST TUBELESS VALVE**

No tools should be used for the tightening of the valve locking ring. Use the valve caps and, if needed, the standard valve adapter (car type). Check out the correct positioning of the o-rings. To ensure a perfect seal that lasts, change the UST valve at least once a year. Have your dealer regularly check its condition.

**2 - MANUAL UST TIRE MOUNTING AND LOCKING OF THE BEADS**

1 - Abundantly moisten the bottom of the rim with soapy water.  
2 - Insert the first bead in the bottom of the rim gorge.  
3 - Then, insert the second bead by beginning at the point opposite the valve - and finishing at the valve.

**3 - INFLATING THE UST TIRE**

3 - Pump up the tire energetically until the beads are locked into place. When inflating, you may hear several popping noises: this is the sound of tire locking into position. Verify that the position of centering band on the tire sidewall is evenly distributed in relation to the top of the rim circumference. In order to ensure that the beads are correctly seated, you should deflate the tire completely and verify that the beads stay locked in place. If not, go through the inflation process again. Re-inflate the tire according to your needs and the conditions.

**4 - USE OF A TUBELESS UST RIM WITH REGULAR TIRE AND INNER TUBE**

The 3 main conditions for using a UST® Tubeless rim with a standard tire and a tube are:  
- Only use ETRTO compatible tires.  
- Use a tube with a Presta type of valve (Ø 6.5 mm).  
- Use a UST® Tubeless rim WITHOUT rim tape (except Crossland).  
Once the UST® Tubeless valve has been removed, you can only insert a Presta type of tube (small valve, Ø 6.5 mm) into the valve hole of the UST® Tubeless rim. Caution: never try to make the valve hole bigger or to drill it out.

**If you do, you could permanently damage the rim and would be unable to use the UST® valve in the future, which is necessary to keep the rim airtight.**

When mounting a classic tire on a UST® Tubeless rim, follow the same procedure as when using a UST® Tubeless tire. Read procedures 2, 3 and 5. Being locked in place does not make the tire/rim system completely airtight, but it does guarantee that the tire is properly held in place. In this way, the tire will be properly placed in the rim groove and you can ride without risk of it rolling off the rim. Adjust the tire pressure to your type of riding and preference. Caution: When using a UST® rim with a classic tire and tube, the adjustment of the pressure is not "without risk", just like in "all UST®" assembly (tire + rim).

- A - WÜLSTE DES REIFENS TUBELESS UST
- B - BEREICH IN DEM DER REIFENWULST TUBELESS UST EINHAFT
- C - FELGENTIEFBETT
- D - VENTIL TUBELESS UST

**1 - MONTAGE DES VENTILS TUBELESS UST**

Das Festschrauben der Überwurf-Mutter des Ventils sollte handfest, ohne die Verwendung jeglicher Werkzeuge geschehen. Benutzen Sie die Ventilkappe oder verwenden Sie bei Bedarf den Autoventil-Adapter. Stellen Sie sicher, daß die mitgelieferten Dichtungen richtig platziert sind. Um eine konstante Dichtigkeit des Reifens zu gewährleisten empfehlen wir, die Tube-less-UST-Ventile jährlich zu erneuern. Lassen Sie regelmäßig eine Überprüfung durch Ihren Fachhändler durchführen.

**2 - MONTAGE DES TUBELESS UST-REIFENS UND AUFBRINGEN DES REIFENWULSTES**

1 - Befeuichten Sie das Felgentiefbett und die Reifenwülste grosszügig mit Seifenwasser.  
2 - Setzen Sie einen Reifenwulst vollständig in die Vertiefung im Felgentiefbett ein.

**3 - AUFPUMPEN DES TUBELESS UST-REIFENS**

3 - Drücken Sie dann auch den anderen Reifenwulst über das Felgenhorn und schieben Sie ihn anschließend in das Felgentiefbett. Beginnen Sie auf der Seite gegenüber des Ventils und arbeiten Sie sich beidseitig bis zu den Horn vor.  
4, 5, 6 - Überprüfen Sie, ob die Reifenwülste am Ventil korrekt positioniert sind.  
7 - Stellen Sie sicher, daß beide Reifenwülste vollständig in der Felgentiefbett-Vertiefung sitzen.  
Keine Reifenheber oder anderes Werkzeug zur Montage eines Reifens benutzen, um die Dichtlippen an den Reifenwülsten nicht zu beschädigen.

**4 - VERWENDEN EINER TUBELESS UST-FELGE MIT EINEM KONVENTIÖNEL-LEN REIFEN/ SCHLAUCH-SYSTEM**

Drei Bedingungen müssen für den problemlosen Betrieb von Tubeless UST-Felgen mit konventioneller Bereifung erfüllt sein:  
- Verwendung ausschließlich ETRTO-kompatibler Bereifung.  
- Verwendung eines Reifens mit einem Ventiltyp Presta (Ventil Ø 6,5 mm).  
- Verwendung eines Schlauchs mit einem Ventiltyp Presta (Ventil Ø 6,5 mm).  
Zur Sicherheit sollten Sie die Luft noch einmal vollständig aus dem Reifen lassen. Der Reifen sitzt perfekt, wenn er dabei vollständig auf dem Felgenhorn eingerastet bleibt, also nicht zurück ins Felgentiefbett gleitet. Sollte dies nicht der Fall sein, so wiederholen Sie den Vorgang wie beim ersten Aufpumpen. Passen Sie nun den Luftdruck dem Einsatz und Ihren persönlichen Vorlieben an. Beachten Sie hierbei die Empfehlungen des Reifenherstellers und überschreiten Sie nie den angegebenen Maximaldruck.

**Verwenden Sie ausschließlich Schläuche mit Presta (Schlaverand) Ventile (A 6,5 mm).**

Montieren Sie KEIN Felgenband in die Tubeless UST-Felge (Ausnahme : Crossland). Anstelle des Tubeless UST-Ventils, das Sie aus der Felge schrauben können, passt ausschließlich ein Presta (Schlaverand) Ventil mit A 6,5 mm in Ihre Tubeless UST-Felge. Achtung: Versuchen Sie niemals, das Ventilloch aufzubrechen oder anderweitig zu vergrößern. Dies führt zu einer irreparablen Schädigung der Tubeless UST-Felge, so dass Sie später kein UST-Ventil mehr luftdicht montieren können. Die Montage eines konventionellen Reifens auf einer Tubeless UST-Felge ist in den Punkten 2, 3 und 5 mit der Montage eines Tubeless UST-Reifens identisch.

- A - HIEL VAN TUBELESS UST BAND
- B - VERGRENDELZONE VOOR DE HIEL VAN TUBELESS UST BAND
- C - CENTRALE GEUL
- D - TUBELESS UST VENTIEL

**1 - MONTAGE VAN HET TUBELESS UST VENTIEL**

Gebruik nooit gereedschap bij het aandraaien van de moer van het ventiel. Gebruik ventielkappen en eventueel de Shredder adapter (type autoventiel). Controleer de positie en de volgorde van de bijgeleverde O-ringen. Vervang het tubeless UST ventiel jaarlijks, om een perfecte afdichting te garanderen. Laat het ventiel regelmatig controleren door uw Mavic dealer.

**2 - MONTAGE EN VERGRENDELEN VAN DE UST BAND**

1 - Maak de hiel en van de band en de binnenzijde van de velg overvloedig nat met een zeepoplossing.  
2 - Monteer de eerste hiel van de band in de centrale geul van de velg.

**3 - OPPOMPEN VAN EEN UST BAND**

3 - Monteer vervolgens de tweede hiel, beginnend aan de tegenovergestelde zijde van het ventiel, en eindigend ter hoogte van het ventiel.  
4, 5, 6 - Breng de hiel en aan beide kanten van het ventiel.  
7 - De band wordt perfect in de centrale geul geplaatst door de band te verdraaien.  
Gebruik nooit een bandenlichter of enig ander voorwerp bij het monteren van een band. Deze kunnen het systeem beschadigen zodat de luchtdichtheid verdwijnt.

**4 - GEBRUIK VAN EEN TUBELESS UST VELG MET EEN KLASSIEKE BAND MET BINNEBAND**

Om er zeker van te zijn dat de band perfect vergrendeld is, kunt u de lucht volledig aflaten om te zien of de hiel en velg vastgeklit blijven en niet terug in de centrale geul van de velg wegzakken. Indien de hiel niet vastgeklit blijven moet u deze procedure herbeginnen. Pas de bandendruk aan naargelang de rijstijl en het terrein. Respecteer de bandendruk vermeld op de wang van de band. Overschrijf nooit de maximum druk die vermeld staat op de wang van de band.  
- Enkel banden gebruiken die ETRTO compatibel zijn.  
- Enkel binnenbanden gebruiken met Presta ventiel (Ø 6,5).  
- GEEN velglijnt in de Tubeless velg aanbrengen (behalve Crossland).

**Eens het Tubeless UST ventiel verwijderd is, kan enkel een binneband met Presta ventiel aangebracht worden (klein ventiel, Ø 6,5 mm).**

Opgelet : Vergroot of herboor het ventielgat nooit. Dit zal de velg onherstelbaar beschadigen en zal het gebruik van een UST ventiel onmogelijk maken. De montage van een klassieke band gebeurt op dezelfde manier als bij een UST Tubeless band, hiermee hiervoor punten 2, 3 en 5 van deze handleiding. Het vergrendelen van de hiel en van de band, zal in dit geval niet de luchtdichtheid van band/velg garanderen, maar is wel nodig voor een perfecte ondersteuning van de hiel. Op deze manier zal de band mooi gepositioneerd zijn en zal hij nooit van de velg aflopen.

- A - TALÓN DEL NEUMÁTICO TUBELESS UST
- B - ZONA DE ENGANCHE DE LOS TALONES DEL NEUMÁTICO TUBELESS UST
- C - GARGANTA DE LA LLANTA
- D - VÁLVULA TUBELESS UST

**1 - MONTAJE DE LA VÁLVULA TUBELESS UST**

No utilizar ninguna herramienta para apretar la contratuercas de la válvula. Utilizar las tuercas de válvula y, si es necesario, el adaptador para válvula Standard (tipo coche). Verificar la perfecta situación de las diferentes juntas tóricas que se sirven. Para obtener una estanqueidad perfecta cambiar la válvula Tubeless UST una vez al año. Haga que su detallista controle su estado con regularidad.

**2 - COLOCACIÓN MANUAL DEL NEUMÁTICO UST Y ENCAJE DE LOS TALONES**

1 - Mojar abundantemente la base del cerchio con agua y jabón.  
2 - Colocar el primer talón del neumático en el fondo de la garganta de la llanta.

**3 - INFLAR EL NEUMÁTICO UST**

3 - Montar seguidamente el talón de lado opuesto comenzando por la parte opuesta de la válvula, para terminar junto a esta.  
4, 5, 6 - Controlar los talones del neumático de ambos lados de la válvula.  
7 - Asegurarse del perfecto asentamiento de los talones en el fondo de la garganta central de la llanta, ejerciendo en el neumático un movimiento de rotación.  
No utilizar nunca un desmontador de neumáticos o cualquier otra herramienta para la colocación del neumático. Esto podría dañar el neumático y el sistema de estanqueidad.

**4 - UTILIZACIÓN DE UNA LLANTA TUBELESS UST CON UN NEUMÁTICO CLÁSICO Y CÁMARA DE AIRE**

Para asegurarse del perfecto asentamiento del neumático, deshincharlo totalmente y verificar que los talones hayan quedado asentados y no se desplacen al fondo de la garganta central de la llanta. Si no fuera así, repetir la operación. Ajustar la presión de aire del neumático en función del uso y del terreno. Respetar las indicaciones de presión inscritas en los neumáticos. No sobrepasar nunca la presión máxima indicada en el lateral del neumático.  
- Tres condiciones para utilizar una llanta Tubeless UST con un neumático clásico y una cámara de aire son:  
- Utilizar exclusivamente neumáticos compatibles ETRTO.  
- Utilizar exclusivamente cámaras de aire con válvula fina, tipo Presta (Ø 6,5).  
- Per assicurarsi che il pneumatico sia perfettamente a posto, sgonfiarlo totalmente e verificare che le barre sono "clippate" e non ridiscendono nel fondo della gola del cerchio. Se non, ricominciare l'operazione di gonfiatura.  
- Aggiustare la pressione di gonfiatura del pneumatico all'uso e al terreno.

**Utilizar una llanta Tubeless UST SIN fondo de llanta (salvo Crossland).**

Una vez retirado la válvula Tubeless UST, solo es posible introducir una cámara de aire tipo presta (válvula fina Ø 6,5) en el agujero de la válvula de la llanta Tubeless UST. [ATENCIÓN] No intentar nunca aumentar el agujero de válvula ni tallarlo de nuevo ya que se dañará sin remedio la llanta y no podrá utilizar la válvula UST indispensable para la estanqueidad del sistema UST. La colocación de un neumático clásico encima de una llanta Tubeless UST se efectúa de la misma manera que con un neumático UST Tubeless. Ver apartados 2, 3 y 5 de este folleto. El asentamiento no asegura, en este caso, la estanqueidad del sistema neumático/llanta pero es necesario para garantizar un perfecto mantenimiento de la cubierta en su sitio. De esta manera el neumático se colocará perfectamente en su posición final y será así posible circular sin riesgo de deslizar.

- A - CERCHIETTI DEL PNEUMATICO TUBELESS UST
- B - ZONA PER I CLIP DELLE BARRE DEL PNEUMATICO TUBELESS UST
- C - GOLLA DEL CERCHIO
- D - VALVOLA TUBELESS UST

**1 - MONTAGGIO DELLA VALVOLA TUBELESS**

Non utilizzare alcuna utensile per il serraggio del contro-dado della valvola. Utilizzare i tappi di valvola ed eventualmente l'adattatore per valvola standard (tipo automobile). Verificare il perfetto posizionamento dei differenti giunti torici forniti. Per una impermeabilità perfetta, cambiare la valvola tubeless UST una volta all'anno. Fare controllare spesso il suo stato dal vostro negoziante.

**2 - MONTAGGIO MANUALE DEL PNEUMATICO UST**

1 - Inumidire abbondantemente la base del cerchio con dell'acqua saponata.  
2 - Inserire la prima barra del pneumatico nella gola del flap.

**3 - GONFIATURA DEL PNEUMATICO UST**

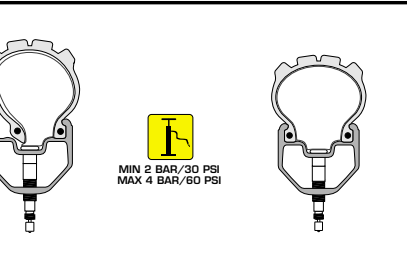
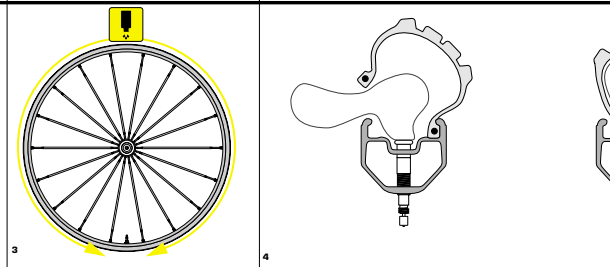
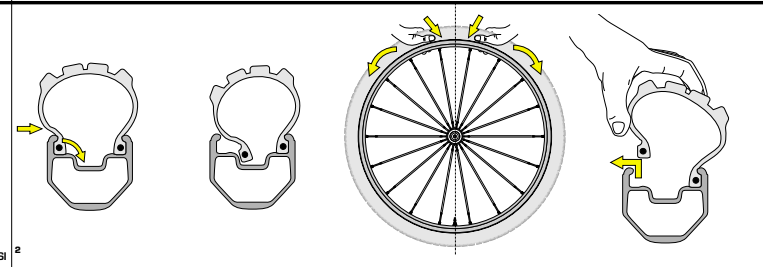
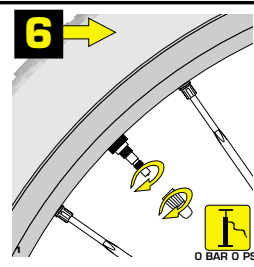
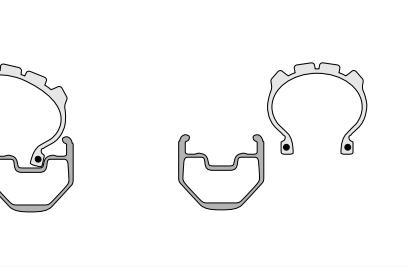
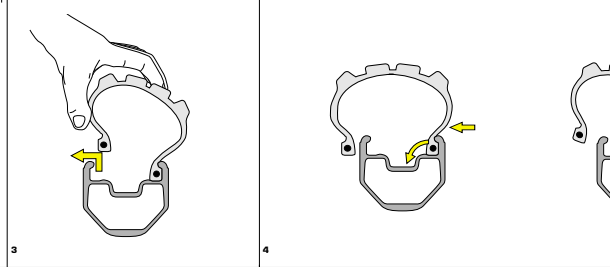
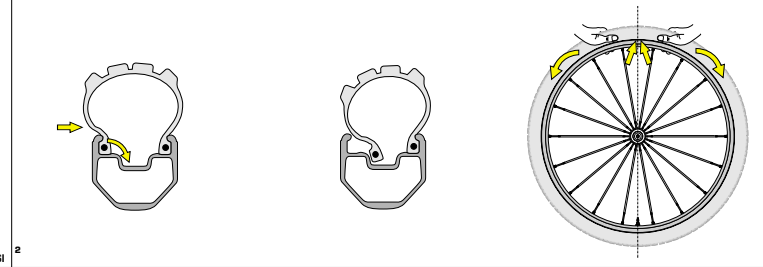
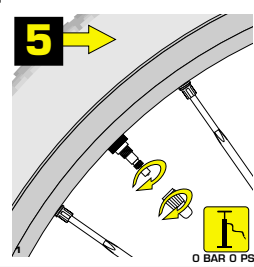
3 - Gonfiare energicamente fino che le barre del pneumatico siano "clippate". Quest'operazione può generare una successione di rumore secchi. Il pneumatico si mette nella sua posizione finale. Verificare che la distanza tra la striscia del centro del pneumatico e la margine del cerchio sia costante su tutta la circonferenza della ruota.  
Non utilizzare mai del levagommo o altri utensili per il montaggio del pneumatico. Facendo ciò si rischierebbe di danneggiare il pneumatico ed il sistema di stagna.

**4 - UTILIZZO DI UN CERCHIO TUBELESS UST CON UNA COPERTURA STANDARD ED UNA CAMERA D'ARIA**

Respetare la indicazione di pressione indicate sugli pneumatici. Non superare mai la pressione massima indicata sul fianco del pneumatico.  
- Per assicurarsi che il pneumatico sia perfettamente a posto, sgonfiarlo totalmente e verificare che le barre sono "clippate" e non ridiscendono nel fondo della gola del cerchio. Se non, ricominciare l'operazione di gonfiatura.  
- Aggiustare la pressione di gonfiatura del pneumatico all'uso e al terreno.

**Utilizzo esclusivo di camere d'aria dotabili di valvola di tipo presta (Ø 6,5).**

Il montaggio di un pneumatico standard su un cerchio tubeless UST si effettua secondo la stessa procedura utilizzata per un pneumatico UST tubeless. Fare riferimento ai punti 2, 3 e 5 di questo opuscolo. L'aggancio non assicura in questo caso la tenuta stagna del pneumatico/cerchio, ma è necessario per garantire una perfetta tenuta in sede del pneumatico. In questo modo il pneumatico rientrerà perfettamente nella sua posizione finale e si eviterà in tal modo la fuoriuscita del pneumatico.



### 5 - DEMONTAGE MANUEL DU PNEU

- Dégonfler le pneumatique.
- En commençant à l'opposé de la valve, déclipper une seule tringle du pneumatique en la poussant au fond de la gorge. Procéder ainsi d'un seul côté de la roue sur toute la circonférence.
- En exerçant une traction sur le pneumatique, faire passer cette tringle au-dessus du bord de la jante. Procéder ainsi sur toute la circonférence de la roue.
- Déclipper ensuite la seconde tringle en la poussant au fond de la gorge de la jante. Procéder ainsi sur toute la circonférence. Sortir le pneumatique.

Bien respecter l'ordre de démontage : démonter entièrement un côté du pneumatique avant de démonter l'autre côté.

**Ne jamais utiliser de démonte-pneu ou tout autre outil pour le montage du pneumatique. Ceux-ci pourraient endommager le pneumatique et le système d'étanchéité.**

### 6 - REPARATION PAR CHAMBRE A AIR

La réparation par chambre à air est uniquement possible en utilisant une chambre à air à valve de type presta.

- Dégonfler le pneumatique.
- En commençant à l'opposé de la valve, déclipper la première tringle du pneumatique en la poussant au fond de la gorge de la jante. Procéder ainsi d'un seul côté de la roue, sur toute la circonférence.
- En exerçant une traction sur le pneumatique, faire passer cette tringle au-dessus du bord de la jante. Procéder ainsi sur toute la circonférence de la roue.
  - Dévisser manuellement l'écrou de serrage de la valve tubeless et la retirer.
  - Insérer le pneumatique, retirer les éléments pouvant percer le pneumatique ou la chambre à air.

- Mouiller abondamment la base de la jante avec de l'eau savonneuse, si possible.
- Introduire une chambre à air à valve de type presta partiellement gonflée à l'intérieur du pneumatique.
- Ré-insérer la tringle sortie du pneu dans le fond de la gorge de la jante en commençant à l'opposé de la valve. Prendre garde de ne pas pincer la chambre à air.
- Gonfler la chambre à air jusqu'au clippage de la tringle du pneumatique.

**Ne jamais utiliser de démonte-pneu ou tout autre outil pour le montage du pneumatique. Ceux-ci pourraient endommager le pneumatique et le système d'étanchéité.**

### 7 - AUTRE REPARATION DU PNEU

La réparation des pneumatiques tubeless UST peut s'effectuer à l'aide de pastilles de réparation ou de bombes anti-crevaisson vélo ou de bombe de réparation vélo. Pour cela, consulter la notice du fabricant de votre pneumatique Tubeless UST et/ou des produits de réparation.

### 8 - CONTROLE DE L'ETANCHEITE D'UN SYSTEME TUBELESS UST (roue ou jante Tubeless UST + pneumatique Tubeless UST)

Vérifier l'état extérieur du pneumatique (entailles, blessures diverses...). Vérifier le bon clippage du pneumatique : gonfler à 110% de la pression maximum indiquée sur le pneumatique et dégonfler totalement - le pneu doit rester clipsé sur la jante. Contrôler l'état de propreté intérieure du pneu et de la jante (nettoyer éventuellement au chiffon).

Contrôler l'état du talon du pneu et des ailes de la jante. Remonter le pneu en ayant abondamment enduit le pneumatique et la jante avec un produit mouillant (eau savonneuse). L'ensemble Tubeless UST étant sous 3 bars de pression, immerger la base de la roue montée avec son pneu dans une cuvette ou pulvériser un détecteur de fuite à l'interface pneu/jante, pour localiser une éventuelle fuite. Monter un autre pneu connu de vous comme parfaitement étanche.

Après avoir effectué l'ensemble de ces contrôles, si l'étanchéité du système tubeless n'est pas satisfaisante, s'adresser à son détaillant.

### 5 - MANUAL REMOVAL OF THE TIRE

- Deflate the tire.
- Beginning at the point opposite to the valve, unlock only one side of the bead by forcing it into the gorge of the rim. Continue around the rest of the tire.
- Pull the first side of the tire over the top of the rim around the whole circumference.
- Unlock the second bead by pushing it into the rim gorge and then do the same round the whole circumference. Remove the tire.

You should closely follow this procedure: remove one side of the tire completely before commencing with the other side.

**Never use tire levers or any other tool to mount the tire, as this could result in damaging the seal between tire and rim.**

### 6 - REPAIR WITH THE USE OF AN INNER TUBE

When repairing with an inner tube you must use an inner tube with a presta valve.

- Deflate the tire. You now need only to remove one bead of the tire from the rim.
- Beginning at the point opposite to the valve, unlock only one side of the bead by forcing it into the gorge of the rim. Continue around the rest of the tire.
- Pull the tire wall over the top of the rim at the point opposite the valve then continue around the whole circumference.
  - Unlock the valve lock-ring and remove the valve.
  - Inspect the tire for elements which could pierce the tire or tube.
- If possible, moisten the bottom of the rim with soapy water.

- Place the partially inflated presta inner tube into the tire.
- Re-insert the unlocked bead into the bottom of the rim beginning at the point opposite the valve. Take care not to pinch the tube.
- Inflate the inner tube until the beads are locked into place.

**Never use tire levers or any other tool to mount the tire, as this could result in damaging the seal between tire and rim.**

### 7 - OTHER TIRE REPAIR

It is possible to repair tubeless UST tire with patches or anti-puncture sprays. For this, consult the user guide of Tubeless UST tires or the repair products themselves.

### 8 - CHECKING THE SEAL OF A UST SYSTEM (UST Tubeless wheel or rim + UST Tubeless tire)

Verify the external state of the tire (gashes etc...). Verify the perfect seating of the tire beads: over-inflate the tire by 10% more than the maximum pressure indicated on the side of the tire and then deflate completely: the tire beads must remain locked on the rim). Check the cleanliness of the internal side of the tire and of the rim (eventually clean up with a rag). Check the state of the tire beads and the rim sidewalls.

Re-install the tire, having moistened the bottom of the rim with soapy water. Inflate the UST Tubeless system to 3 bars (45psi) of pressure, immerse the bottom of the wheel in a bowl of water or spray a leak detector on the tire/rim joint to find the possible leak. Install a new tire that you know is perfectly sealed.

If, after having carried out these checks, the sealing of the UST tubeless system is not acceptable, please consult your dealer.

### 5 - DEMONTAGE EINES TUBELESS UST-REIFENS

- Lassen Sie die Luft aus dem Reifen.
- Drücken Sie dann einen Reifenwulst rundum (beginnend gegenüber dem Ventil) in die Vertiefung im Felgenflbett. Der andere Reifenwulst bleibt in seiner Position.
- Ziehen Sie nun den ersten Reifenwulst über das Felgenhorn. Beginnen Sie diesmal genau beim Ventil. Je besser der Wulst vorher im Felgenflbett liegt, desto weniger Kraft benötigen Sie dazu.
- Bitte beachten Sie genau folgende Reihenfolge zur Demontage: Immer zuerst nur eine Seite des Reifens lösen und demontieren, bevor Sie die andere Seite lösen.

**Keine Reifenheber oder anderes Werkzeug zur Demontage eines Reifens benutzen, um die Dichtlippen an den Reifenwulsten nicht zu beschädigen.**

### 6 - REPARATUR MIT SCHLAUCH

Verwenden Sie ausschließlich Schläuche mit Presta-(Sclaverand)Ventil (A 6,5mm) in ihrer Tubeless-Felge.

- Lassen Sie die Luft aus dem Reifen.
- Drücken Sie dann einen Reifenwulst rundum (beginnend gegenüber dem Ventil) in die Vertiefung im Felgenflbett. Der andere Reifenwulst bleibt in seiner Position.
- Ziehen Sie nun den ersten Reifenwulst über das Felgenhorn und beginnen dabei genau beim Ventil. Je besser der Wulst vorher im Felgenflbett liegt, desto weniger Kraft benötigen Sie dazu. Lassen Sie die Überwurffreiter des Tubeless UST-Ventils und entfernen Sie es. (Ventil gut aufbewahren!) Überprüfen Sie den Reifen genau und entfernen Sie jegliche Fremdkörper.
- Befuchten Sie das Felgenflbett und die Reifenwulste nach Möglichkeit großzügig mit Seifenlauge.

- Montieren Sie einen leicht angepumpten Schlauch mit Presta-Ventil wie gewohnt.
- Drücken Sie nun den gelösten Reifenwulst wieder über das Felgenhorn in das Felgenflbett. Beginnen Sie auf der Seite gegenüber des Ventils und arbeiten Sie sich beidseitig bis zu diesem vor. Achten Sie darauf, daß der Schlauch nicht eingeklemmt wird.
- Pumpen Sie den Schlauch auf, bis der Reifenwulst wieder in die richtige Position "eingehakt" ist.

Wir empfehlen, den Schlauch dazu auf ca. 5 bar aufzupumpen. Das "Einhaken" der Reifenwulste sorgt hier zwar nicht für Dichtheit, dafür aber für eine perfekte Positionierung des Reifens auf der Felge. Ein Abspringen des Reifens während der Fahrt ist dann nicht zu befürchten.

**Keine Reifenheber oder anderes Werkzeug zur Montage eines Reifens benutzen, um die Dichtlippen an den Reifenwulsten nicht zu beschädigen.**

### 7 - WEITERE REPARATUR-MÖGLICHKEITEN

Tubeless UST-Reifen können auch mit Hilfe von Flecken oder Anti-Pannen Spray repariert werden. Befolgen Sie hier bitte genau die Gebrauchsanweisungen der Hersteller Ihres Tubeless UST-Reifens sowie des Reparaturmaterials.

### 8 - MASSNAHMEN BEI MANGELNER DICHTHEIT EINER TUBELESS UST-FELGE (TUBELESS UST-LAUFRAD ODER -FELGE + TUBELESS UST-REIFEN)

Untersuchen Sie den Reifen aussen nach Einschnitten und sonstigen Verletzungen. Sind Sie sicher, daß der Reifen richtig "eingehakt" ist: Pumpen Sie ihn hierzu mit 110% des maximal zugelassenen Reifendrucks auf und lassen sie anschließend die Luft wieder ganz ab. Der Reifen sollte nun in der Felge "eingehakt" bleiben.

Überprüfen der Reifeninnenseite und der Felge bzgl. Sauberkeit. Reinigen Sie ggf. beides mit einem Lappen. Kontrollieren Sie den Zustand der Reifenwulste sowie der Felgenhörner. Zur erneuten Montage des Reifens befeuchten Sie Reifenwulste und Felgenhörner mit ausreichend seifenhaltiger Flüssigkeit. Um eine undichte Stelle zu lokalisieren, tauchen Sie das Laufrad / die Felge mit dem aufgepumpten Reifen (mind. 3 bar) in ein Wasserbad oder benutzen Sie ein Leak-Suchspray. Montieren Sie zur Kontrolle einen anderen Tubeless UST-Reifen, dessen Dichtheit bereits erprobt und sichergestellt ist.

Falls nach Durchführung aller o.g. Maßnahmen keine zufriedenstellende Dichtheit Ihres Tubeless UST-Systems erreicht werden konnte, so wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.

### 5 - DEMONTAGE VAN EEN UST BAND

- Laat de druk af via het ventiel.
- Druk één van de hielén in de centrale gaul van de velg, beginnend vanaf de tegenovergestelde zijde van het ventiel. Doe dit aan één kant en over de volledige omtrek.
- Trek de losgemaakte hiel ter hoogte van het ventiel over de lijst van de velg. Doe dit over de volledige omtrek van het wiel.
- Druk vervolgens de tweede hiel in de centrale gaul van de velg. Doe dit eveneens over de volledige omtrek en haal de band van de velg.

Respecteer altijd de demontagevolgde: demonteer de ene hiel volledig alvorens de tweede hiel los te maken.

**Gebruik nooit een bandenlijzer of enig ander voorwerp bij het demonteer van een band. Deze kunnen het systeem beschadigen zodat de luchtdichtheid verdwijnt.**

### 6 - REPARATIE MET BINNENBAND

Reparatie met een binnenband is enkel mogelijk wanneer deze een Presta ventiel heeft.

- Laat de lucht af.
- Drak één van de hielén in de centrale gaul van de velg, beginnend vanaf de tegenovergestelde zijde van het ventiel. Doe dit aan één kant en over de volledige omtrek.
- Trek de losgemaakte hiel ter hoogte van het ventiel over de lijst van de velg. Doe dit over de volledige omtrek van het wiel. Draai de moer van het ventiel los en druk het tubeless ventiel uit de velg. Controleer de band en verwijder scherpe voorwerpen die de binnenband kunnen beschadigen.
- Maak indien mogelijk de hiel van de band en de lijst van de velg nat met een zeepoplossing.
- Positioneer de haltopgeblazen binnenband met Presta ventiel in de band.

- Druk de losgemaakte hiel over de lijst van de velg, beginnend aan de tegenovergestelde zijde van het ventiel. Doe dit voorzichtig zodat de binnenband niet beschadigt raakt.
- Blaas de binnenband op zodat de hielén van de band zich vastklikken.

**Gebruik nooit een bandenlijzer of enig ander voorwerp bij het monteren van een band. Deze kunnen het systeem beschadigen zodat de luchtdichtheid verdwijnt.**

### 7 - ANDERE REPARATIE MOGELIJKHEDEN

Een tubeless UST band kan hersteld worden met een klever aan de binnenzijde van de band, met een antilek oplossing of met een herstelspluibus. Consulteer hiervoor de handleiding bij de tubeless band of bij de herstellerproducten.

### 8 - CONTROLE VAN DE LUCHTDICHTHEID VAN EEN TUBELESS UST SYSTEEM (TUBELESS UST VELG OF WIEL + TUBELESS UST BAND)

Inspecteer de buitenkant van de band (sneeden, scheuren, beschadigingen, ...). Controleer de veerdruk van de hielén: blaas de band op tot 110% van de maximaal toegelaten druk vermeld op de band, en laat vervolgens de lucht volledig af: de hielén van de UST band moeten op de velg vastgeklikt blijven.

Zorg ervoor dat de binnenzijde van de band en de velg proper zijn (eventueel met een spons röntgen).

Inspecteer de hiel van de velg en de lijst van de velg. Maak de hielén van de band en binnenzijde van de velg overvloedig nat met een zeepoplossing en hermonteer de band. Plaats het geheel onder een druk van 3 Bar en pompel enkel velg en band onder of gebruik een detectiespray om een eventueel lek te lokaliseren. Monteer een band waarvan u weet dat hij perfect luchtdicht is.

Contacteer uw Mavic dealer indien u na al deze controles nog steeds problemen heeft inzake luchtdichtheid.

### 5 - DESMONTAJE MANUAL DEL NEUMÁTICO

- Deshinchar el neumático.
- Empezando por la parte opuesta a la válvula, retirando un solo talón del neumático empujándolo al fondo de la garganta. Proceder así en un solo lado de la rueda en toda la circunferencia.
- Ejerciendo una tracción sobre el neumático pasar el talón por encima del borde de la llanta. Proceder así en toda la circunferencia de la rueda.
- Seguir con el talón restante, empujándolo al fondo de la garganta de la llanta. Proceder así en toda la circunferencia. Sacar el neumático.

Respetar perfectamente el orden al desmontar: desmontar totalmente un lado del neumático antes de desmontar el otro lado.

**No utilizar nunca desmontador de neumáticos o cualquier otra herramienta para la colocación del neumático. Esto podría dañar el neumático y el sistema de estanqueidad.**

### 6 - REPARACIÓN CON CÁMARA DE AIRE

La reparación con cámara de aire es posible únicamente si se utiliza una cámara de aire con válvula tipo presta (fina).

- Deshinchar el neumático.
- Empezando por el lado opuesto de la válvula, retirar el primer talón del neumático, empujándolo al fondo de la garganta de la llanta. Proceder así de un solo lado de la rueda sobre toda la circunferencia.
- Ejerciendo una tracción sobre el neumático, pasar este flanco encima del borde de la llanta. Proceder así en toda la circunferencia de la rueda. Desensrosar a mano la tuerca que aprieta la válvula Tubeless y retirarla. Inspeccionar el neumático, retirar todo elemento que pueda agujerear el neumático o la cámara de aire.

- Si es posible, mojar abundantemente la base de la llanta con agua y jabón.
- Introducir una cámara de aire con válvula tipo presta parcialmente hinchada en el interior del neumático.
- Volver a colocar el talón del neumático en el fondo de la garganta de la llanta, empujando por la parte opuesta a la válvula. Cuidado con no pellizcar la cámara de aire.
- Hinchar la cámara de aire hasta que encaje el talón del neumático.

**No utilizar nunca desmontador de neumáticos o cualquier otra herramienta para la colocación del neumático. Esto podría dañar el neumático y el sistema de estanqueidad.**

### 7 - OTRA REPARACIÓN DEL NEUMÁTICO

La reparación de los neumáticos Tubeless UST puede efectuarse con parches de reparación o aerosoles anti-pinchazos de bicicleta o bomba de reparación de bicicleta. En este caso consultar la ficha técnica del fabricante de su neumático Tubeless UST y / o de los productos de reparación.

### 8 - CONTROL DE LA ESTANQUEIDAD DE UN SISTEMA TUBELESS UST (Rueda o llanta Tubeless UST + neumático Tubeless UST)

Verificar el estado exterior del neumático (cortes, golpes diversos...). Verificar el buen agarre del neumático: hinchar al 110 % de la presión máxima indicada en el neumático y deshinchar totalmente: el neumático debe seguir asentado en la llanta.

Controlar el estado de limpieza interior del neumático y de la llanta (limpiar si es necesario con un trapo).

Controlar el estado del talón del neumático y los laterales de la llanta. Montar de nuevo el neumático habiéndolo mojado abundantemente, así como la llanta, con agua y jabón. Estando el conjunto Tubeless UST bajo una presión de 3 bar, sumergir la base de la rueda montada con su neumático en un barrilero, o pulverizar con un detector de fugas la cara interna del neumático/llanta para localizar una posible fuga. Si la hay, montar otro neumático que usted reconozca como perfectamente estanco.

Si, tras realizar estos controles, la estanqueidad del sistema Tubeless no es satisfactoria, consulte a su proveedor.

### 5 - SMONTAGGIO MANUALE DEL PNEUMATICO

- Sgonfiare il pneumatico.
- Incaminando all'opposto della valvola, levare un solo cerchietto del pneumatico spingendolo nel fondo della gola della valvola. Procedere così di una parte solo della ruota su tutta la circonferenza.
- Tirando sul pneumatico, fare passare la barra del pneumatico sopra la margine del cerchio. Procedere così su tutta la circonferenza della ruota.
- Levare dopo la seconda barra spingendo nel fondo della gola della valvola. Procedere così su tutta la circonferenza. Levare il pneumatico.

Rispettare l'ordine di smontaggio: smontare completamente un lato del pneumatico prima di smontare l'altro lato.

**Non utilizzare mai dei levagomme o altri utensili per il montaggio del pneumatico. Facendo ciò si rischierebbe di danneggiare il pneumatico ed il sistema di tenuta stagna .**

### 6 - RIPARAZIONE CON CAMERA D'ARIA

La riparazione con camera d'aria è possibile unicamente utilizzando una camera d'aria con valvola presta.

- Sgonfiare il pneumatico.
- Incaminando all'opposto della valvola, levare la prima barra del pneumatico spingendo nel fondo della gola della valvola. Procedere così di una parte solo della ruota su tutta la circonferenza.
- Tirando sul pneumatico, fare passare la barra del pneumatico sopra la margine del cerchio. Procedere così su tutta la circonferenza della ruota.
  - Svitare con la mano il dado di serraggio e della valvola tubeless e toglierla.
  - Esaminare il pneumatico, levare gli elementi che possono forare il pneumatico o la camera d'aria.
- Inumidire abbondantemente la base del cerchio con dell'acqua saponata.

- Introdurre una camera d'aria con valvola di tipo presta parzialmente gonfiata già un pò gonfiata nel pneumatico.
- Inserire la uscito barra del pneumatico nel fondo della gola della valvola iniziando da l'opposto della valvola. Stare attento di non pizzicare la camera d'aria.
- Gonfiare la camera d'aria fino che le barre del pneumatico siano "cappate".

**Non utilizzare mai dei levagomme o altri utensili per il montaggio del pneumatico. Facendo ciò si rischierebbe di danneggiare il pneumatico ed il sistema di tenuta stagna.**

### 7 - ALTRE RIPARAZIONE DEL PNEUMATICO

La riparazione degli pneumatici Tubeless UST si può effettuare con un gommino, o una "bomba antirforatura". Per questo, consultare le informazione del fabbricante del vostro pneumatico Tubeless UST e/o dei prodotti di riparazione.

### 8 - CONTROLLO DELLA TENUTA STAGNA DI UN SISTEMA TUBELESS UST (ruota o cerchio Tubeless UST +pneumatico Tubeless UST)

Verificare lo stato esterno del pneumatico (tagli, incisioni varie). Verificare il buon aggancio del pneumatico: gonfiare a 110% della pressione massima indicata sul pneumatico o sgonfiare totalmente ; il pneumatico deve rimanere agganciato al cerchio . Controllare lo stato di pulizia interna del pneumatico e del cerchio (pulire eventualmente con uno straccio).

Controllare lo stato del tallone del pneumatico e dei ganci del cerchio.

Rimontare il pneumatico dopo aver inumidito a fondo il pneumatico e il cerchio con un prodotto inumidificante (acqua saponata). Dopo aver gonfiato l'insieme Tubeless UST a 3 bar di pressione, immergere la base della ruota montata con il suo pneumatico in un catino o polverizzare un rilevatore di fuga sulla parte esterna del pneumatico/cerchio, per localizzare una eventuale perdita d'aria. Montare un altro pneumatico conosciuto da voi come perfettamente stagno.

Dopo aver effettuato l'insieme di questi controlli, se la tenuta stagna del sistema Tubeless non è soddisfacente, rivolgersi al proprio negoziante.

