

S SPORTLINE

ADVENTURE

GENESIS

THE ORIGINAL ADVENTURE BICYCLE BRAND

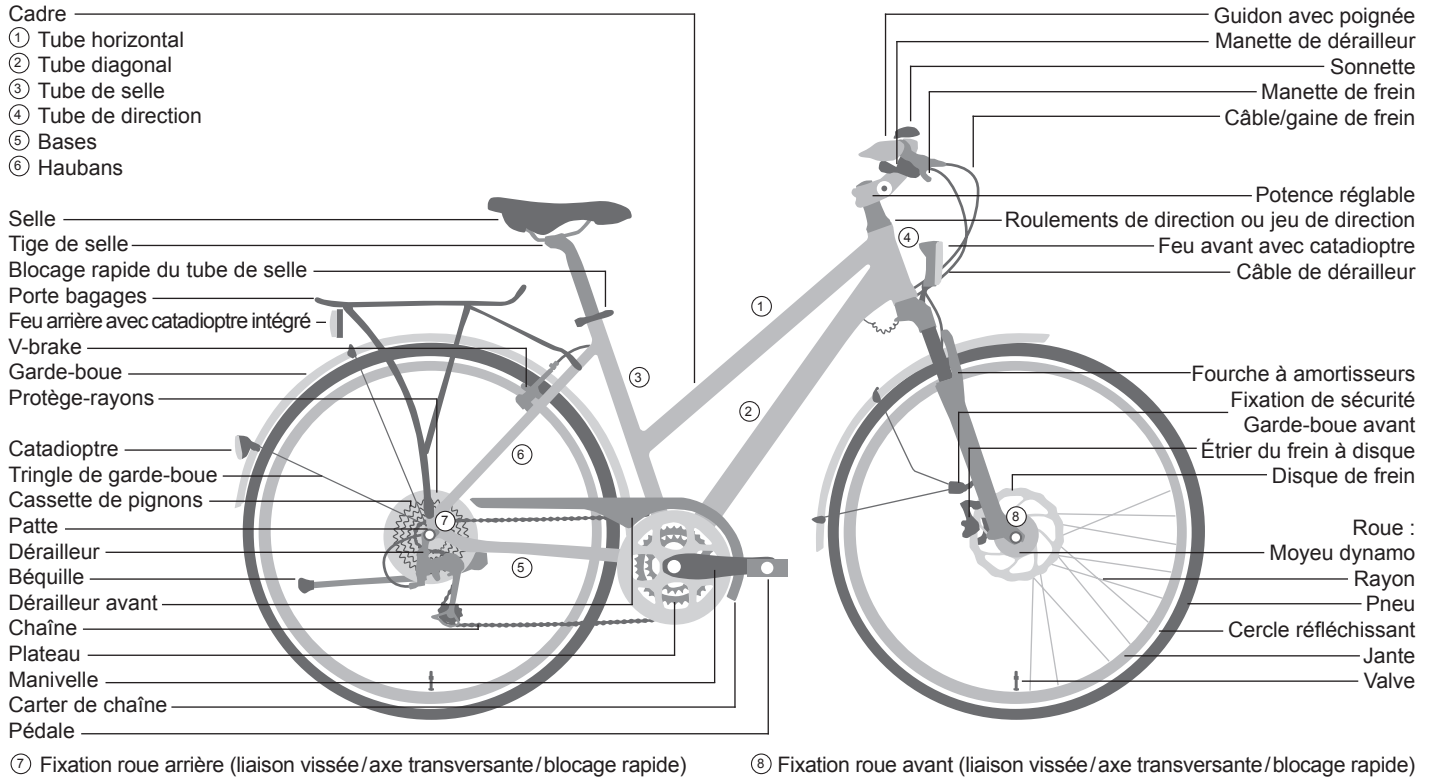
RIDGEBACK

SARACEN

Notice d'utilisation
Vélo de ville / Vélo de trekking/VTC / VTT / Vélo de course / Vélo pour jeunes

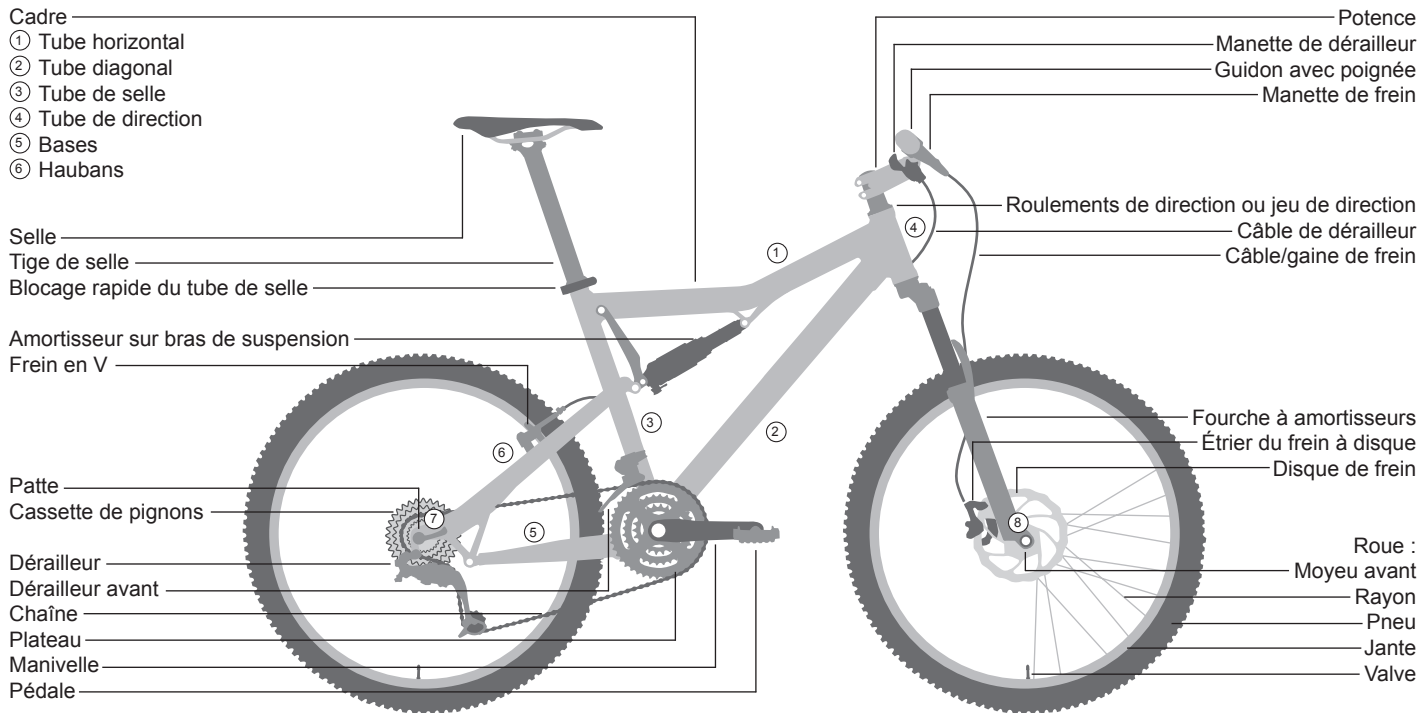
Traduction de la notice originale

Les pièces constitutives d'une bicyclette



Le vélo dont vous venez de faire l'acquisition, qu'il s'agisse d'un vélo de ville/de randonnée, d'un vélo de trekking/VTC, d'un vélo hollandais, d'un vélo monovitesse/sans roue libre ou d'un vélo pour enfant, peut avoir une apparence différente. La présente notice d'utilisation n'est valable que pour le modèle de vélo indiqué sur la couverture et avec lequel elle a été fournie.

Les pièces constitutives d'un VTT

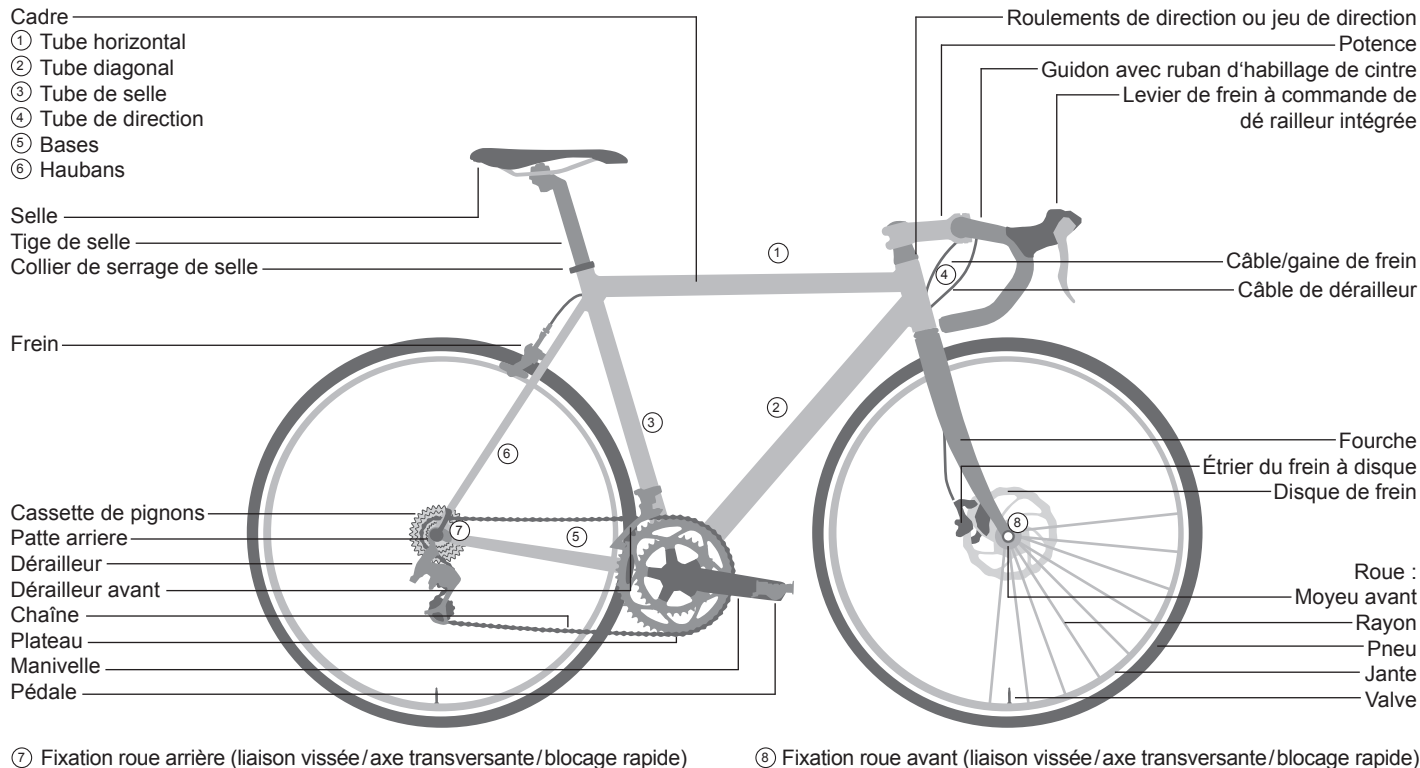


⑦ Fixation roue arrière (liaison vissée/axe transversante/blocage rapide)

⑧ Fixation roue avant (liaison vissée/axe transversante/blocage rapide)

Le vélo dont vous venez de faire l'acquisition, qu'il s'agisse d'un vélo tout terrain, all moutain, enduro, freeride/de descente, dirt/street/freestyle, cyclo-cross, à grosses roues, monovitesse/sans roue libre ou BMX, peut avoir une apparence différente. La présente notice d'utilisation n'est valable que pour le modèle de vélo indiqué sur la couverture et avec lequel elle a été fournie.

Les pièces constitutives d'un vélo de course



Le vélo dont vous venez de faire l'acquisition, qu'il s'agisse d'un vélo de course, de triathlon/de contre-la-montre, cyclocross, ou d'un vélo monovitesse/sans roue libre, peut avoir une apparence différente. La présente notice d'utilisation n'est valable que pour le modèle de vélo indiqué sur la couverture et avec lequel elle a été fournie.

Sommaire

Les pièces constitutives d'une bicyclette	A	Jantes/pneumatiques	25
Les pièces constitutives d'un VTT	B	Pneus et pression des pneus	26
Les pièces constitutives d'un vélo de course	C	Pneus sans chambre/tubeless	27
Sommaire	1	Boyaux	27
Mentions légales	1	Réparation des crevaisons avec chambre	28
Avant-propos	2	Freins	29
Sécurité	3	Dérailleur	33
Pour votre sécurité	4	Programme d'entretien	36
Avant la première utilisation	5	Nettoyer :	37
Avant chaque utilisation	6	Lubrification	38
Lorsque l'on a fait une chute	7	Vis et boulons	39
Dispositions légales	7	Accessoires non montés	40
Le bon vélo pour le bon usage	8	Porte-bagages non montés	40
Réglages individuels	11	Cornes de guidon	40
Utilisation des blocages rapides et axes traversants	11	Les accessoires	41
Axes traversants	12	Accessoires/Entretien/Pièces de rechange	41
Démontage	13	L'éclairage	41
Montage des pédales	14	Garde-boue	43
Réglage de la selle	14	Porte-bagages	43
Réglage de la hauteur de selle	15	VTT/vélos de contre-la-montre	45
Réglage de l'inclinaison de la selle	15	Roues lenticulaires, roues spéciales	45
Réglage du guidon et de la potence	16	Changement de vitesse électrique, électronique	45
Réglage des manettes de frein	17	Si vous avez acheté un vélo de contre-la-montre ou de triathlon	45
Frein à rétropédalage	18	Si vous avez acheté un BMX	46
Les enfants et le vélo	18	Les pièces en carbone	47
Vélo pour enfants/stabilisateurs	18	Transport du vélo	48
Transport d'enfant/ remorques pour enfant	19	Garantie pour vices	49
Cadre	20	Respect de l'environnement	49
La suspension	21	Inspections	50
Entretien	22	Documentation remise	D
Chaîne	23	Identification de la bicyclette	E
Transmission par courroie	24	Notes / Garantie	F
Roues	24		

Mentions légales

Pour toutes questions, tournez-vous d'abord vers votre revendeur, et ensuite éventuellement vers le fabricant du produit.

Pour savoir où vous adresser, voir la garantie, le dos de la notice ou les notices des fabricants des pièces jointes à la présente notice.

En charge de la diffusion de la notice d'utilisation

inMotion mar.com
info@inmotionmar.com, www.inmotionmar.com

Texte et illustrations

Veidt-Anleitungen
info@veidt-anleitungen.de

Inspection juridique par un cabinet d'avocats spécialisé dans la propriété intellectuelle.

Ces instructions d'utilisation couvrent les exigences et le champ d'application de la législation de l'UE.

En cas de livraison ou d'utilisation de ce produit en dehors de la zone mentionnée ci-dessus, le fabricant du vélo est tenu de fournir les instructions d'utilisation nécessaires.

© La reproduction, la traduction ou tout usage commercial du présent document ne sauraient se faire sans autorisation écrite préalable (même pour de simples extraits sous forme imprimée ou électronique).

3-en-1 FR édition 5.1, novembre 2024

Avant-propos

Chère cliente, cher client,

nous voudrions pour commencer vous communiquer quelques informations importantes concernant votre nouvelle bicyclette. Il s'agit de vous permettre de mieux en comprendre la mécanique et de prévenir les risques. Nous vous recommandons de lire soigneusement cette notice et de la conserver en lieu sûr.

Votre bicyclette vous a été remise entièrement montée et réglée. Si ce n'est pas le cas, veuillez vous adresser à votre revendeur spécialisé pour ces étapes importantes ou lisez consciencieusement la notice de montage jointe et suivez tous les conseils qui y sont donnés avec attention.

On suppose que les utilisateurs de cette bicyclette disposent déjà des connaissances de base leur permettant d'utiliser un vélo.

Toutes les personnes qui

- réparent ou entretiennent,
- nettoient
- ou éliminent

cette bicyclette doivent avoir pris connaissance de et compris la totalité de la présente notice. Si vous avez d'autres questions ou que vous n'avez pas bien compris quelque chose, n'hésitez pas pour votre sécurité à consulter votre revendeur.

La présente notice est entièrement consacrée à la façon dont se présente votre bicyclette, à sa mécanique et à son entretien. Nous vous recommandons de la lire soigneusement. Beaucoup de ces informations sont importantes pour la sécurité. Le fait de les négliger peut être source d'accidents graves et de dommages coûteux.

Une bicyclette moderne étant un objet technique complexe, nous n'aborderons que les points les plus importants.

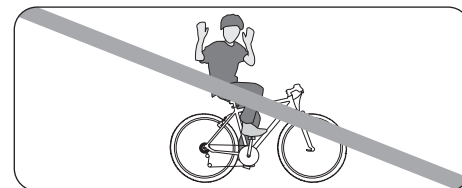
Cette notice n'est évidemment valable que pour la bicyclette avec laquelle elle a été fournie.

Certains détails techniques spécifiques sont expliqués dans les notices jointes des fabricants des accessoires montés sur la bicyclette. Si tout n'est pas clair, n'hésitez pas à consulter votre revendeur.

Avant de rouler sur la voie publique, renseignez-vous sur la réglementation en vigueur dans le pays d'utilisation.

Pour commencer, quelques indications concernant le cycliste lui-même :

- portez chaque fois que vous roulez à vélo un casque adapté, de la bonne taille et bien ajusté ;
- respectez les conseils pour le port du casque donnés dans la notice du fabricant ;
- portez toujours des vêtements de couleur claire ou des vêtements de sport munis d'éléments réfléchissants : il faut toujours être VU LE MIEUX POSSIBLE ;
- Le port de pantalons serrés est obligatoire; utiliser des pinces de cycliste le cas échéant. Vos chaussures devraient posséder des semelles antidérapantes et rigides.
- ne roulez jamais sans tenir le guidon !



Même si vous avez déjà de l'expérience dans l'utilisation de bicyclettes, il est impératif de lire préalablement le chapitre „Avant la première utilisation“ et d'effectuer les contrôles importants mentionnés dans le chapitre „Avant chaque utilisation“ !

Il faut bien tenir compte que, en tant que cycliste usager de la route, vous êtes particulièrement exposé.

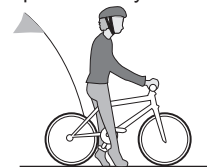
Protégez-vous et les autres en adoptant un comportement routier responsable et soucieux de la sécurité.

Indications destinées aux parents et aux chargés d'éducation :

En tant que personne chargée d'éducation, vous êtes responsable de ce que fait votre enfant et de sa sécurité. Cette responsabilité s'étend à l'état de la bicyclette et à son adaptation au cycliste.

Vous trouverez au chapitre « Vélos d'enfant » des indications importantes vous concernant, vous et votre enfant.

Il faut aussi vous assurer de ce que l'enfant a appris à se servir en toute sécurité de ce vélo.



Assurez-vous de ce que l'enfant a appris à se servir en toute sécurité et responsabilité de sa bicyclette dans l'environnement où il va l'utiliser.

- Attention ! Les enfants âgés de moins de huit ans doivent rouler sur le trottoir. Les enfants entre huit et dix ans ont le droit de rouler sur le trottoir.
- Lorsque les enfants traversent une voie de circulation, ils doivent descendre de vélo.



• **RISQUE D'INGESTION** : L'ingestion peut entraîner la **MORT** ou des blessures graves.

- Une pile bouton avalée peut provoquer des **brûlures chimiques internes** en seulement **2 heures**.
- **MAINTENEZ** les piles neuves et usagées **HORS DE LA PORTÉE DES ENFANTS**
- **Consultez immédiatement un médecin** si vous soupçonnez qu'une pile a été avalée ou insérée à l'intérieur d'une partie du corps.

Sécurité

Lisez soigneusement toutes les indications et les avertissements que donne la notice avant de l'utiliser. Conservez toujours la notice à proximité de votre vélo pour l'avoir toujours sous la main.

Avant d'utiliser votre vélo pour la première utilisation, lisez impérativement les chapitres « Utilisation conforme à son objet », « Avant la première utilisation » et « Avant chaque utilisation » !

Lorsque vous donnez ou revendez votre bicyclette à quelqu'un d'autre, donnez-lui aussi la présente notice.

Cette notice donne quatre sortes d'indications différentes : la première des informations importantes concernant votre nouveau vélo et son utilisation, la seconde des informations sur les risques de dommages matériels et les risques pour l'environnement, la troisième des informations sur les risques de chute et de dommages, dommages corporels inclus, la quatrième exige le respect du bon couple de serrage afin d'éviter que des pièces ne se détachent ou cassent.

Ces icônes signalent un danger qu'on peut courir dans certaines circonstances. Les explications sur les risques encourus sont données dans des cartouches à fond gris.

Les quatre catégories d'indications que donne la notice :



Cette **icône donne des informations** sur l'utilisation du produit ou bien sur la partie de la notice à laquelle il faut se référer.



Attention ! Cette icône signale un comportement fautif pouvant provoquer des dommages matériels et des dommages à l'environnement.



Cette **icône signale** un danger potentiel pour votre santé et votre vie faute d'un bon respect des conseils donnés ou faute de la prise des précautions nécessaires.



Assemblages importants !

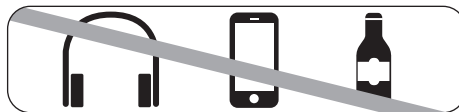
Ici il faut bloquer la vis ou le boulon à un couple de serrage bien précis. La valeur du couple de serrage se trouve sur la pièce elle-même ; si ce n'est pas le cas, consultez le tableau de la page 39. Pour bien respecter le couple de serrage prescrit, il faut utiliser une clé dynamométrique. Si vous n'en avez pas, confiez l'intervention à votre revendeur. Les pièces qui ne sont pas bloquées à la valeur de couple prescrite peuvent se détacher ou casser ! Cela peut avoir pour conséquence des chutes graves.

Lorsque l'on reprend son vélo, même après un très court moment, il est conseillé de vérifier que personne n'a trafiqué les blocages rapides en son absence. Vérifiez régulièrement le bon serrage des vis et boulons et la bonne fixation des pièces. Il faut savoir que les pièces en matériaux composites comme la fibre de carbone se serrent le plus souvent moins fort, (voir page 39). Les pièces typiquement fabriquées en fibres de carbone sont par exemple le guidon, la potence, la tige de selle et son chariot, le cadre, la fourche et les manivelles. Faites-vous montrer par votre vélociste comment procéder avec ces matériaux.

Pour votre sécurité

La présente notice d'utilisation part du principe que vous savez faire du vélo. Elle n'est pas destinée à vous apprendre à en faire. Elle n'ambitionne pas non plus de vous apprendre à monter ou à réparer votre vélo.

Toujours avoir pleinement conscience de ce qu'il est dangereux de rouler à vélo, et qu'en tant que cycliste on est particulièrement à risque. Ne jamais oublier que l'on n'est pas protégé comme dans une voiture. Il n'y a ni airbag ni carrosserie. Ce qui n'empêche pas que l'on est plus rapide et qu'on se déplace dans d'autres espaces qu'un piéton. C'est pourquoi il faut toujours faire extrêmement attention aux autres usagers de la route. Ne jamais rouler avec des écouteurs ni en téléphonant. Ne jamais rouler sans être sûr de pouvoir parfaitement maîtriser son véhicule. Cela vaut tout particulièrement lorsque l'on a pris des médicaments ou consommé de l'alcool ou d'autres drogues.



- Il faut adapter sa conduite lorsque la chaussée est mouillée ou glissante. Il faut rouler plus lentement et freiner avec prudence et avec anticipation pour la raison que les distances de freinage rallongent beaucoup.
- Il faut adapter sa vitesse au terrain et à ses capacités.
- Ne lâchez jamais le guidon.



Les bicyclettes modernes sont de véritables concentrés de technologie. Pour intervenir dessus, il faut un savoir-faire, de l'expérience et des outils spéciaux. N'intervenez pas vous-même sur votre bicyclette ! Confiez-en l'entretien et la réparation à votre revendeur.

Avant la première utilisation

Veillez à bien respecter l'ensemble des notices des éléments constitutifs de votre bicyclette, telles que jointes à votre bicyclette ou à consulter par Internet.



Pour toutes questions auxquelles vous n'auriez pas trouvé de réponse après la lecture de la présente notice, adressez-vous à votre revendeur. Il y a lieu de s'assurer que la bicyclette est en bon état de marche et bien réglée.

Réglages nécessaires :

- Position et fixation de la selle et du guidon
- Montage et réglage des freins
- Fixation des roues au cadre et à la fourche

Pour vous assurer confort et sécurité, confiez le réglage du guidon et de la potence à votre revendeur.

Réglez la selle à la position qui vous convient – c'est aussi la plus sûre (voir p. 14).

Demandez à votre revendeur de régler les manettes de frein de façon à vous permettre une bonne prise en main. Repérez bien quelle manette commande quel frein : avant/arrière, droite/gauche !

La manette droite commande le plus souvent le frein arrière, et la manette gauche le frein avant. N'oubliez pas à la prise en main de votre nouveau vélo de vérifier quelle manette commande quel frein, ce n'est peut-être pas la disposition à laquelle vous êtes habitué.



Pour ceux qui n'en ont pas l'habitude, les freins modernes peuvent s'avérer d'une efficacité redoutable par rapport aux systèmes plus anciens ! Il est conseillé de d'abord s'y habituer en les essayant tranquillement dans un endroit peu fréquenté.

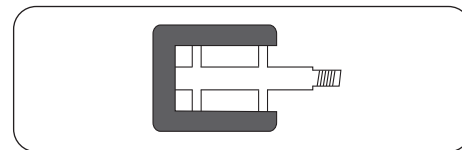
Si votre bicyclette est équipée de jantes en fibre de carbone, il faut savoir que le freinage sur une jante en carbone est nettement moins performant que sur une jante en aluminium.

N'oubliez pas que l'on freine nettement moins bien par temps de pluie et sur sol glissant, ce qui peut s'avérer dangereux. Il y a lieu dans ces cas de se montrer très prudent et de prévoir une augmentation de la distance de freinage.

Si vous utilisez une bicyclette monovitesse ou sans roue libre, il faut d'abord s'habituer au freinage ! Les bicyclettes monovitesse équipées d'un seul frein sont interdites sur la voie publique. Sur un fixie, en l'absence de roue libre, le pédalier est TOUJOURS entraîné par les roues.



Si votre bicyclette est équipée de pédales dont la cage est en caoutchouc ou en plastique et que vous n'en avez pas l'habitude, il est conseillé de faire un essai préalable. Lorsqu'elles sont mouillées, les pédales en caoutchouc ou en plastique peuvent devenir très glissantes !



Risques dus à des pièces en mouvement

En cours d'utilisation comme au cours de toutes interventions, les pièces en mouvement et en rotation constituent des dangers.

Il faut se protéger en évitant de porter des vêtements trop larges qui seraient susceptibles de s'y prendre. En cours d'utilisation et pour toutes interventions, il faut se tenir éloigné de pièces qui tournent (roues, disques, plateaux, pignons) et ne pas saisir des pièces en mouvement, pointues ou qui dépassent (pédales, manivelles, etc.).

Vérifiez que les roues sont bien fixées au cadre et à la fourche. Contrôlez le bon serrage de tous les blocages rapides et axes traversants et de

toutes les liaisons vissées importantes (vis et écrous) (voir p. 11 et 39).

Soulevez votre bicyclette d'une dizaine de centimètres et laissez-la retomber. Si cela fait des bruits inhabituels, faites-la vérifier par votre revendeur avant de l'utiliser.

Essayez de pousser la bicyclette en ayant bloqué les freins. Le frein arrière doit bloquer la roue arrière et le vélo doit se soulever de l'arrière lorsque le frein avant est bloqué. Allez essayer la bicyclette dans un endroit tranquille pour vous habituer aux nouveaux freins. Les freins modernes peuvent s'avérer d'une efficacité redoutable par rapport à ceux d'autrefois. Il ne doit pas non plus y avoir de jeu ni de bruits dans la direction au freinage.

Vérifiez la pression des pneus. La pression conseillée est indiquée sur le flanc des pneus. Respectez bien les valeurs de pression minimale et maximale ! Si vous ne voyez rien de marqué, gonflez à 2,5 bar/36 PSI : c'est une valeur qui convient à la plupart des pneus. Avec des pneus d'une section inférieure à 30 mm (11/8") il faut gonfler à 4 bar/58 PSI.

Pour un contrôle grossier de la pression, par exemple en cours de route, on peut faire comme suit : en appuyant avec le pouce, même très fort, sur le pneu gonflé, il doit presque pas s'enfoncer. Vérifiez l'état des pneus et des jantes. Regardez s'il n'y a pas d'endroits endommagés, de fentes, de déformations, d'inclusion de corps étrangers (éclats de verre, cailloux coupants).

Si vous voyez des coupures, des fentes ou des trous, ne vous servez pas de votre bicyclette ! Faites-la vérifier par votre revendeur.

Avant chaque utilisation

Il faut procéder aux vérifications suivantes avant chaque utilisation :

- vérifier le bon état et le bon fonctionnement de l'éclairage et de la sonnette ;
- vérifier le bon état et le bon fonctionnement des freins ;
- vérifier l'étanchéité des durites et des raccords des freins hydrauliques ;
- vérifier les pneus et les jantes par rapport à des dommages, à la concentricité et à la présence de corps étrangers, en particulier après avoir roulé en tout terrain ;
- vérifier l'état d'usure des pneus ;
- vérifier le bon état et le bon fonctionnement des amortisseurs ;
- vérifier que les vis, écrous, axes traversants et blocages rapides sont bien serrés (voir pages 11 et 39) ;
- vérifier que le cadre et la fourche sont en bon état et pas déformés ;
- vérifier le bon état et le bon réglage du guidon, de la potence, de la tige de selle et de la selle ;
- vérifier la fixation correcte de la tige de selle et de la selle. Essayer de tourner la selle et de la basculer vers le haut ou vers le bas ; elle ne doit pas pouvoir bouger ;
- Lorsque vous roulez avec des pédales automatiques, testez leur fonctionnement. elles doivent se débloquer facilement.
- Pour les BMX : vérifier le bon fonctionnement du rotor, la bonne fixation du guidon sur la potence et celle des repose-pieds.



N'utilisez par votre bicyclette si vous n'êtes pas sûr qu'elle soit en parfait état. Faites-la vérifier par votre revendeur.

Faites-en régulièrement contrôler les principaux organes, surtout si vous l'utilisez beaucoup, que ce soit sportivement ou au quotidien.

Le cadre et la fourche, les amortisseurs ainsi que les éléments vitaux pour la sécurité que sont les roues et les freins peuvent s'user très vite dans ces conditions.

Si vous dépassez la durée d'utilisation ou de vie prévue de composants, ces derniers peuvent lâcher subitement. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves !

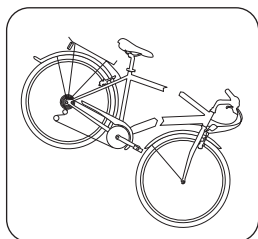


Il faut également procéder à ces vérifications avant de repartir après toute chute ou après que la bicyclette est tombée.

Les pièces en aluminium ne supportent pas toujours d'être dévoilées et les pièces en carbone peuvent souffrir de dommages invisibles !

Faites contrôler votre vélo par votre vélociste.

Lorsque l'on a fait une chute



Il faut inspecter toutes les parties du vélo pour vérifier l'absence de modifications.

Il peut y avoir des fissures ou des déformations au cadre ou à la fourche, mais aussi des

pièces tordues. Si des pièces comme le guidon ou la selle ne sont plus bien en place, il faut en vérifier le réglage et s'assurer qu'ils sont en ordre de marche.

- Procéder à une inspection soignée du cadre et de la fourche. On arrive à détecter la plupart des déformations en examinant la surface sous divers angles en succession.
- Vérifier si la selle, la tige de selle, la potence ou le guidon ont conservé leurs bons réglages. Si ce n'est pas le cas, il ne faut **ABSOLUMENT PAS** forcer pour les remettre en place sans avoir préalablement desserré leur fixation. Resserrer les pièces obligatoirement au couple de serrage prescrit. Vous trouverez ces valeurs à la page 39 et au chapitre « Blocages rapides ».
- Vérifiez si les deux roues sont bien en place dans le cadre et dans la fourche.

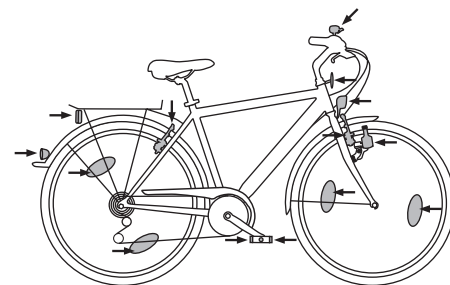
- Soulever une roue, puis une autre, et la faire tourner. Les jantes doivent passer bien régulièrement et sans contact entre les mâchoires des freins. Les pneus ne doivent pas toucher les freins. Sur les vélos à frein à disque, on vérifie l'absence de voile de la roue à l'écart entre le cadre ou la fourche et le pneu.
- Vérifier le bon fonctionnement des deux freins.
- Ne repartir pas sans avoir vérifié si la chaîne est bien en place sur son plateau et sur son pignon. Elle doit s'engrener parfaitement sur les dents. Si on se met à pédaler et que la chaîne saute, cela peut provoquer des chutes et éventuellement des blessures graves.



Les pièces en aluminium peuvent rompre sans crier gare si elles ont subi des déformations. Il ne faut pas utiliser de pièces ayant été déformées ou tordues, comme après une chute. De telles pièces sont à remplacer impérativement. Les pièces en carbone peuvent avoir été gravement endommagées sans que cela ne se voie. Après une chute, faites inspecter toutes les pièces en carbone de votre vélo par votre revendeur.

Si vous constatez des déformations sur votre vélo, **NE L'UTILISEZ PLUS**. Ne pas resserrer des pièces desserrées sans les avoir contrôlées au préalable, et sans clé dynamométrique. Rappelez votre vélo à votre revendeur et demandez-lui de vérifier votre vélo en lui expliquant votre chute.

Dispositions légales



Avant de vous engager sur la voie publique, assurez-vous de connaître la réglementation en vigueur dans le pays.

Vous y trouverez les équipements obligatoires pour pouvoir circuler sur la voie publique.

Il y est précisé l'éclairage qui doit être monté sur le vélo ou qu'il y a lieu d'emporter, et le système de freinage devant l'équiper.

On y explique les conditions d'utilisation en fonction de l'âge et où l'on peut ou doit circuler selon l'âge. Il y est aussi expliqué les conditions de circulation des enfants sur la voie publique. On y trouve aussi précisée l'obligation éventuelle du port du casque.



Le bon vélo pour le bon usage



Une bicyclette est conçue pour transporter une seule personne. Le transport d'une autre personne sur le vélo n'est autorisé que conformément à la réglementation en vigueur dans le pays d'utilisation. Les tandems constituent une exception. Le transport de bagages ne peut se faire qu'avec un équipement destiné à cet effet. Les enfants doivent obligatoirement être installés dans un siège pour enfant ou dans une remorque pour enfant conçue à cet effet. Il est recommandé de ne choisir que des équipements de la meilleure qualité. Pour leur utilisation il y a lieu de respecter le poids total en charge.



Poids total autorisé : poids du cycliste + poids du vélo + poids des bagages (voir page D)

Les indications de la présente notice ne sont valables que pour les types de bicyclettes précisés sur la couverture.

Les indications ne s'appliquent qu'à un type particulier de bicyclette sont dûment signalées.

Une utilisation dans le cadre autorisé inclut le bon respect des consignes d'utilisation et d'entretien données dans la présente notice.

Si vous êtes équipé conformément à la réglementation nationale en vigueur, vous pouvez vous servir :



Dangers d'une utilisation non conforme

Ce vélo ne doit être utilisé que pour l'objet auquel il est destiné.

À cet effet, lisez la section « Utilisation conforme » de la notice d'utilisation originale. L'utilisation conforme inclut le bon respect des notices d'utilisation et d'entretien précitées dans la présente notice.

Il y a lieu également d'informer les autres utilisateurs du vélo de l'utilisation qui doit en être faite et du danger de non-respect des restrictions qui s'imposent.

Une utilisation non conforme, une surcharge ou un manque d'entretien peuvent provoquer des accidents et des chutes entraînant des dommages corporels graves, pour vous et pour d'autres !

Les composants sont conçus et homologués pour être utilisés exclusivement sur des vélos sans assistance électrique. Ils ne doivent pas être utilisés à un autre effet. L'utilisation en compétition ou à des fins commerciales n'est autorisée que sur autorisation formelle du fabricant.

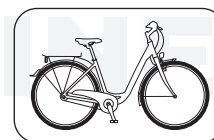


Autocollant
exemplaire

Il se peut qu'un autocollant soit apposé sur votre vélo afin de vous indiquer comment vous êtes autorisé à l'utiliser.

Une telle utilisation suppose que les vélos soient équipés conformément à la législation en vigueur dans le pays d'utilisation.

Lisez et respectez systématiquement les modalités d'utilisation du type de vélo que vous utilisez : Les vélos de type 1 incluent notamment les vélos de ville ou les vélos de randonnée.



Le revêtement sur lequel vous roulez doit être stable et standard. La vitesse moyenne se situe entre 15 et 25 km/h. Les pneus doivent rester en contact avec le sol. Il est possible de rouler occasionnellement et prudemment sur des décrochements de 15 cm maximum (p. ex. des bords de trottoir).

Ces vélos sont destinés aux trajets quotidiens ou de loisirs nécessitant un effort modéré.

Le fabricant et le revendeur déclinent toute

responsabilité en cas d'utilisation dépassant les modalités d'utilisation définies pour le vélo de type 1. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- d'une utilisation en tout terrain,
- d'un usage non conforme à l'objet,
- d'une surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

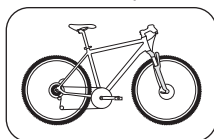
Le vélo de type 1 n'est pas prévu pour un usage extrême, de type descente d'escaliers, sauts, participation à des compétitions homologuées ou acrobaties diverses. La participation à des

compétitions ne peut se faire que si le fabricant l'autorise.

Les vélos de type 2 incluent notamment les vélos tout chemin ou de cyclo-cross, les vélos gravel ou ATB.



Les modalités sont identiques à celles du vélo de type 1. Ils s'utilisent sur des routes non goudronnées ou des chemins de terre. Les itinéraires présentant des montées et des descentes modérées sont autorisés. La vitesse moyenne se situe entre 15 et 25 km/h. Sur un terrain accidenté, les pneus peuvent perdre le contact avec le sol de façon répétée. La hauteur des décrochements ou des sauts ne doit pas excéder 15 cm.



Ils sont destinés aux déplacements de loisirs et sur tout chemin nécessitant un effort modéré.

Le fabricant et le revendeur déclinent toute responsabilité en cas d'utilisation dépassant les modalités d'utilisation définies pour le vélo de type 2. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- d'une utilisation en tout terrain,
- d'un usage non conforme à l'objet,
- d'une surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

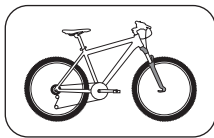
Le vélo de type 2 n'est pas prévu pour un usage extrême, de type descente d'escaliers, sauts, participation à des compétitions homologuées ou acrobaties diverses. La participation à des compétitions ne peut se faire que si le fabricant l'autorise.

Les vélos de type 3 incluent notamment les VTT avec un débattement de 120 mm maximum ou des BMX.



Les modalités sont identiques à celles du vélo de type 1, 2. Ils s'utilisent sur des chemins difficiles, des terrains accidentés ou des voies non aménagées. Le vélo de type 3 permet de franchir des décrochements et d'effectuer des sauts d'une hauteur maximale de 60 cm. Les racines, les

pierres ou les marches peuvent constituer des obstacles. Arrêtez-vous sur les parcours tout-terrain et vérifiez les obstacles en cas de doute.



Ce type de vélo est prévu pour la course et la compétition avec des chemins de niveau technique modéré.

Une pratique et des compétences techniques suffisantes sont nécessaires pour rouler en toute sécurité sur des chemins difficiles.

Le fabricant et le revendeur déclinent toute responsabilité en cas d'utilisation dépassant les modalités d'utilisation définies pour le vélo de type

3. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- d'une utilisation sur des chemins difficiles, de sauts élevés, de descentes abruptes, de pratique de downhill, de bike-park,
- d'un usage non conforme à l'objet
- d'une surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

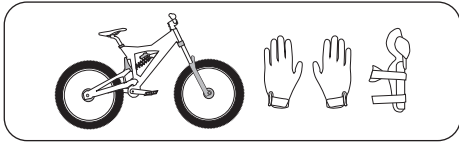
Le vélo de type 3 n'est pas prévu pour un usage extrême, de type sauts élevés, participation à des compétitions homologuées ou acrobaties diverses. La participation à des compétitions ne peut se faire que si le fabricant l'autorise.

Les vélos de type 4 incluent notamment les vélos tout-terrain et les vélos de trail ou d'enduro.



Les modalités sont identiques à celles du vélo de type 1, 2, 3. Ils peuvent être utilisés pour descendre des chemins non stabilisés jusqu'à 40 km/h. Le vélo de type 4 permet d'effectuer des sauts d'une hauteur maximale de 120 cm. Les racines, les pierres, les marches ou les petites rampes peuvent

constituer des obstacles. Arrêtez-vous sur les parcours tout-terrain et vérifiez les obstacles en cas de doute.



Ce type de vélo est prévu pour la course et la compétition avec des chemins de niveau technique très difficile.

Une pratique, des compétences techniques suffisantes ainsi qu'une bonne maîtrise du vélo sont nécessaires pour rouler en toute sécurité sur des chemins difficiles.

Le fabricant et le revendeur déclinent toute responsabilité en cas d'utilisation dépassant les modalités d'utilisation définies pour le vélo de type 4. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

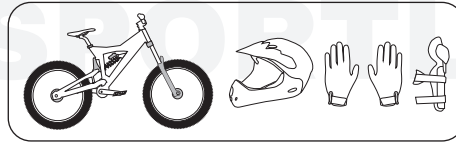
- d'une utilisation extrême en tout-terrain difficile, de très grands sauts, de descentes extrêmes ou d'une utilisation agressive en bike-park,
- d'un usage non conforme à l'objet,
- d'une surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

Le vélo de type 4 n'est pas prévu pour un usage extrême, de type sauts, participation à des compétitions homologuées ou acrobaties diverses.

Les vélos de type 5 incluent notamment les vélos de type freerider, downhill ou dirtjump.



Les modalités sont identiques à celles du vélo de type 1, 2, 3, 4. Ils permettent de rouler sur des chemins non stabilisés avec des sauts et des descentes extrêmes. Il est permis de sauter à plus de 120 cm de hauteur. Lors des descentes et des sauts, il est possible d'atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h. Les racines, les pierres, les marches ou les petites rampes peuvent constituer des obstacles.



Ce type de vélo est prévu pour la pratique du sport extrême.

Les modalités d'utilisation décrites nécessitent des compétences techniques extrêmes, la pratique ainsi que la maîtrise du vélo.

Le fabricant et le revendeur déclinent toute responsabilité en cas d'utilisation dépassant les modalités d'utilisation définies pour le vélo de type 5. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- d'un usage non conforme à l'objet
- d'une surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

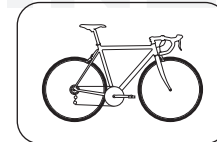
Les vélos de type 6 incluent notamment les vélos de course, les vélos de triathlon et les VTT.



Les modalités sont identiques à celles du vélo de type 1. La vitesse normale est comprise entre 30 et 55 km/h. Lors de compétitions ou autres occasions, il est permis de rouler à des vitesses supérieures à 50 km/h, notamment lors de sprints ou de descentes.

Ces vélos sont destinés à la pratique du sport et de la compétition à haut niveau.

Une pratique et des compétences techniques suffisantes sont nécessaires afin d'utili-



ser le vélo conformément aux modalités d'utilisation décrites.

Le fabricant et le revendeur déclinent toute responsabilité en cas d'utilisation dépassant les modalités d'utilisation définies pour le vélo de type 6. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- d'une utilisation en tout terrain,
- d'un usage non conforme à l'objet
- d'une surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

Le vélo de type 6 n'est pas prévu pour un usage extrême, de type descente d'escaliers, sauts et acrobaties diverses.



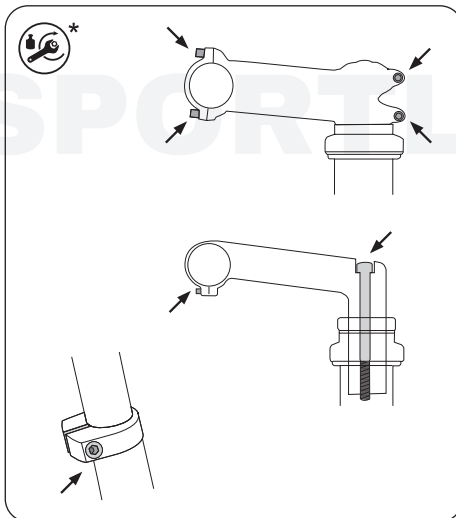
Si vous ne savez pas bien à quelle catégorie appartient votre vélo, demandez à votre revendeur ou au fabricant quelles en sont les limites d'utilisation. Informez-vous sur la législation en vigueur avant d'emprunter la voie publique avec votre VAE. Ne roulez que sur des voies où la circulation est autorisée. Des réglementations spécifiques peuvent s'appliquer en fonction des pays ou des régions.

Réglages individuels

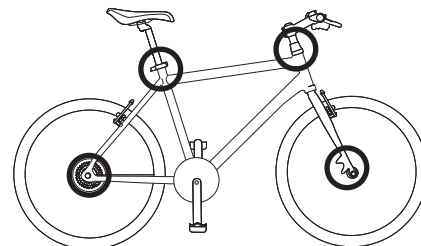
La fixation de la selle, de la tige de selle, du guidon et de la potence peut se faire au moyen de blocages rapides ou de vis ou de boulons.



S'agissant des potences, il y a lieu de bien consulter la notice du fabricant. Les interventions sur le guidon et la potence sont à réserver à votre revendeur.



Emplacements où peuvent se trouver des vis et boulons de réglage



Emplacements pouvant être équipés de blocages rapides et de liaisons vissées



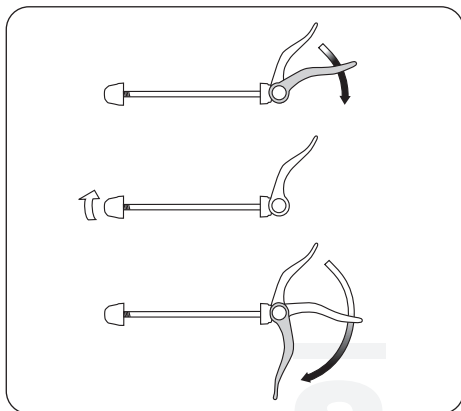
Pour l'utilisation et l'entretien des vélos équipés de moyeux through axle, consulter la notice du fabricant des moyeux.

Utilisation des blocages rapides et axes traversants

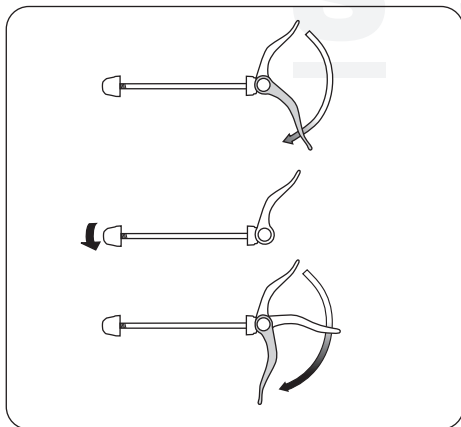
Les blocage rapides ainsi que les axes traversants sont des dispositifs permettant de fixer des éléments au vélo autrement que par une liaison vissée. Un blocage rapide a deux fonctionnalités : le levier permet d'assurer le blocage avec la force nécessaire, l'écrou permet de régler la force de blocage. Ce réglage se fait en position ouverte.



Bonne fermeture d'un blocage rapide – Une résistance commence à se manifester en milieu de course et on a besoin d'appuyer avec la paume pour assurer le blocage.



Pour un blocage plus faible



Pour un blocage plus fort



- Tous les blocages rapides doivent être bien bloqués avant utilisation.
- Vérifiez le bon serrage de tous les blocages rapides et axes traversants chaque fois que vous reprenez votre vélo après l'avoir laissé sans surveillance, ne serait-ce que quelques instants.
- En position fermée, le levier de blocage doit être bien rabattu à proximité du cadre, de la fourche ou de la tige de selle.
- En position fermée, le levier de blocage doit toujours être orienté vers l'arrière. Cela lui permet de ne pas s'ouvrir intempestivement en cours de route.
- Le levier de serrage rapide pour la roue doit être situé sur le côté opposé au disque de frein. Sinon, vous pourriez vous brûler avec le disque de frein. La force de serrage du dispositif de serrage rapide peut se réduire s'il est chauffé par le disque de frein.



Lorsque l'on utilise un antivol, il faut qu'il protège aussi les roues ou autres éléments fixés au vélo par un blocage rapide.

Axes traversants



Pour l'utilisation et l'entretien des vélos équipés de moyeux à axe traversant, consulter la notice du fabricant des moyeux.

Sur les châssis actuels, on trouve également des axes traversants à la place de blocages rapides ou d'écrous. Ces axes traversants fonctionnent généralement comme des blocages rapides.

L'axe se visse d'un côté dans l'un des jambages de la fourche. Le levier assure le serrage du moyeu entre les deux jambages. Le moyeu et l'axe sont bloqués au moyen d'un levier à blocage rapide, qui fonctionne exactement comme un blocage rapide. Il existe également des systèmes où l'axe n'est qu'inséré ou vissé, puis bloqué par vissage. Consultez la notice du fabricant ci-jointe et faites-vous bien expliquer le système par votre revendeur.

Les indications ci-dessous sont destinées aux axes traversants pour fourches Rockshox, mais s'appliquent largement à d'autres types de fourches.



Une roue mal montée peut présenter du jeu ou même se détacher du vélo. Ceci peut endommager le vélo ou provoquer des blessures graves, voire mortelles. C'est pourquoi il est important de bien respecter les consignes suivantes :

- Vérifier que l'axe, les pattes de fourche et le mécanisme de blocage rapide soient bien propres.
- Demandez à votre revendeur de vous montrer comment monter correctement votre roue avant avec l'axe traversant.
- Prenez toutes les précautions nécessaires pour en assurer un bon montage.
- N'utilisez jamais un vélo si vous n'êtes pas sûr que la roue est bien montée et ne risquez pas de se détacher.

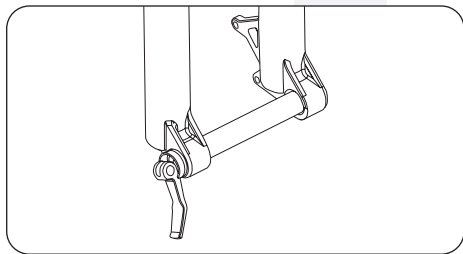
Montage

Disposez la roue dans les pattes de la fourche. L'axe du moyeu doit être bien en place dans les pattes. Pour les freins à disque il faut s'assurer de ce que le disque soit bien pris dans l'étrier de frein.

Contrôler que ni le disque ni le moyeu ni des vis de fixation du disque ne viennent frotter contre le bas des fourreaux de la fourche. Si vous ne savez pas comment se règlent les freins à disque, consultez la notice du fabricant des freins.

Mise en place et blocage

1. Ouvrir le levier de blocage rapide. S'assurer de ce que les ergots du levier entraînent bien l'axe par l'encoche prévue à cet effet sur l'axe.
2. Enfoncer l'axe dans le moyeu jusqu'en butée, par la droite, puis le tourner pour le visser dans le filetage de la patte.



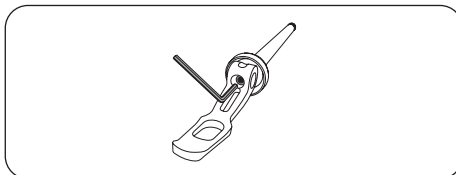
Axe traversant dans les pattes de la fourche, sans moyeu, sur une fourche Rock Shox®

3. Pour fixer l'axe dans les pattes, faire s'enclencher les ergots du levier de blocage rapide dans l'encoche de l'extrémité de l'axe, ce qui permet de visser l'axe (en tournant à la main dans le sens des aiguilles d'une montre). Cela fait, fermer le blocage rapide en le rabattant.

En le refermant, on doit sentir une forte résistance pour que le levier arrive en position rabattue à l'horizontale (à 90° par rapport au bas du fourreau).

L'effort à faire doit laisser une trace bien visible sur la paume.

Si le levier se laisse rabattre sans opposer de résistance et sans laisser de trace visible sur la paume, c'est que la force de blocage est insuffisante. Pour arriver à un bon réglage, procéder comme suit : Ouvrir le levier de blocage, puis serrer lentement la vis de fixation du blocage jusqu'à obtenir un serrage suffisant. Pour un blocage plus fort, ouvrir le blocage rapide et mettre une clé Allen de 2,5 mm dans la vis de réglage du blocage, au milieu de l'entraîneur du levier



Axe traversant avec levier de blocage rapide et clé Allen pour le réglage

Tourner la clé dans le sens des aiguilles d'une montre. Revérifier la force de blocage. Répéter l'opération jusqu'à avoir un blocage suffisant. Il ne faut pas utiliser d'autres outils pour fixer l'axe aux pattes de la fourche. Un serrage trop fort peut endommager l'axe et/ou les pattes.



Une fois refermé, il ne faut plus toucher au levier de blocage rapide. S'il changeait de position, cela pourrait vouloir dire que l'axe est desserré, avec tous les risques que cela peut entraîner, allant jusqu'à des blessures graves, voire mortelles.

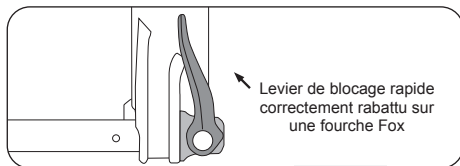
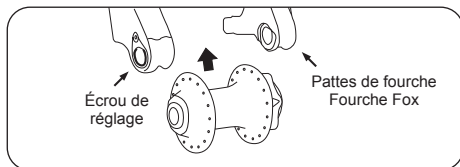
Démontage

1. Ouvrir le levier de blocage rapide et en introduire l'ergot dans la fente prévue à cet effet dans le flasque de l'axe.
2. Tourner le levier dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'axe sorte du filetage de la fourche du côté opposé. Retirer l'axe de son moyeu.

Les vélos équipés de fourches de marque Fox fonctionnent selon le même principe, avec la différence que l'axe traversant s'insère dans la fourche par la gauche.

Axes traversants d'autres fabricants

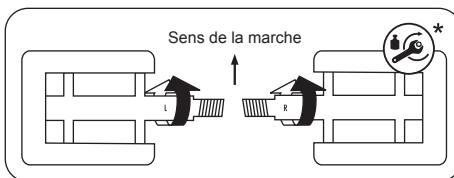
Les axes traversants d'autres fabricants peuvent présenter de légères différences, avec par exemple la force de blocage qui peut s'augmenter en retirant un écrou logé dans la patte, et en le remettant en place après l'avoir tourné dans le sens des aiguilles d'une montre.



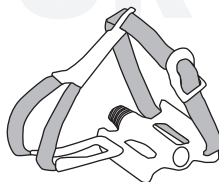
Il faut toujours vérifier le bon blocage de tous les blocages rapides et des axes traversant avant de se servir de son vélo, même si on ne l'a abandonné qu'un bref instant. Vous ne devez vous mettre en route que si tous les ser-rages rapides sont bien fermés.

Montage des pédales

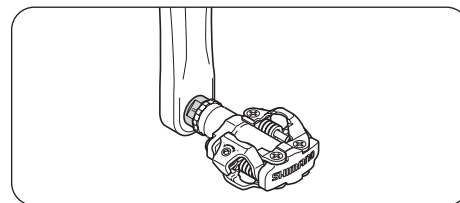
Si votre bicyclette vous a été livrée avec les pédales non montées, il faut les visser sur les manivelles avec une clé adaptée. Il faut bien faire attention que les deux pédales se visent en sens contraire et se bloquent très fort (voir page 39). Il faut enduire les filetages de graisse au préalable.



Pour l'utilisation de pédales à cale-pied, consultez la notice du fabricant. N'oubliez pas de vous exercer à l'utilisation des cale-pieds dans un endroit à l'écart de la circulation. Une sangle de cale-pied très serrée **EMPÊCHE** de retirer le pied ! Cela peut entraîner des chutes et des blessures.



Lorsque vous êtes équipé de pédales automatiques, il faut absolument lire la notice du fabricant. Il faut d'abord s'exercer à mettre et à retirer ses chaussures des pédales automatiques en roulant dans un endroit peu fréquenté. Les pédales automatiques dont on a du mal à se dégager sont très dangereuses !



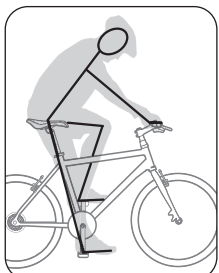
Source : Shimano® techdocs



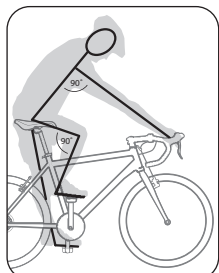
Avec les pédales automatiques, on peut régler la force nécessaire pour dégager la chaussure de la pédale. Il est recommandé au début de choisir un réglage permettant un dégagement très facile. Les pédales automatiques sont à nettoyer régulièrement avec un lubrifiant-nettoyant en bombe approprié.

Réglage de la selle

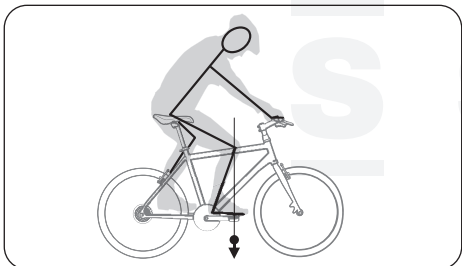
Il faut avant d'utiliser son vélo pour la première fois régler la position de la selle et du guidon en fonction de votre taille. C'est indispensable à la fois pour votre sécurité et votre santé. Pour cela, il faut régler la hauteur et l'inclinaison de la selle et la hauteur et l'inclinaison de l'ensemble guidon-potence.



Bon réglage de la hauteur de selle



Genou plié à 90° au moins, angle bras-torse 90°

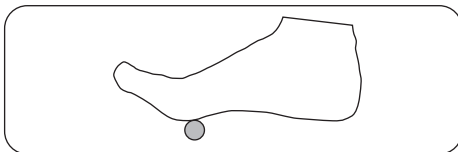


Le genou doit se trouver à la verticale de l'axe de la pédale avant

Réglage de la hauteur de selle

Régler la selle à sa hauteur approximative. S'asseoir sur le vélo (en se faisant aider ou en s'appuyant à un mur ou à une rambarde). Amener une pédale le plus bas possible et poser le talon dessus. La jambe doit être en extension. En remettant le pied à la bonne position, elle doit retrouver légèrement fléchie.

La bonne position du pied sur la pédale s'obtient en mettant la partie la plus large du pied au-dessus de l'axe de la pédale.



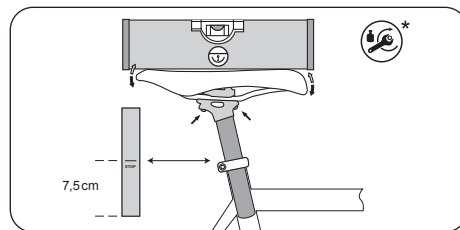
Lorsque l'on utilise des pédales automatiques, il faut régler les cales de façon à retrouver cette position du pied. Cela prévient d'éventuels dommages à l'appareil moteur et assure une transmission de puissance optimale.



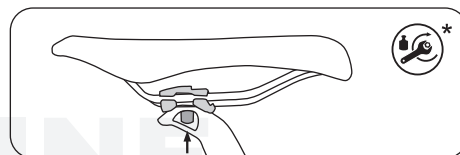
Pour les enfants et les personnes qui ne sont pas parfaitement à l'aise sur un vélo, il faut régler la hauteur de la selle de façon à pouvoir poser à terre avec la pointe des pieds. Sans cela, il y aurait un risque de chute, et éventuellement de graves dommages corporels, lorsque le vélo est à l'arrêt.

Réglage de l'inclinaison de la selle

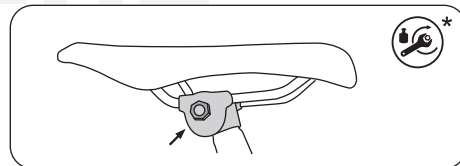
Une fois la hauteur de selle réglée, il faut en vérifier et en régler l'inclinaison. Le dessus de la selle doit être à peu près horizontal. Ce réglage se fait vis de blocage de la tige de selle desserrées.



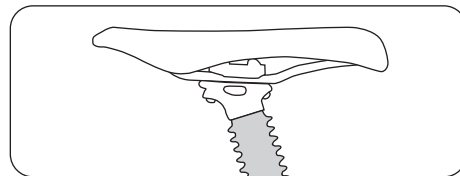
Tige de selle à deux vis



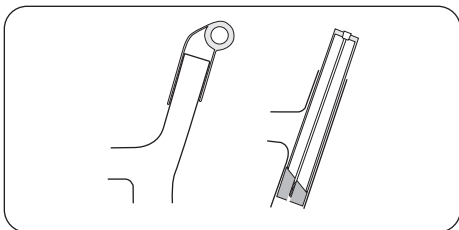
Tige de selle à deux vis



Tige de selle suspendue



Tige de selle à fixation à vis unique



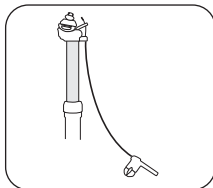
Tige de selle intégrée

Si votre vélo est équipé d'une tige de selle intégrée, il y a lieu de bien consulter la notice du fabricant.



Avant de monter en selle, vérifiez que la selle et la tige de selle soient bien bloquées. Prenez la selle par l'avant et par l'arrière et essayez de la faire tourner. Elle ne doit pas bouger.

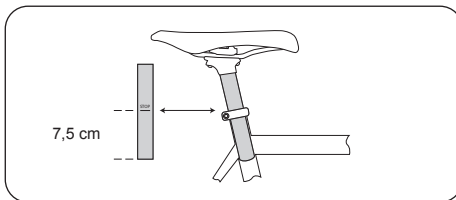
Si votre VTT est équipé d'une tige de selle télescopique, n'oubliez pas de consulter la notice du fabricant ci-jointe avant utilisation.



Pour le réglage et l'utilisation des tiges de selle suspendues et des tiges de selle télescopiques, consultez la notice du fabricant.



Il ne faut jamais sortir la tige de selle du cadre plus haut que le repère gravé dessus ! En l'absence de repère, il faut toujours laisser une longueur d'au moins 7,5 cm dans le tube de selle.

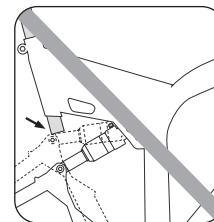
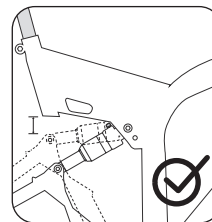


La hauteur de selle minimale du VAE dépend des mensurations du cycliste. Il doit pouvoir rouler sans que cela ne porte atteinte à sa sécurité ou sa santé.

La tige de selle ne doit pas être sortie trop loin du tube de selle. Elle doit toujours pouvoir être maintenue fermement par le collier de tige de selle.

Laissez-vous conseiller par votre revendeur pour ces deux derniers points.

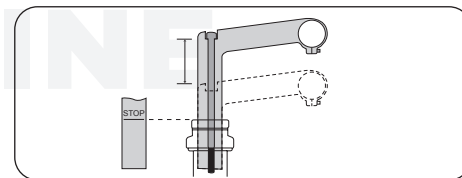
Sur les vélos à suspension arrière, la tige de selle ne doit pas pouvoir toucher l'amortisseur, même lorsque suspension arrive en butée !



Réglage du guidon et de la potence

Il existe différents types de potences :

potence à plongeur

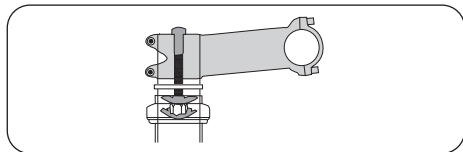


Il est possible de régler la hauteur de la potence



Tout réglage de la potence modifie la position du guidon. Il faut que toutes les manettes restent toujours bien accessibles et fonctionnelles. Il faut vérifier que les fils et les câbles soient tous suffisamment longs pour ne gêner en rien les mouvements du guidon.

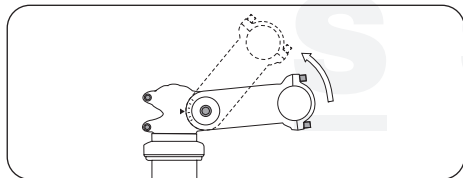
potence Aheadset



La hauteur peut se régler comme suit :

- par montage d'autres entretoises sur ou sous la potence
- par inversion de la potence
- par remplacement de la potence

potence réglable



Il est possible de régler l'inclinaison de la potence



S'agissant des potences, il y a lieu de bien consulter la notice du fabricant. Les interventions sur le guidon et la potence sont à réserver à votre revendeur.



Le BMX se pratique en position debout. Faites-vous conseiller par votre revendeur sur la bonne position de conduite.

Réglage des manettes de frein

Les manettes de frein sont à régler de façon à pouvoir les actionner en toute sécurité et à pouvoir freiner sans fatigue. Repérez bien quelle manette actionne quel frein.

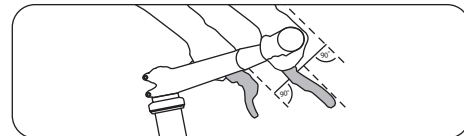
Certains freins comportent des limiteurs de freinage (« modulateurs de puissance »). Ce dispositif a pour but d'empêcher de freiner trop fort, et par conséquent de bloquer les roues (ce qui peut être très dangereux).



Toutefois, en actionnant la manette très fort, ou en fin de course, la force de freinage peut augmenter brutalement si vous utilisez des modulateurs ! Prenez le temps de vous habituer à cette particularité. Demandez la notice du fabricant et faites-vous l'expliquer.



Les manettes de frein doivent être orientées de façon à permettre aux mains de les actionner en toute sécurité et sans fatigue (les mains se trouvant dans le prolongement naturel des bras en extension).

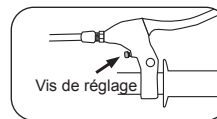


Avant d'entamer votre premier parcours, assurez-vous de la position des leviers de frein.

Dans le cas de changements de vitesse à moyeu, c'est en général le levier de frein installé sur le côté droit du guidon qui agit sur le frein de roue avant.

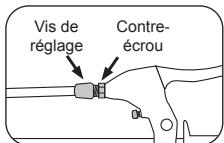
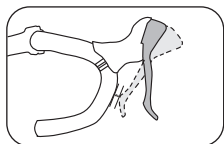
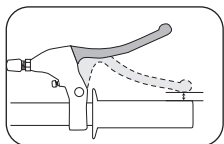
Dans le cas de dérailleurs, il s'agit de levier de frein installé du côté gauche.

Si vous désirez inverser la position des leviers de frein au niveau de la poignée de guidon, veuillez vous adresser à un atelier spécialisé pour le montage.



Pour pouvoir bien actionner les manettes lorsqu'on a de petites mains, une vis de réglage (située sur le montant de la manette) permet de rapprocher la manette du guidon.

Le câble est à régler de façon à ce que la manette ne touche pas le guidon même lorsqu'on freine très fort.



Le réglage de rattrapage des freins mécaniques se fait en général grâce à une vis de réglage sur la cocotte de la commande de

frein. Dévisser la vis de réglage jusqu'à obtenir un bon freinage. Bloquer la vis en serrant le contrecrou.

Frein à rétropédalage

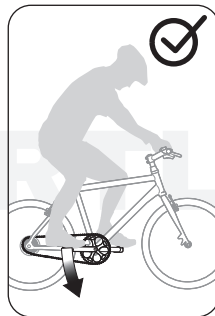
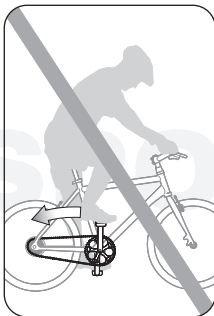
Les freins à rétropédalage s'actionnent en appuyant sur les pédales vers l'arrière et non plus vers l'avant. À ce moment, on ne dispose plus de la roue libre et les pédales ne peuvent plus tourner vers l'arrière !



Avec un frein à rétropédalage, c'est avec le pédalier en position horizontale qu'on freine le mieux. Si vous avez une pédale en haut et une autre en bas, l'effet de levier n'est pas suffisant pour bien freiner.



Dans les longues descentes, l'efficacité d'un frein à rétropédalage peut beaucoup diminuer ! Cela est dû au fort échauffement que provoque un freinage prolongé. Dans les longues descentes, il faut aussi freiner avec le frein avant. Laissez au frein à rétropédalage le temps de se refroidir, en évitant de le toucher.

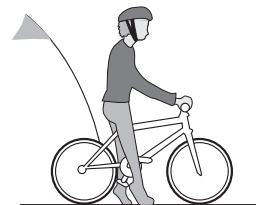


Les enfants et le vélo

Vélo pour enfants/stabilisateurs

Votre responsabilité en tant que parent ou que surveillant légal est grande lorsqu'un enfant veut faire du vélo, c'est-à-dire s'aventurer sur la voie publique.

- Prenez le temps de faire essayer le vélo à l'enfant en l'accompagnant dans un endroit peu fréquenté (parking, prairie).
- Expliquez-lui bien qu'il ne doit faire du vélo qu'avec un casque et des vêtements de couleur claire visibles de loin.
- Réglez la selle et le guidon suffisamment bas pour qu'il puisse bien mettre les pieds à terre en cas de difficulté – il est important qu'il se sente en sécurité pour un bon apprentissage.
- Expliquez-lui l'utilisation des freins avant et arrière et faites-le s'entraîner. L'utilisation du freinage par rétropédalage et l'utilisation prudente du frein avant commandé par la manette au guidon demandent un certain apprentissage.





Lorsque vous utilisez des stabilisateurs, n'oubliez pas de lire soigneusement la notice de montage du fabricant des stabilisateurs ! Les stabilisateurs doivent être très bien fixés, votre enfant compte dessus ! Si vous n'êtes pas sûr si le montage est correct, faites monter les stabilisateurs par votre vélociste.



L'utilisation de stabilisateurs peut aider votre enfant à apprendre à faire du vélo. Cela lui évite de tomber et le met en confiance. Toutefois il s'habitue à cette stabilité et n'apprend pas à se tenir en équilibre et à procéder à toutes les corrections de trajectoire nécessaires. C'est pourquoi il faut être particulièrement attentif au moment où on enlève les stabilisateurs. L'enfant doit prendre de nouvelles habitudes.

Transport d'enfant/ remorques pour enfant

- N'utilisez que des sièges pour enfant offrant toute sécurité et homologués !
- L'enfant doit porter un casque ; ses pieds ne doivent pas pouvoir entrer en contact avec des pièces mobiles comme les rayons.
- La présence d'un siège pour enfant affecte le comportement du vélo. Cela rallonge les distances de freinage et rend le guidon plus difficile à maîtriser. Habituez-vous au siège pour enfant en vous entraînant dans un endroit peu fréquenté.

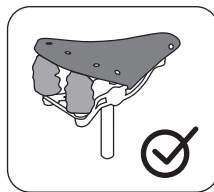
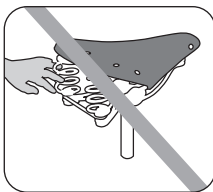
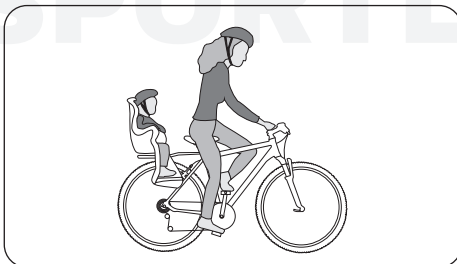
- N'oubliez pas de consulter les notices des fabricants ci-jointes.



Il ne faut monter de siège pour enfant que sur les bicyclettes sur lesquelles c'est possible.

L'utilisation de la fibre de carbone n'est pas autorisée dans les sièges pour enfant.

Il ne faut jamais fixer un siège pour enfant à la tige de selle. Il est conseillé d'envelopper tous les ressorts et les pièces mobiles de la selle et de la tige de selle pour protéger l'enfant. Assurez-vous que l'enfant ne puisse pas y introduire les doigts. Il y a un grand risque de blessure.



En Allemagne, l'utilisation des sièges pour enfant n'est autorisée que jusqu'à l'âge de 7 ans, et le cycliste ne doit pas avoir moins de 16 ans. Renseignez-vous sur la législation en vigueur dans votre pays.



Lorsque votre bicyclette vous est livrée avec des accessoires non montés, prenez la peine de consulter les notices des fabricants.

S'agissant de remorques pour enfant :

- on a intérêt à ne choisir que la meilleure qualité ;
- les automobilistes « oublient » très facilement de voir une remorque pour enfant dans la circulation ! Pour une meilleure visibilité, utilisez des fanions de couleur vive et un éclairage autorisé. Adressez-vous à votre revendeur pour les accessoires de sécurité.
- Il faut tenir compte du fait qu'un vélo qui tire une remorque est nettement plus long qu'un vélo seul. La présence de la remorque modifie également le comportement de l'ensemble dans les virages. Tout cela demande une certaine habitude pour s'insérer dans la circulation. Avant de se lancer sur la route, il faut d'abord s'exercer avec la remorque vide dans un endroit à l'abri de la circulation.



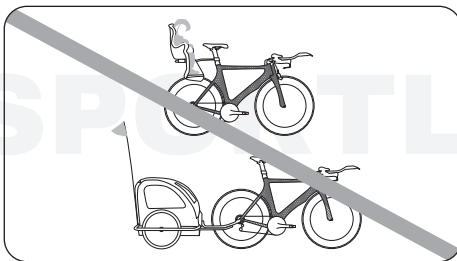
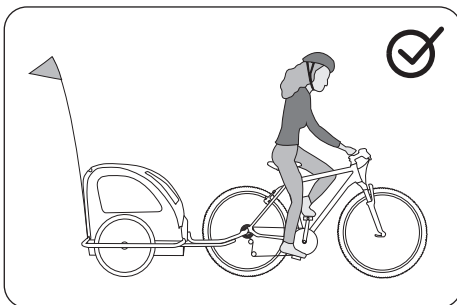
Il faut ne les accrocher qu'à des bicyclettes et à des crochets prévus ou autorisés à cet effet par le fabricant.



Vérifier si le fabricant de la remorque donne des indications de charge maximale et de vitesse maximale autorisées. Il y a lieu de se conformer à ces valeurs. Il est interdit aux enfants en dessous de 16 ans de rouler avec une remorque.



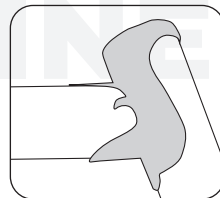
Les bicyclettes à suspension avant et arrière ne doivent pas être utilisées avec des remorques et des remorques pour enfant. Leurs fixations et leurs roulements ne sont pas conçus pour résister aux forces correspondantes. Il peut en résulter une usure accélérée et de la casse, avec de graves conséquences.



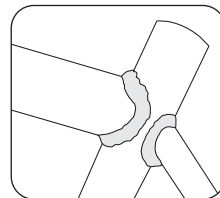
Cadre

Suivant le type et la fonction du vélo, les formes du cadre sont différentes. Les cadres modernes sont constitués de matériaux différents tels que des alliages d'acier, d'aluminium ou du carbone (fibres de carbone).

Grâce aux progrès réalisés au niveau des matériaux et de la construction, il est possible, de nos jours, de fabriquer toutes les formes de cadre de façon sûre et stable à la conduite. Ainsi, malgré le fait que le cadre soit bas, ce qui rend la montée confortable, vous pouvez être sûr de toujours rouler en sécurité avec votre Flyer, et ce même avec des bagages.



Cadre en acier manchonné



Cadre en aluminium soudé



Si l'on venait à vous voler votre vélo, sachez qu'il peut être identifié grâce au numéro du cadre. Veuillez toujours noter le numéro dans son intégralité et dans le bon ordre. Sinon, une identification précise n'est pas possible.

Dans la documentation remise avec votre FLYER, vous trouverez un paragraphe dans lequel vous pouvez inscrire le numéro du cadre.

Le numéro du cadre peut être gravé dans différents endroits du cadre. Il se trouve souvent sur le tube de selle, sur une patte ou sur le boîtier de pédalier.



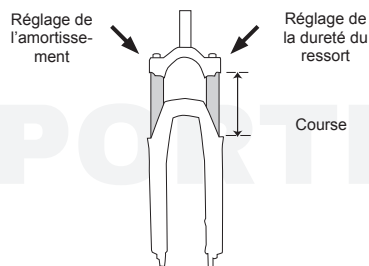
Vous ne devez en aucun cas rouler avec un cadre déformé ou fissuré. Ne jamais réparer vous-même des éléments endommagés car vous risquez un accident. Les pièces défectueuses doivent être remplacées par un revendeur spécialisé. Ne réutilisez votre vélo qu'après le remplacement. Faites inspecter votre vélo par un revendeur spécialisé après un accident ou une chute.

Un cadre ou des pièces endommagés peuvent provoquer des accidents. Si votre vélo ne roule pas bien droit, cela peut venir du fait que le cadre ou la fourche sont voilés. Veuillez vous adresser à un revendeur spécialisé afin de faire vérifier le cadre et la fourche et de faire aligner les roues, le cas échéant.

La suspension

Sur les bicyclettes suspendues, les amortisseurs doivent se régler en fonction du poids du cycliste et de l'utilisation. C'est une opération qui demande un certain savoir-faire. Il est recommandé de se faire aider par son revendeur. Lisez soigneusement la ou les notices correspondant aux amortisseurs de votre bicyclette.

La fourche suspendue d'un vélo tous chemins peut se présenter comme cela :



Le réglage d'une fourche à ressorts doit se faire conformément à la notice du fabricant de la fourche. De manière générale, lorsqu'on roule sur des irrégularités de la route, la fourche doit travailler de façon visible, mais sans arriver en butée.

Avec un bon réglage, lorsque le cycliste est simplement en selle, la suspension s'enfonce d'environ 10 à 15 % de sa course (cyclocross), 15-20 % (vélo de randonnée) ou 25-33 % (enduro, freeride, descente).

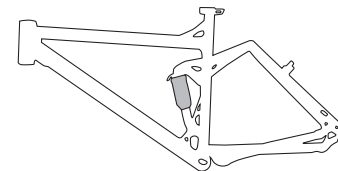


Il est important pour conserver un bon amortissement de nettoyer régulièrement la fourche. Pour cela il suffit d'eau chaude et de détergent pour vaisselle. On peut aussi utiliser un nettoyant spécial. Pour la lubrification, qu'il faut effectuer après chaque nettoyage, mais aussi à intervalles réguliers, vous trouverez du lubrifiant en bombe approprié chez votre revendeur. Il en va de même pour les selles suspendues.



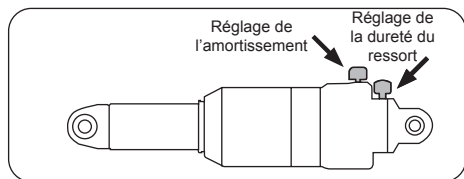
La plupart des tiges de selle suspendues peuvent se régler en fonction du poids. Cela implique le plus souvent de les démonter. Pour cela, consultez votre revendeur.

Cadres suspendus et amortisseurs



Sur les cadres suspendus, il y a un bras de suspension mobile équipé d'un amortisseur. Certains amortisseurs fonctionnent avec un ressort métallique, d'autres avec un ressort pneumatique. L'amortissement (la vitesse compression et d'extension) est réglable sur les amortisseurs de haut de gamme.

Un amortisseur typique ressemble à ceci :



Pour plus de détails, consultez les notices des fabricants ci-jointes.



Évitez de nettoyer votre bicyclette au karcher. En effet, le liquide sous pression arrive à entrer dans les roulements, même s'ils ont des joints, ce qui est très destructeur.

La tige de l'amortisseur et le joint sont à nettoyer avec un chiffon doux dans le cadre de l'entretien régulier. Ensuite, pulvériser un lubrifiant sur la tige et le joint pour les protéger. Il existe des produits spéciaux pour cela.



Il faut vérifier régulièrement si les articulations de la bras arrière n'ont pas de jeu. Pour cela, maintenir le cadre d'une main, et de l'autre essayer de déplacer latéralement la roue arrière. Un jeu éventuel des articulations de l'amortisseur se constate en soulevant et en laissant retomber rapidement la roue arrière. Si a) vous sentez du jeu ou b) vous entendez un

bruit quelque part, il faut tout de suite faire réviser votre bicyclette par votre revendeur. Ne vous servez plus de votre vélo jusqu'à ce qu'il soit réparé.



La bonne fixation et le bon fonctionnement des amortisseurs sont indispensables à votre sécurité ! Un vélo à suspension avant et arrière doit être entretenu et contrôlé très régulièrement ! Pour le nettoyage, utiliser de l'eau chaude avec un peu de détergent pour la vaisselle ou de détergent de ménage doux.



Serrez toutes les vis aux couples prescrits. Sinon les vis peuvent s'arracher ou casser et des pièces peuvent se détacher (voir page 39).



Les bicyclettes à suspension avant et arrière ne doivent pas être utilisées avec des remorques et des remorques pour enfant. Leurs fixations et leurs roulements ne sont pas conçus pour résister aux forces correspondantes. Il peut en résulter une usure accélérée et de la casse, avec de graves conséquences.



Si le tube de selle de votre vélo suspendu est très court et ouvert sur le bas, il faut veiller à ne pas descendre la tige de selle trop bas (sinon, elle peut venir toucher l'amortisseur lorsqu'il arrive en butée).

Entretien



Les pièces du vélo doivent être remplacées exclusivement par des pièces d'origine ou bien par des pièces homologuées par le constructeur.



Faites réviser votre bicyclette régulièrement par votre revendeur. Il sait repérer les pièces usées ou abîmées et vous conseille dans le choix des pièces de rechange. Il faut éviter de réparer soi-même les pièces vitales pour la sécurité (cadre, fourche, guidon, potence, jeu de direction, freins, éclairage).



Comme tout appareil mécanique, un vélo est soumis à de fortes sollicitations et à l'usure correspondante. Différents matériaux et différentes pièces peuvent réagir de façon différente à l'usure en fonction des sollicitations. Une pièce utilisée au-delà de sa longévité nomi-

nale peut présenter une défaillance soudaine, et il peut en résulter des dommages corporels au conducteur. L'apparition de fissures, de défauts de surface ou de modifications de couleurs dans des zones fortement sollicitées signale que la durée d'utilisation de la pièce a été atteinte ; une telle pièce est à remplacer impérativement.

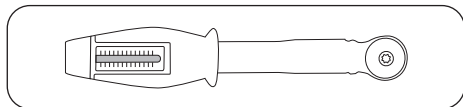


Vis et clé dynamométrique

N'oubliez pas, chaque fois que vous intervenez sur votre bicyclette, que les vis doivent se serrer à la valeur de couple prescrite. Ce couple est indiqué sur beaucoup de pièces.

Sa valeur s'exprime en Newton-mètres (Nm). Le serrage se fait à l'aide d'une clé dynamométrique. On a tout intérêt à utiliser une clé dynamométrique affichant la valeur de serrage obtenue. Sinon les vis peuvent se détacher, voire se casser. Si vous n'avez pas de clé dynamométrique, il vaut beaucoup mieux confier ces travaux à votre revendeur.

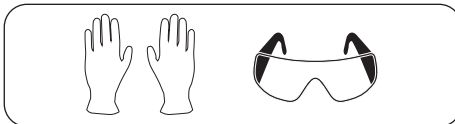
Vous trouverez à la page 39 un tableau des valeurs de couple de serrage des principaux organes.



clé dynamométrique



Pour toutes interventions, porter des vêtements, des gants et des lunettes de protection appropriés, faute de quoi on peut se salir ou se blesser, y compris avec des produits lubrifiants et autres fluides.



Chaîne

Pour bien marcher, une chaîne doit se nettoyer et se lubrifier régulièrement (voir page 38). Les saletés peuvent s'enlever lors du nettoyage ordinaire du vélo. Sinon, on peut la nettoyer en passant dessus, de tous les côtés, un chiffon imbibé d'huile. Une fois propre, il faut la lubrifier avec un lubrifiant approprié, surtout aux articulations des maillons. Au bout d'un certain temps, essuyer le lubrifiant superflu.

Réglage de la chaîne



Pour un bon fonctionnement de la chaîne et du changement de vitesse, il faut que la chaîne présente une certaine tension. Les dérailleurs assurent une tension automatique de la chaîne. Avec les changements de vitesse

de moyeu montés sans tendeur de chaîne, il faut retendre des chaînes détendues. En effet, elle risque de sauter, ce qui peut aller jusqu'à entraîner une chute.

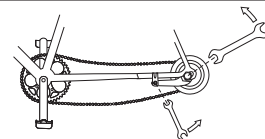


Bien veiller au bon serrage des écrous d'axe et du bras anticouple.

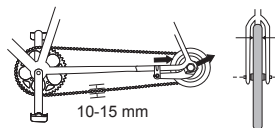


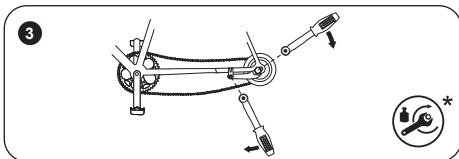
Sur les bicyclettes à pattes de fourche réglables, la tension de la chaîne ne se règle pas dévissant les écrous de l'axe du moyeu, mais en dévissant les vis de réglage, puis en les resserrant. Sur les bicyclettes où c'est le boîtier de pédalier qui est équipé d'un excentrique, se conformer aux instructions du fabricant.

1



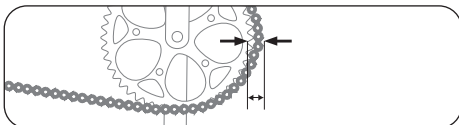
2





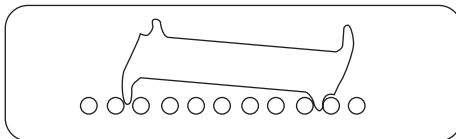
i

Les chaînes s'usent du fait de leur utilisation et de la saleté. Il faut changer la chaîne dès qu'on peut l'écartier quelque peu du plateau, 5 mm env., simplement en la pinçant avec les doigts. Les chaînes modernes pour dérailleurs n'ont généralement plus de maillon rapide. Pour les changer, il faut un outil spécial. C'est un travail à confier à votre revendeur. D'autres chaînes sont, elles, équipées de maillons rapides et peuvent s'ouvrir sans outils spéciaux. et peuvent s'ouvrir sans outils spéciaux. S'ils sont de la bonne largeur et si le type de transmission le permet, de tels maillons rapides permettent d'intervenir sur une chaîne même en rase campagne.

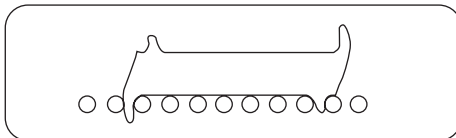


Mesure de l'usure de la chaîne

Un outil spécial permet de voir si la chaîne est usée.



Mesure de l'usure – Avec une chaîne neuve, une extrémité de l'outil reste au-dessus de la chaîne.



Avec une chaîne très usée comme celle illustrée, l'outil se met à plat sur la chaîne. Cette chaîne doit être changée.

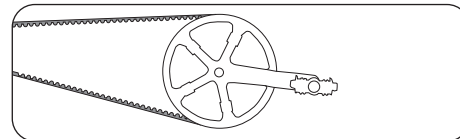
i

Lorsqu'on ne change pas une chaîne usée, cela entraîne une usure inconsiderée des pignons et des plateaux. Cela peut aussi être source de pannes, et au final revenir plus cher.

Transmission par courroie

i

Si votre vélo est équipé d'une transmission par courroie, il est impératif de lire la notice du fabricant de la transmission ci-jointe avant de l'utiliser.



Roues

Contrôle des roues

Le vélo est relié à la chaussée par le biais des roues. Les roues sont soumises à une forte contrainte du fait des inégalités au sol et du poids du conducteur.

Un contrôle approfondi et un centrage des roues sont effectués avant l'expédition du vélo. Cependant, les rayons se tassent au cours des premiers kilomètres parcourus.

- Après les 100 premiers kilomètres, vous devez faire contrôler les roues et les faire centrer le cas échéant.
- La tension des rayons doit ensuite être vérifiée à intervalles réguliers. Les rayons lâches ou endommagés doivent être remplacés ou encore centrés par un revendeur spécialisé.

La fixation de la roue dans le cadre et la fourche peut être réalisée de différentes manières. Habituellement, la roue est fixée par des écrous à chapeau ou par des serrages rapides. À côté de cela, il existe différents raccords par axe d'enclenchement qui sont vissés ou fixés au moyen de différents systèmes de serrage rapide. Si un axe d'enclenchement est installé sur votre vélo, vous trouverez d'autres informations au chapitre « Blocages rapides », dans la notice d'utilisation fournie par le fabricant ou sur les pages web des fabricants respectifs.



Toutes les vis doivent toujours être serrées avec le bon couple de serrage. Si le couple de serrage n'est pas correct, les vis peuvent casser ou des éléments raccordés peuvent se desserrer (voir page 39 « Couples de serrage pour les raccords à vis »).

Contrôle des moyeux

Les roulements de moyeu sont contrôlés de la manière suivante :

- Décollez la roue du sol en soulevant le vélo d'abord à l'avant et ensuite à l'arrière. Faites tourner la roue respective.
- La roue doit continuer à tourner sur quelques tours et le mouvement de rotation devrait s'arrêter progressivement. Si la roue s'arrête soudainement, le roulement est défectueux. À l'exception des roues avant avec dynamo montée, ce type de roue présente une résistance au roulement légèrement plus élevée. Elle reste imperceptible à l'usage, mais se remarque pour ce contrôle.
- Le roulement de moyeu ne doit pas présenter de jeu. Tirez la roue dans la fourche ou encore dans le bras arrière vers le côté, afin de vérifier si elle est lâche. Aucun jeu ne doit être perceptible.
- Si la roue bouge facilement dans le sens latéral dans le roulement ou si elle est difficile à tourner, les roulements de moyeu doivent être réglés par un revendeur spécialisé.

Jantes/pneumatiques



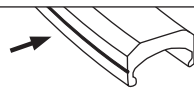
Il est normal que les patins et les garnitures de frein s'usent. Contrôlez régulièrement l'état des freins et des garnitures de frein. Remplacez suffisamment tôt les garnitures de frein et les patins usés. Veillez à ce que les jantes et les disques soient propres et sans huile ni graisse.

Il faut nettoyer les jantes régulièrement selon la périodicité du programme d'entretien (voir page 36). Il faut à cette occasion vérifier les repères d'usure de freinage :



Les jantes modernes (de 24" et plus) présentent des repères de limite d'usure par freinage. Il s'agit de points ou de lignes, de couleur ou estampés, se trouvant sur la surface d'appui. Lorsqu'ils ne sont plus visibles il ne faut plus utiliser la jante. Inversement, il peut y avoir des repères estampés ou de couleur qui apparaissent à partir d'un certain degré d'usure. Il faut faire vérifier la jante par votre revendeur au plus tard lorsqu'elle a consommé deux paires de patins.

Sillon repère d'usure



Les jantes sont les principales composantes de sécurité, soumises à de fortes sollicitations. Elles s'usent à l'utilisation, surtout du fait du freinage (avec les freins à mâchoires). Il ne faut plus rouler avec une jante abîmée ou bien présentant des traces d'usure de freinage trop importantes. Faites-la vérifier et changer par votre revendeur. Une jante trop usée, et donc affaiblie, peut provoquer des chutes et des accidents graves.



Il faut veiller lorsqu'on remplace les pneus d'origine ou les manivelles à ce qu'il reste suffisamment de dégagement entre les pneus et les chaussures au pédalage, faute de quoi on court le risque d'accidents et de chutes graves.



En particulier les jantes en matériaux composites comme la fibre de verre doivent être traitées avec beaucoup de soin. L'usure provoquée par les patins, mais aussi l'utilisation normale, sont une source de sollicitations importantes.

- N'utilisez que des patins convenant au matériau de la jante !
- Avant chaque utilisation, vérifiez l'absence d'usure, de déformations, de fissures, d'écaillures sur les jantes et les roues !
- Si vous constatez des modifications, ne roulez plus avec cette pièce sans l'avoir

faite contrôler par votre revendeur ou par le fabricant !

- Les pièces en fibre de carbones ne doivent pas être exposées à de fortes températures. Une simple exposition au soleil, par exemple dans une voiture, peut donner des températures trop élevées. Cela peut endommager la structure de la pièce. Il peut en résulter une rupture de la pièce, des chutes et des dommages corporels allant jusqu'à la mort !



La pression maximale autorisée du pneu ne doit pas être dépassée lors du gonflage. Sinon il y a un risque d'éclatement du pneu. Le pneu doit être gonflé au moins avec la pression minimale indiquée. Lorsque la pression est trop faible, il y a un risque que le pneu se détache de la jante. Si les pneus et les jantes portent des indications de pression différentes, s'appliquent la pression maximale la plus faible et la pression minimale la plus élevée.

Lorsque vous changez un pneu, remplacez-le uniquement par un modèle de type identique possédant la même dimension et la même sculpture. Sinon les caractéristiques de roulage peuvent être modifiées de manière défavorable. Des accidents peuvent alors se produire par la suite.



Les pneus peuvent présenter des dimensions différentes. Les dimensions des pneus sont normalisées.

Exemple 1 : « 46-622 » indique que le pneu possède une largeur de 46 mm et que la jante possède un diamètre de 622 mm.

Exemple 2 : « 28 x 1.60 pouces » indique que le pneu possède un diamètre de 28 pouces et une largeur de 1,60 pouce.

Pneus et pression des pneus

Les valeurs pour la pression des pneus recommandée peuvent être indiquées en bar ou en PSI. Le tableau qui suit représente la conversion des valeurs de pression usuelles et vous montre pour quelles largeurs de pneus ces valeurs de pression sont utilisées.

Largeur de pneu	Pression recommandée
20 mm	9,0 bar 130 psi
23 mm	8,0 bar 115 psi
25 mm	7,0 bar 100 psi
28 mm	6,0 bar 85 psi
30 mm	5,5 bar 80 psi
32 mm	5,0 bar 70 psi
35 mm	4,5 bar 65 psi
37 mm	4,5 bar 65 psi
40 mm	4,0 bar 55 psi
42 mm	4,0 bar 55 psi

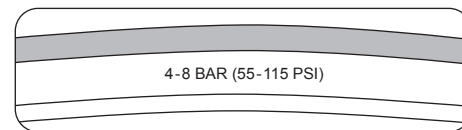
44 mm	3,5 bar 50 psi
47 mm	3,5 bar 50 psi
50 mm	3,0 bar 45 psi
54 mm	2,5 bar 35 psi
57 mm	2,2 bar 32 psi
60 mm	2,0 bar 30 psi



Vous devez respecter les indications du fabricant de pneus. Elles peuvent être différentes, le cas échéant. Le non-respect des indications peut entraîner des dommages au niveau des pneus et des chambres à air.



Il faut aussi contrôler régulièrement les pneus de son vélo. On trouve sur le flanc de chaque pneu l'indication de la pression de gonflage maximale et minimale. Ces valeurs sont à respecter, faute de quoi le pneu se déjante ou éclate! Si les pneus et les jantes portent des indications de pression différentes, s'appliquent la pression maximale la plus faible et la pression minimale la plus élevée.



Exemple d'une indication de pression



Les pneus sont des pièces d'usure. Vérifiez-en régulièrement la pression, les sculptures et l'état général.

Tous les pneus ne peuvent pas s'utiliser indifféremment. Faites-vous conseiller par votre revendeur pour leur choix.



Le bon fonctionnement et la sécurité de votre bicyclette dépendent de l'utilisation de pièces de rechange adaptées et homologuées. Faites-vous conseiller par le fabricant, l'importateur ou votre revendeur.



Ne remplacez les pièces vitales pour la sécurité qui sont abîmées ou usées que par des pièces d'origine du fabricant ou par des pièces compatibles. C'est obligatoire pour l'éclairage ; pour les autres pièces, chez la plupart des fabricants, la garantie est le plus souvent remise en cause lorsqu'on n'utilise pas des pièces autorisées.



L'utilisation de pièces qui ne sont pas des pièces d'origine ou qui ne sont pas adaptés peut gravement affecter la fonctionnalité ! Des pneus ayant une mauvaise adhérence ou en mauvais état, des garnitures de frein n'ayant pas le bon coefficient de friction ou des pièces en aluminium mal montées ou de mauvaise fabrication peuvent

entraîner des accidents dont les conséquences peuvent être extrêmement graves. Il en va de même pour un montage mal réalisé !

Pneus sans chambre/tubeless

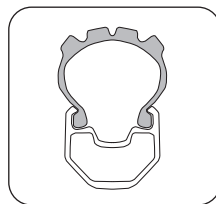
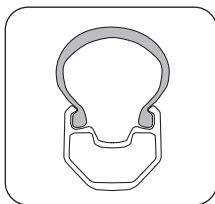
Si votre bicyclette est équipée de pneus sans chambre, consultez la notice ci-jointe des fabricants des jantes et des pneus.



Il ne faut utiliser des pneus sans chambre que sur des jantes prévues à cet effet. Ce type de jante est repéré à cet effet, p. ex. par l'indication « UST ».



Un pneu sans chambre doit s'utiliser dans les règles de l'art, gonflé à la bonne pression et éventuellement avec le liquide anticrevaillon recommandé.



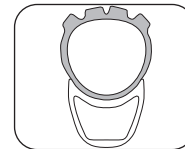
Un pneu sans chambre se monte et se démonte sans outils, faute de quoi il peut perdre son étanchéité. Si le liquide anticrevaillon ne suffit pas pour assurer une réparation suffisante, on peut utiliser une chambre (pour la monter, il faut d'abord enlever la valve d'origine).

Boyaux

Si votre bicyclette est équipée de pneus sans chambre, consultez la notice ci-jointe des fabricants des jantes et des pneus.



Certains VTT sont équipés de boyaux. Consultez la notice ci-joint du fabricant.



Il ne faut utiliser des boyaux qu'avec des jantes prévues à cet effet. Il s'agit de jantes sans rebord, mais à fond lisse incurvé vers l'intérieur. C'est sur cette surface que se colle le boyau.



Les boyaux sont à mettre en place dans les règles de l'art et à gonfler à la pression prescrite.



Le collage d'un boyau demande un savoir-faire certain. C'est une tâche qu'il vaut mieux confier à un spécialiste. Renseignez-vous sur la manière d'utiliser les boyaux et de les changer en toute sécurité.

Réparation des crevaisons avec chambre

Il vous faut les outils suivants :

- démonte-pneus (en plastique)
- Pièce de raccommodage
- dissolution
- Toile d'émeri
- clé plate (pour les roues sans blocage rapide)
- Pompe à vélo
- chambre à air de rechange

1. Ouvrir le frein

Pour cela consulter la section « Freins » (page 29).

2. Dépose de la roue

- Si votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou through axle, les ouvrir (voir p. 11)
- Si votre bicyclette est équipée d'écrous d'axe, les desserrer avec une clé plate de la bonne taille (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre).

La roue avant s'enlève à l'identique.



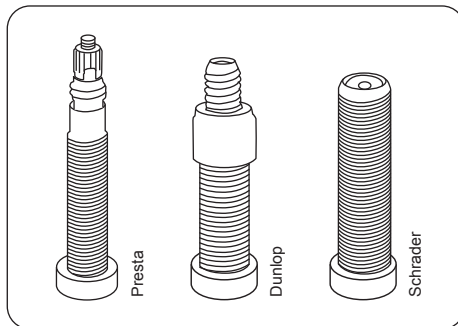
Source : Shimano® techdocs

Pour la roue arrière :

- Sur les bicyclettes à dérailleur, se mettre sur le plus petit pignon (vitesse la plus rapide), ce qui est la position où la roue s'enlève le plus facilement.
- Si votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou through axle, les ouvrir (voir p. 11).
- Si votre bicyclette est équipée d'écrous d'axe, les desserrer avec une clé plate de la bonne taille (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre).
- rabattre le dérailleur un peu vers l'arrière.
- soulever un peu la bicyclette.
- de la paume de la main, donner à la roue un petit coup vers le bas.
- retirer la roue du cadre.

Si votre bicyclette est équipée d'un moyeu à vitesses intégrées, consultez d'abord la notice du fabricant ci-jointe.

Types de valves de chambres à air de vélo

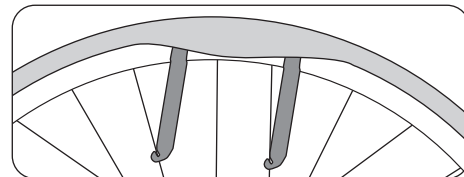


3. Démontage du pneu et de la chambre à air



Pour les pneus à chambre à air, voir page 27.

- Dévissez le capuchon, l'écrou de fixation de la valve, et éventuellement le raccord et le mécanisme de valve sur les valves Dunlop.
- Laissez la chambre à air se dégonfler.
- De l'autre côté de la roue par rapport à la valve, insérez un démonte-pneu juste sous le talon du pneu.
- Environ 10 cm plus loin, insérez le second démonte-pneu entre jante et pneu.
- Faites levier avec un démonte-pneu pour faire sortir le talon du pneu par-dessus le rebord de la jante.
- Répétez l'opération en vous décalant à chaque fois jusqu'à complètement dégager ce côté du pneu.
- Retirez la chambre à air.



4. Remplacement de la chambre à air

Changez la chambre à air.



Les pneus, qu'ils soient avec ou sans chambre, doivent se changer conformément aux instructions du fabricant de pneus ou de jantes.

5. Montage du pneu et de la chambre à air



Faites attention à ne pas laisser s'introduire de corps étranger à l'intérieur du pneu. Vérifiez que la chambre ne fasse pas de plis et ne soit pas coincée.

Vérifiez que le fond de jante recouvre bien tous les écrous de rayon et qu'il ne soit pas abîmé.

- Mettez la jante à l'intérieur du pneu.
- Faites rentrer un des côtés du pneu dans le creux de la jante, sur tout le tour.
- Faites passer la valve dans la jante par le trou prévu à cet effet, puis, de part et d'autre, disposez la chambre dans la jante, à l'intérieur du pneu.
- Faites passer vigoureusement l'autre côté du pneu entièrement par-dessus le rebord de la jante, en vous aidant de la paume (de l'éminence thénar).

- Vérifiez le bon positionnement de la chambre à air.
- Pour les valves Dunlop : Avec les valves Dunlop, remettez le mécanisme de la valve à sa place et revissez le raccord par-dessus.
- Gonflez un peu la chambre à air.
- Vérifiez que le pneu soit bien en place, en vous repérant à l'aide de la fine moulure courant le long du pneu. S'il n'est pas tout à fait bien en place, rectifiez-en la position à la main, et vérifiez sa bonne concentricité.
- Gonflez la chambre à air à la pression recommandée.



Avant de monter le pneu sur sa jante, vérifiez-en le sens de roulement.

6. Monter la roue

Remettez la roue en place et la fixer à la fourche ou au cadre avec ses écrous, son through axle ou son blocage rapide.



Si votre bicyclette est équipée de freins à disque, vérifiez que les disques soient correctement pris entre les garnitures !

Pour un bon montage et réglage des dérailleurs, des moyeux à vitesses intégrées et des systèmes combinés, consultez la notice du fabricant.



Serrez toutes les vis aux couples prescrits. Sinon les vis peuvent s'arracher et des pièces peuvent se détacher (voir page 39).

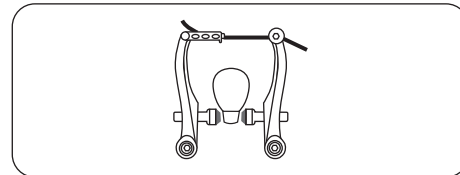
- Mettez le câble en place en le bloquant ou en le raccrochant.
- Vérifiez si les garnitures touchent la surface de freinage.
- Revissez le bras anticouple.
- Faites un essai de freinage.

Freins

Il existe sur les bicyclettes modernes différents types de freins.

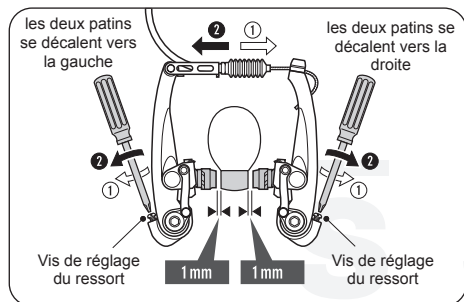
Il existe différents systèmes

Freins à mâchoires à tirage linéaire (V-brake)



Si une garniture de frein en caoutchouc frotte contre la jante :

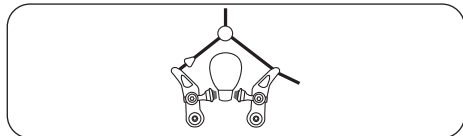
Les vis de réglage à ressort vous permettent de régler la force de détente pour que les deux tampons en caoutchouc se décollent de la jante de façon uniforme lorsque vous relâchez le levier de frein. Ensuite vérifier le bon fonctionnement du frein.



Réglage des freins au niveau de la jante

Source: Shimano® techdocs

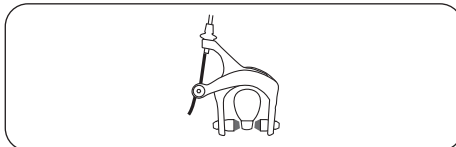
Freins à tirage direct (cantilever)



Ouvrir le frein cantilever ou V-brake :

- mettre une main à cheval sur le pneu ;
- appuyer les bras du frein contre la jante ;
- retirer le câble ou la gaine de l'un des bras.

Freins à tirage latéral



Ouverture d'un frein à étrier :

- décrocher le câble du bras ou du levier de frein ;
- si le câble est fixe, dégonfler un peu le pneu. Cela permet à la roue de passer entre les mâchoires.

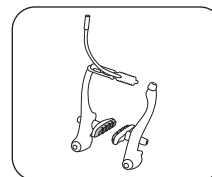
Usure des garnitures



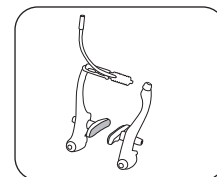
Il est normal que les patins et les garnitures de frein s'usent. Contrôlez régulièrement l'état des freins et des garnitures de frein. Remplacez suffisamment tôt les garnitures de frein et les patins usés. Veillez à ce que les jantes et les disques soient propres et sans huile ni graisse.

Les tampons en caoutchouc pour les freins sur jante sont presque tous pourvus de rainures ou de cannelures.

Les rainures et les cannelures servent entre autres à déceler le degré d'usure des tampons en caoutchouc. Si ces rainures ou cannelures ne sont plus visibles, les tampons en caoutchouc doivent être remplacés.

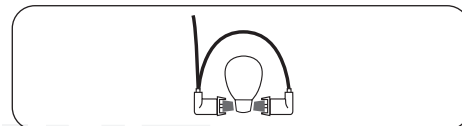


patins en caoutchouc neufs



Tampons en caoutchouc usés

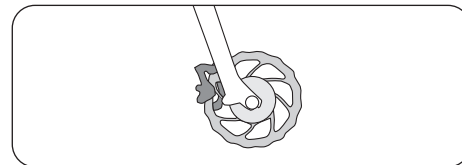
freins à mâchoires hydrauliques ;



Retirer un frein à mâchoires hydraulique :

- si le câble peut se décrocher, retirer l'un des actionneurs et sa mâchoire conformément à la notice du fabricant ;
- si le câble est fixe, dégonfler un peu le pneu.

freins à disques mécaniques ou hydrauliques ;





Il existe différentes versions de freins à disque. Dans tous les cas, il convient de lire les notices des fabricants de composants jointes avant d'utiliser le vélo pour la première fois. Il est recommandé de se familiariser avec la commande et l'efficacité des freins dans un endroit à l'écart de la circulation avant la première utilisation.

Freins à disque:

- La roue se démonte sans précautions spéciales.
- N.B. Pour remonter la roue, il faut insérer le disque entre les étriers du frein et ensuite veiller à ce qu'il soit bien centré et qu'il ne frotte pas.

Formation de bulles avec les freins à disques



Veillez éviter des freinages permanents prolongés, comme cela peut se produire dans de longues descentes sur des pentes abruptes. Les freinages prolongés peuvent occasionner la formation de bulles de vapeur et une défaillance complète de l'installation de freinage. Des chutes très graves et des blessures peuvent en résulter. Le levier de frein ne doit pas être actionné si votre vélo est couché ou s'il est positionné

à l'envers. Sinon, des bulles d'air peuvent arriver dans le système hydraulique, ce qui peut entraîner une défaillance du frein. Après chaque transport, vérifier si le point dur du frein semble plus souple que précédemment. Actionner ensuite lentement le frein à plusieurs reprises. Le système de freinage peut alors se purger. Si le point dur demeure souple, vous ne devez pas continuer à rouler. Le revendeur spécialisé doit purger le frein.



Avant un transport, vous pouvez contourner ce problème en actionnant le levier de frein et en le maintenant dans cette position à l'aide d'une courroie par exemple. Ceci permet d'empêcher la pénétration d'air dans le système hydraulique.

Si l'installation de freinage doit être nettoyée, veuillez lire les instructions données par les fabricants des composants.



Les disques de frein et les garnitures de frein sont soumis à une usure particulièrement importante. Veuillez faire vérifier régulièrement par votre revendeur l'usure de ces composants de sécurité et les faire remplacer le cas échéant.



Source: Shimano® techdocs

Rodage des freins à disque

Il y a lieu de procéder à un rodage soigneux de disques et de garnitures neufs avant leur première utilisation. Cela procure aux freins la meilleure efficacité.



Le rodage implique de procéder à des freinages très puissants. C'est pourquoi il faut avoir l'habitude de la puissance de freinage qui caractérise les freins à disque et savoir les actionner. Un manque d'habitude fait courir le risque d'accidents graves, voire mortels. Si cet exercice vous effraie, faites procéder au rodage par un spécialiste.

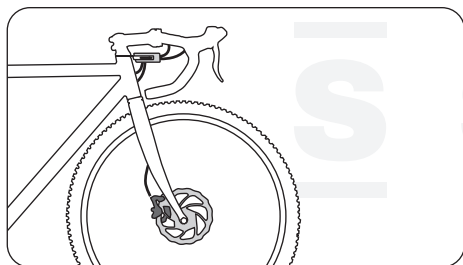
On procède comme suit : accélérer jusqu'à 30 km/h, puis freiner aussi fort que possible, jusqu'à s'arrêter ; répéter la manœuvre une vingtaine de fois. Pour un résultat optimal, il faut éviter de bloquer les roues.



Ne pas toucher un disque de frein lorsqu'il tourne ou juste après un freinage. Il y a un risque de se blesser et de se brûler.

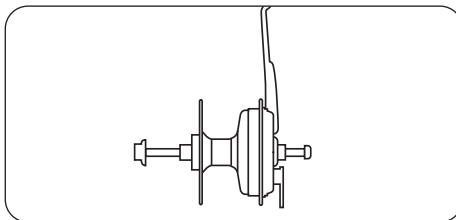


Source: Shimano® techdocs

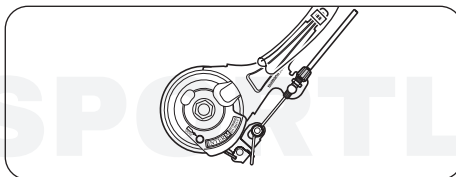


Pour les vélos équipés d'un convertisseur (permettant d'actionner des freins hydrauliques avec des manettes mécaniques) il est impératif de lire le mode d'emploi du fabricant ci-joint avant d'utiliser votre vélo.

freins à tambour ;



frein à rouleau.



Freins à galets

Source: Shimano® techdocs

Pour détendre le frein sur les moyeux à vitesses, les freins à rétropédalage, à tambour, à rouleau :

- débloquer le serre-câble ou dégager le câble du bras.
- Sur les freins à rétropédalage, il faut dévisser le bras anticouple fixé à la base (au tube horizontal).



Pratiquement tous les types de freins modernes assurent un freinage nettement plus puissant ce que n'était le cas autrefois. Avant d'utiliser le vélo sur route, il faut d'abord s'y habituer en pratiquant des freinages et des freinages d'urgence dans un endroit à l'abri de la circulation.



Lorsque l'on descend une côte très longue ou très raide, il ne faut pas freiner en permanence ou avec un seul frein. Cela peut faire chauffer le frein et faire perdre toute puissance de freinage. La bonne façon de faire est de freiner en même temps des deux freins. La seule exception est lorsqu'on roule sur un sol glissant, comme du sable ou du verglas. À ce moment il faut freiner très doucement et surtout avec le frein arrière. Sinon on court le risque de voir la roue avant se dérober latéralement, ce qui vous fait tomber.





Votre bicyclette est livrée avec la notice correspondant au système de freinage dont elle est équipée. Vous trouverez des informations sur le freinage de votre bicyclette dans la notice du fabricant et sur son site Internet.



Les freins sont des éléments vitaux pour la sécurité. Il y a lieu d'en assurer l'entretien régulier. Cela demande un savoir-faire et un outillage particuliers. Confiez toutes les interventions sur votre bicyclette à votre revendeur. Les interventions qui ne sont pas réalisés dans les règles de l'art constituent un risque pour la sécurité ! Ne mettez jamais de lubrifiant sur les patins, les plaquettes ou les surfaces de freinage des jantes ou des disques. Toute huile ou graisse réduit l'efficacité de freinage.



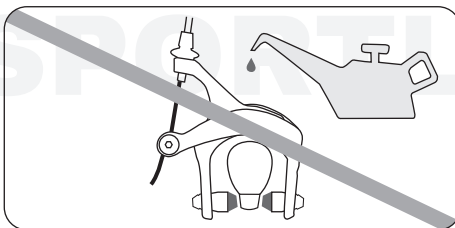
Après toute intervention sur le système de freinage, il faut réaliser au moins un freinage d'essai dans un endroit à l'abri de la circulation avant de reprendre la route.



Il faut faire remplacer régulièrement le liquide de frein. Vérifiez régulièrement les plaquettes de frein et faites-les remplacer lorsqu'elles sont usées. Vous trouverez d'autres indications dans la notice d'utilisation du fabricant des freins.



Ne mettez jamais de lubrifiant sur les patins, les plaquettes ou les surfaces de freinage des jantes ou des disques. Ces substances affectent les performances de freinage.



Dérailleur

La présente notice d'utilisation décrit à titre d'exemple l'utilisation des composants de changement de vitesse d'un vélo. Ces pièces sont disponibles dans le commerce. Dans le cas de composants différents, vous trouverez des informations spécifiques dans la notice d'utilisation correspondante ou sur la page internet du fabricant. Si vous avez des questions concernant

le montage, l'entretien, le réglage et l'utilisation, veuillez contacter votre revendeur vélo.

Les vitesses permettent d'adapter son effort à la route ou d'atteindre la vitesse voulue. Les petits braquets vous permettent de monter les pentes plus facilement en se fatiguant moins. Les grands braquets demandent d'appuyer plus fort sur les pédales mais permettent d'aller plus vite et en pédalant à une cadence plus faible. Il est conseillé de manière générale de privilégier des braquets plus petits avec un pédalage un peu plus rapide.

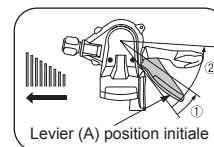
Il existe sur les bicyclettes modernes différents types de changements de vitesse.

Il existe différents systèmes :

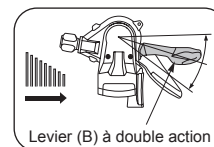
- dérailleurs ;
- moyeux à vitesses intégrées ;
- systèmes combinés,
- changement de vitesse automatique

Ces changements de vitesse peuvent s'actionner avec différents types de manettes :

Manettes de type Shimano STI

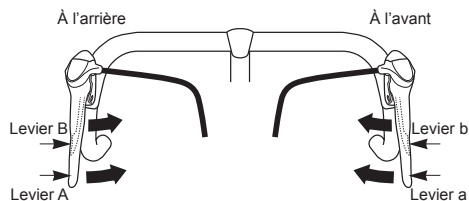


Passage d'une petite couronne dentée vers une plus grande (levier A)



Passage d'une grande couronne dentée vers une plus petite (levier B)

Il est possible d'utiliser la manette comme dans l'exemple suivant :



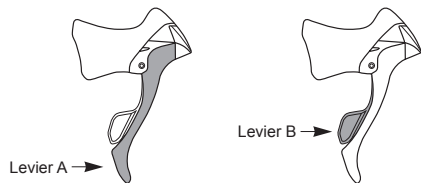
Levier (A) : passage vers une couronne dentée plus grande

Levier (B) : passage vers une couronne dentée plus petite

Levier (a) : passage de la chaîne sur un plateau plus grand

Levier (b) : passage de la chaîne sur un plateau plus petit

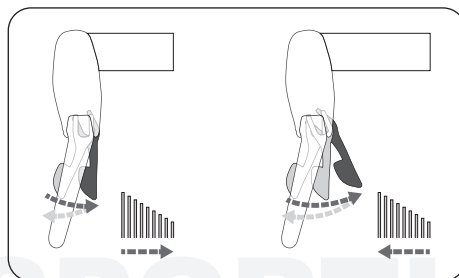
Tous les leviers reviennent à leur position initiale lorsqu'on les relâche.



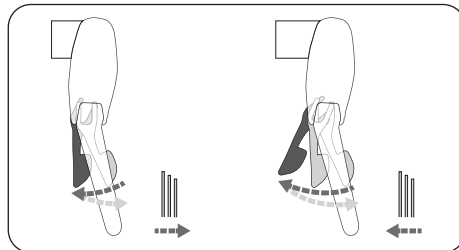
Source: Shimano® techdocs

Les manettes de changement de vitesse de marque SRAM s'utilisent différemment. Voici l'exemple des manettes de modèle RED.

La manette se trouvant à la face arrière du levier de frein droit actionne le dérailleur arrière. Une impulsion vers l'intérieur courte fait passer la chaîne sur un pignon plus petit. Une impulsion longue fait passer la chaîne sur un pignon plus grand.



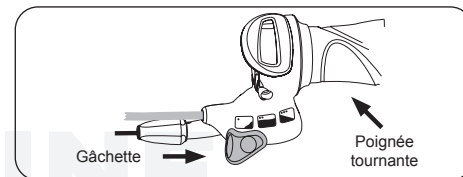
La manette se trouvant à la face arrière du levier de frein gauche actionne le dérailleur avant. Une impulsion vers l'intérieur courte fait passer la chaîne sur un plateau plus petit. Une impulsion longue fait passer la chaîne sur un plateau plus grand.



Source: SRAM®

Combinaison entre changement de vitesse à moyeu et dérailleur

Ce type de vitesse utilise un moyeu et un dérailleur. Parmi ses avantages, on note l'absence d'un basculeur avant et, de ce fait, un biaisement de la chaîne réduit. Le composant de changement de vitesse à moyeu est actionné au moyen d'un levier à pouce. Le dérailleur est actionné au moyen d'une poignée tournante et pour la dernière version au moyen d'une manette trigger.



Le mode opératoire précis pour le réglage, le montage et le démontage de la roue arrière est indiqué dans les notices des fabricants jointes.

Dérailleur automatique

Il s'agit d'un système sans indexation qui offre le choix entre changement de vitesse automatique et changement de vitesse manuel.

En mode automatique, il suffit de choisir son rythme de pédalage au niveau de la poignée, le système Harmony s'occupe du reste. Le système adapte automatiquement et en continu le braquet à la situation, vous permettant de toujours conserver le même rythme.

En mode manuel, c'est vous qui choisissez le réglage, qui se fait en continu.

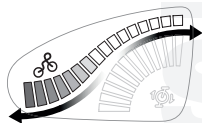
Le choix du mode se fait au moyen d'un bouton sur la poignée.



Le mode choisi s'affiche à l'afficheur de poignée. En mode manuel, l'afficheur de poignée affiche, sous une icône représentant un cycliste, une côte représentée par des barrettes orange. Plus le braquet choisi est petit, plus le cycliste se déplace vers le haut de la côte.

Changement de vitesse manuel

Grand braquet pour la vitesse



Petit braquet pour les montées

En mode automatique, l'afficheur de poignée affiche, au-dessus d'une icône représentant un pédalier, un secteur à barrettes bleues. Plus vous avez choisi un rythme élevé, plus il y a de barrettes allumées.

Changement de vitesse automatique



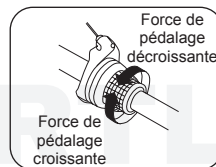
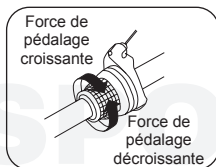
Pédalage plus lent

Pédalage plus rapide

Changements de vitesse de moyeu/de pédalier

Le vélo peut aussi être équipé d'un changement de vitesse de moyeu, qui se commande par une manette tournante. Reportez-vous aux notices d'utilisation fournies pour l'utilisation respective et au mode opératoire lors du montage et du démontage en cas de panne. Il est utile que votre revendeur vous explique le fonctionnement et vous montre comment effectuer un démontage et un remontage.

Manettes tournantes



Source: Shimano® techdocs



Votre bicyclette est livrée avec la notice correspondant au changement de vitesse dont elle est équipée. Vous trouverez des informations sur le changement de vitesse de votre bicyclette dans la notice du fabricant et sur son site Internet.



Le changement de vitesse participe à la sécurité de votre bicyclette. Lisez la notice du fabricant et familiarisez-vous d'abord avec son fonctionnement. Confiez les interventions sur le changement de vitesse à votre revendeur. Les interventions qui ne sont pas réalisées dans les règles de l'art constituent un risque pour la sécurité !

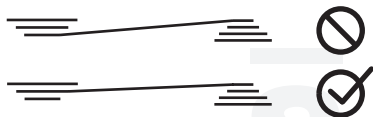


Ne pédalez pas en arrière pendant un changement de vitesse car cela pourrait endommager le mécanisme de changement de vitesse. Toute modification au niveau du réglage de votre changement de vitesse ne doit être effectuée que petit à petit et avec précaution.

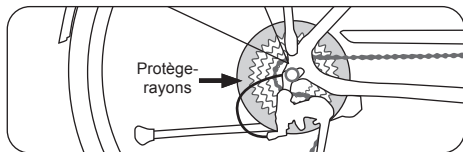
En cas de mauvais réglage, la chaîne de vélo peut sauter du pignon et provoquer des chutes. En cas de doute, veuillez contacter un revendeur spécialisé qui pourra effectuer ce réglage pour vous.



Malgré un dérailleur parfaitement réglé, des bruits peuvent apparaître si la chaîne de vélo se déplace de biais. Ces bruits sont normaux et n'entraînent pas de dommages au niveau des composants du dérailleur. Lorsque la chaîne de vélo présente un biaisement moins important dans un autre rapport, le bruit ne se produit plus.



L'utilisation d'un protège-rayon est recommandée. Sinon, la chaîne de vélo ou tout le mécanisme de dérailleur pourrait passer entre les pignons et les rayons et ce, malgré la faible importance des mauvais réglages.



Programme d'entretien



Les pièces de votre vélo sont à remplacer par des pièces de même marque et de même type exclusivement. Faute de quoi on ne bénéficie plus de la garantie pour vices ni de la garantie commerciale.



La mécanique des bicyclettes modernes est très performante, mais un peu délicate. Elle a besoin d'un entretien régulier. Cela demande un savoir-faire et un outillage particuliers. Confiez les interventions sur votre bicyclette à votre revendeur. Vous trouverez des informations sur les pièces constitutives de votre bicyclette et sur leur entretien dans la notice de leurs fabricants et sur leurs sites Internet.

Pour assurer dans la durée le bon fonctionnement de votre bicyclette, et aussi pour ne pas perdre le bénéfice de la garantie :

- **nettoyez votre bicyclette chaque fois que vous l'avez utilisée, en vérifiant qu'elle est en bon état ;**
- **confiez les révisions à votre revendeur ;**
- **contrôlez votre bicyclette tous les 300 à 500 km, ou tous les 3 à 6 mois,**
- **en vérifiant que vis, écrous et blocages rapides sont bien serrés ;**
- **utilisez une clé dynamométrique pour garantir un bon serrage ;**
- **assurez l'entretien et la lubrification des pièces mobiles conformément aux instructions du fabricant (les surfaces de freinage ne se lubrifient pas !)** ;
- **faites réparer une peinture endommagée ;**
- **Faites remplacer les pièces défectueuses et usées.**

Les interventions que vous pouvez envisager de réaliser par vous-même sans risque sont signalées en gras.

Périodicité d'entretien

Avant chaque utilisation :

Opération à réaliser

Entretien/contrôle :

Contrôlez :

- **rayons**
- **jantes par rapport à l'usure et à la concentricité**
- **état des pneus, présence de corps étrangers**
- **Blocage rapide**
- **fonctionnement du changement de vitesse et de la suspension**
- **fonctionnement des freins**
- **freins hydrauliques : Étanchéité**
- **Éclairage**
- **Sonnette**
- **pneus à chambre à air et sans chambre à air bonne fixation, gonflage correct**

Après les 200 premiers kilomètres, puis ensuite au moins une fois par an :

Opération à réaliser

Contrôler :

- **pneus et roues**

Couple de serrage :

- guidon • pédales
- manivelles • Selle
- Tige de selle • toutes les vis de fixation

Réglage des éléments suivants :

- jeu de direction • Changement de vitesse
- Freins • Amortisseurs

Tous les 300 à 500 km :

Opération à réaliser

Contrôler :

- **Chaîne • Couronne dentée • Jante**
- **pignon(s) • transmission par courroie**
- usure des garnitures (remplacer les garnitures usées)

Nettoyer :

- **Chaîne • Couronne dentée**
- **pignon(s) • transmission par courroie**

Lubrifier :

- **chaîne avec huile pour chaînes**

Contrôler :

- le bon serrage des toutes les vis et boulons

Tous les 1 000 km :

Opération à réaliser

- contrôler les freins à tambour, éventuellement lubrifier la bague du frein avec un lubrifiant spécial ou la changer (revendeur)

Tous les 3 000 km :

Opération à réaliser

- À faire contrôler, nettoyer, éventuellement remplacer par votre revendeur :
- Freins
 - moyeux • jeu de direction
 - pédales • Changement de vitesse

Après avoir roulé sous la pluie :

Opération à réaliser

Nettoyer et lubrifier :

- **Dérailleur • freins (sauf les surfaces de freinage) • Chaîne**
- **Les articulations des cadres suspendus sont à entretenir conformément aux consignes du fabricant.**



Faites-vous conseiller par votre revendeur pour les lubrifiants à utiliser ! Il n'existe pas de lubrifiant universel. L'utilisation d'un lubrifiant mal adapté peut affecter le bon fonctionnement et causer des dommages !



Pour garantir le bon fonctionnement dans la durée de votre bicyclette, la première révision est essentielle ! Les câbles et les rayons s'allongent, les vis et les boulons peuvent se desserrer. C'est pourquoi il faut absolument confier la première révision à votre revendeur.

Lubrification



Les interventions effectuées sur une bicyclette demandent du savoir-faire, des outils et de l'expérience. Confiez toutes les interventions à effectuer sur des organes de sécurité à votre revendeur, ou demandez-lui de les vérifier.

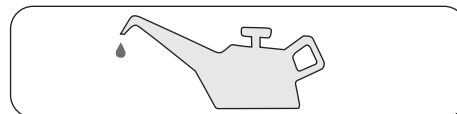


Schéma de graissage

Que faut-il lubrifier ?	Avec quelle périodicité ?	Avec que type de lubrifiant ?
Chaîne	Chaîne après l'avoir nettoyée lorsqu'elle s'est salie après avoir roulé sous la pluie ; tous les 250 km	huile pour chaîne
Câbles de freins et de changement de vitesse	en cas de mauvais fonctionnement ; 1 fois par an	graisse sans silice
Roulements de roues, de pédalier, de direction	1 fois par an	graisse pour roulements
Amortisseurs	après les avoir nettoyés lorsqu'ils sont sales ; après avoir roulé sous la pluie ; selon les consignes du fabricant	lubrifiant en bombe spécial
Filetages au montage	au montage	graisse
Surfaces de contact de pièces en carbone	au montage	pâte pour carbone
Surfaces de glissement des blocages rapides	1 fois par an	graisse, huile en bombe
Tiges de selle métallique sur cadre acier	au montage	graisse
Articulations du dérailleur	en cas de mauvais fonctionnement ; 1 fois par an	huile en bombe
Pivots des freins	en cas de mauvais fonctionnement ; 1 fois par an	huile en bombe
Articulations des cadres suspendus	en cas de mauvais fonctionnement ; en cas de salissure	selon les indications du fabricant

Vis et boulons



Tous les assemblages par vis sont à bloquer au couple de serrage approprié pour assurer leur bonne tenue. Un serrage trop fort peut endommager les vis, boulons, écrous ou la pièce assemblée. Utilisez impérativement une clé dynamométrique. Sans cet outil spécial il n'est pas possible de réaliser un bon serrage.



Toute pièce qui porte une indication de couple de serrage doit obligatoirement être vissée à cette valeur. Recherchez dans la notice du fabricant de la pièce en question les bonnes valeurs de serrage.

RACCORD A VIS	Couple de serrage
Manivelle, acier	30 Nm
Bras de pédalier, alu	40 Nm
pédales	40 Nm
Écrou d'axe de roue avant	25 Nm
Écrou d'axe de roue arrière	40 Nm
Expandeur de potence	8 Nm
Vis de blocage de potence Aheadset	9 Nm
Embouts de guidon, vis de blocage sur barre	10 Nm

RACCORD A VIS	Couple de serrage
Vis du collier de tige de selle M8	20 Nm
Vis du collier de tige de selle M6	14 Nm
Vis du chariot de selle	20 Nm
Patins de frein	6 Nm
Support de dynamo	10 Nm

Consignes particulières pour les pièces en fibre de carbone

RACCORD A VIS	Couple de serrage
Vis du collier de fixation du dérailleur avant	3 Nm*
Vis de fixation de manette de dérailleur	3 Nm*
Vis de fixation de manette de frein	3 Nm*
Bride guidon-potence	5 Nm*
Fixation de la potence sur le pivot de fourche	4 Nm*

Liaison vissée	Filetages	Couple de serrage max.
Vis du collier de tige de selle desserré	M 5	4 Nm*
Vis du collier de tige de selle desserré	M 6	5,5 Nm*

Liaison vissée	Filetages	Couple de serrage max.
Patte de dérailleur	M 10 x 1	8 Nm*
Porte-bidon	M 5	4 Nm*
Palier intérieur	BSA	selon instructions fabricant*
Étrier de frein, frein à disque, Shimano (IS et PM)	M 6	6 – 8 Nm
Étrier de frein, frein à disque, AVID (IS et PM)	M 6	8 – 10 Nm
Étrier de frein, Frein à disque, Magura (IS et PM)	M 6	6 Nm

Couple de serrage des liaisons vissées

Les assemblages par vis se serrent aux valeurs suivantes :

Dimensions	Marquage des vis			Unité
	8.8	10.9	12.9	
M 4	2,7	3,8	4,6	Nm
M 5	5,5	8,0	9,5	Nm
M 6	9,5	13,0	16,0	Nm
M 8	23,0	32,0	39,0	Nm
M 10	46,0	64,0	77,0	Nm

* Il est recommandé d'utiliser de la pâte de montage pour carbone

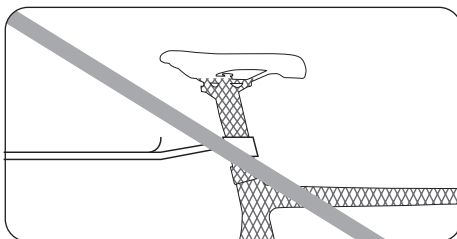
Accessoires non montés



Vous devez toujours installer les accessoires joints conformément aux spécifications et aux instructions.

Vous devez respecter les bons couples de serrage pour tous les raccords à vis (voir le chapitre 39 « Couples de serrage dans le cas de raccords à vis »)

- N'utiliser que des accessoires qui satisfont les exigences des prescriptions légales et du code de la route.
- L'utilisation d'accessoires non homologués peut provoquer des accidents. Il convient donc de n'utiliser que des accessoires et éléments installés d'origine qui sont adaptés à votre vélo.
- Demandez conseil à votre revendeur.



Lorsque vous chargez un porte-bagages, veillez à ne pas couvrir le feu avant, le feu arrière ou les catadioptres du vélo !

Évitez de charger un côté du porte-bagages plus que l'autre.



Les embouts de guidon et les cornes de guidon doivent toujours être fixés sur le guidon avec le bon couple de serrage, sinon vous risquez de chuter. Avant le montage, vous devez savoir s'il existe une autorisation du fabricant de guidon ; ce n'est qu'à cette condition que les embouts de guidon peuvent être montés.



Il n'est pas toujours possible de combiner un cadre en carbone avec n'importe quelle autre pièce en carbone ! Conformez-vous aux instructions se trouvant dans la notice du fabricant. Renseignez-vous auprès de votre revendeur.

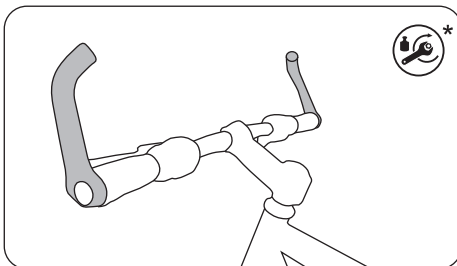
Porte-bagages non montés



Il ne faut monter de porte-bagages que sur des vélos qui le permettent.

Utiliser pour cela les points de fixation prévus. Pour les cadres et les pièces en carbone, demandez à votre revendeur si et comment on peut transporter des bagages. Un porte-bagages ne doit pas se fixer à la tige de selle, qui n'est absolument pas prévue à cet effet ! La surcharge provoquée par un porte-bagages peut faire casser la tige de selle, ce qui peut entraîner des chutes graves.

Cornes de guidon

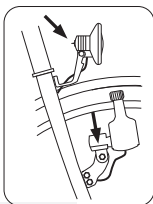


Les accessoires

Accessoires/Entretien/Pièces de rechange

L'éclairage

Les dynamos de roue s'enclenchent le plus souvent en appuyant dessus par le haut. Avec les dynamos de moyeu, il y a un interrupteur au dos du feu avant ou au guidon. Les éclairages munis d'un capteur s'allument et s'éteignent automatiquement.



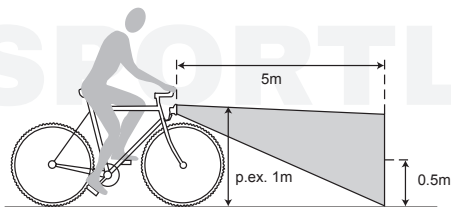
Consultez la notice accompagnant votre éclairage. Lorsque l'éclairage ne marche pas, avec les feux classiques c'est le plus souvent l'ampoule qui a rendu l'âme. Il n'est pas très difficile de changer soi-même une ampoule. Vous trouverez des ampoules de rechange chez votre revendeur. Dans les feux modernes à DEL, les diodes ne se changent pas.



Nettoyez régulièrement les feux et les catadioptrés. Pour cela il suffit d'eau chaude et de détergent pour la vaisselle ou le ménage. Les contacts électriques s'entretiennent avec une huile en bombe appropriée.



Il est absolument vital d'avoir un éclairage en bon état de marche ! Faites-le vérifier par votre revendeur.



Éclairage

Selon le système d'éclairage installé sur votre vélo, les ampoules à remplacer sont différentes. Les indications concernant les ampoules sont données dans la liste qui suit.

Pièces utilisées Éclairage

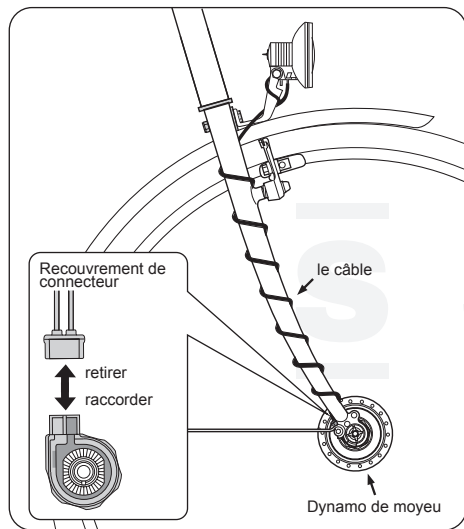
Données d'identification des ampoules

Feu avant	6 V	2,4 W
Feu avant halogène	6 V	0,6 W
Feu arrière	6 V	0,6 W
Feu arrière avec feu de position	6 V	0,6 W
Éclairage avec ampoules à LED	Les ampoules à LED ne sont pas remplaçables	
Dynamo	6 V	3 W
Dynamo de moyeu	6 V	3 W

Dynamo

La dynamo produit l'énergie électrique nécessaire pour le feu avant et le feu arrière.

Dynamo de moyeu

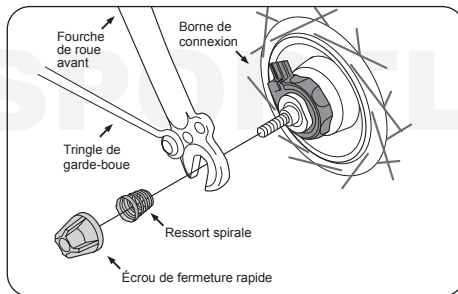


Si votre FLYER est équipé d'une dynamo moyeu, vous pouvez la mettre en marche ou l'arrêter de manière simple au moyen d'un interrupteur situé sur le côté arrière de votre feu de roue avant. Si le système d'éclairage de votre vélo possède un capteur de lumière, la dynamo se met en marche ou s'arrête automatiquement.



Pour démonter la roue avant, il faut d'abord retirer la connexion du câble d'éclairage.

Pour l'installation du câble d'éclairage, la borne de connexion de la dynamo moyeu doit être installée du côté droit dans le sens de marche. Reliez de nouveau correctement les connecteurs entre eux et vérifiez le fonctionnement de l'éclairage. Pour cela, tournez la roue avant et vérifiez que le feu s'allume.



Source: Shimano® techdocs

Panne du système d'éclairage



Le système d'éclairage est un élément de sécurité, son bon fonctionnement est vital ! En cas de panne ou de dysfonctionnement passager, les travaux de contrôle ou d'entretien doivent obligatoirement être effectués par un revendeur agréé !



Nettoyez les catadioptrés et les feux de votre système d'éclairage à intervalles réguliers ! Il suffit pour cela d'utiliser de l'eau chaude et du liquide-vaisselle. Maintenez les points de contact dans un état propre et conducteur à l'aide d'une huile d'entretien appropriée !

Votre Flyer est équipé d'un système d'éclairage moderne. Celui-ci offre, outre la fonction d'éclairage pure, des fonctions de sécurité, telles que le feu de position. Si vous êtes à l'arrêt la nuit, par exemple à un feu tricolore, vous restez malgré tout visible pour les autres usagers de la route.

De la même façon, certains modèles sont équipés du feu de circulation diurne nouvellement développé. Celui-ci est alimenté par des sources de tension différentes, suivant la situation de conduite. Veuillez lire à ce sujet les notices jointes du fabricant de composants.

Garde-boue

Les garde-boues sont fixés dans une position correcte au moyen de tringles spéciales. Si le bord intérieur du garde-boue est positionné parallèlement au pneu comme un anneau, les tringles présentent la longueur optimum. Dans le cadre d'une utilisation normale, le garde-boue ne doit pas se détacher. Il est pourvu d'une fixation de sécurité pour le cas où un objet serait coincé entre le garde-boue et le pneu. Cette fixation de sécurité se détache alors de son support afin d'éviter une chute.



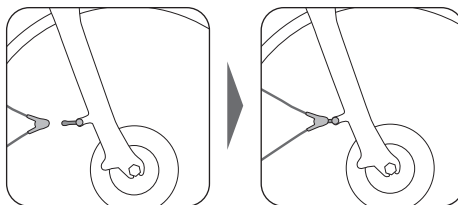
Descendez immédiatement du vélo si un corps étranger est coincé entre le pneu et le garde-boue. Le corps étranger doit être retiré avant que vous ne poursuiviez la route. Sinon, vous risquez une chute et des blessures graves.



Vous ne devez en aucun cas continuer à conduire avec une tringle de garde-boue détachée car celle-ci pourrait se coincer dans la roue et la bloquer.

Les garde-boues endommagés doivent impérativement être remplacés par un revendeur spécialisé avant que vous repreniez la route. De même, vérifiez régulièrement si bien fixées dans les sécurités anti-arrachement.

Reclipsage des tringles



Comme on peut voir dans la figure, un clip en plastique est fixé sur la tringle.

- Ce clip est enclenché au niveau du logement Easy-Clip de la fourche
- Les garde-boues sont orientés de façon à ce qu'ils n'entrent pas en contact avec le pneu.

Porte-bagages



La présence de bagages affecte la tenue de route. Cela rallonge entre autres la distance de freinage, ce qui peut être la cause de graves accidents. Il y a lieu d'adapter son mode de conduite, ce qui veut dire qu'il faut freiner plus tôt et maîtriser un guidon plus lourd. Il ne faut transporter de bagages que sur un porte-bagages prévu à cet effet ! Un porte-bagages ne doit pas se fixer à la tige de selle, qui n'est absolument pas prévue à

cet effet ! La surcharge provoquée par un porte-bagages peut faire casser la tige de selle, ce qui peut entraîner des chutes graves !

- Le montage de sièges pour enfants ne doit se faire que sur des porte-bagages équipés de fixations correspondantes et que si le constructeur du vélo et le fabricant du porte-bagage l'autorisent.
- Il faut veiller à ce que rien ne puisse se prendre dans les rayons et dans les roues en rotation.



Lorsque vous voyagez chargé, il ne faut pas dépasser le poids total autorisé de la bicyclette (voir p. D). La charge admise pour le porte-bagages est indiquée dessus.



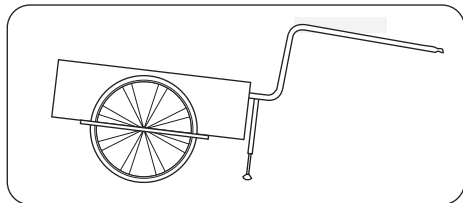
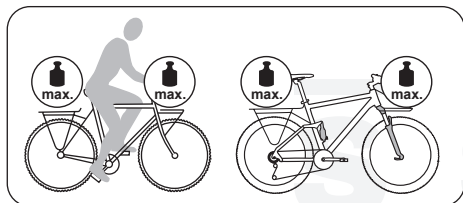
Lorsque vous chargez un porte-bagages, veillez à ne pas couvrir le feu avant, le feu arrière ou les catadioptrés du vélo !

Évitez de charger un côté du porte-bagages plus que l'autre.

Porte-bagages avant



Les porte-bagages avant se fixent à l'axe avant ou à la fourche. Les porte-bagages avant affectent notablement la conduite de la bicyclette ! Faites des essais porte-bagages avant chargé dans un endroit peu fréquenté !



Renseignez-vous pour savoir si votre vélo peut s'utiliser avec une remorque. Cette information doit se trouver dans la documentation que vous a remis votre revendeur lorsque vous avez acheté votre vélo.

Utiliser exclusivement des remorques homologuées. Sont homologuées par exemple les remorques marquées « GS » (geprüfte Sicherheit). Faites-vous conseiller par votre revendeur. Il se chargera aussi du bon montage de l'attelage qui est nécessaire.

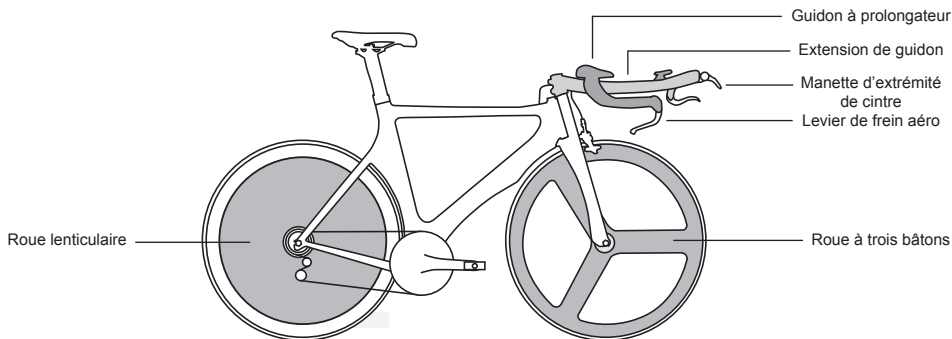
Il faut tenir compte du fait qu'un vélo qui tire une remorque est nettement plus long qu'un vélo seul. La présence de la remorque modifie également le comportement de l'ensemble dans les virages. Tout cela demande une certaine habitude pour s'insérer dans la circulation. Avant de se lancer sur la route, il faut d'abord s'exercer avec la remorque vide dans un endroit à l'abri de la circulation.



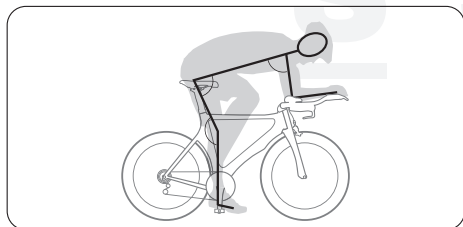
Ne pas oublier de lire la notice d'utilisation du fabricant, qui donne généralement des conseils pour bien rouler attelé. On peut aussi consulter le site Internet du fabricant.

Vérifier si le fabricant de la remorque donne des indications de charge maximale et de vitesse maximale autorisées. Il y a lieu de se conformer à ces valeurs. Il est interdit aux enfants en dessous de 16 ans de rouler avec une remorque.

Si vous avez acheté un vélo de contre-la-montre ou de triathlon



VTT/vélos de contre-la-montre



Position en contre-la-montre



L'assise et la conduite diffèrent considérablement entre, d'une part, les vélos de contre la montre et de triathlon et, d'autre part, les vélos classiques de course. Faites-vous conseiller auprès de spécialistes sur l'assise à adopter dans le cas d'un vélo de contre la montre ou de triathlon.



Les caractéristiques de la conduite d'un vélo doté d'un guidon à prolongateur ou à extension peuvent différer de ce à quoi vous êtes habitué au point de constituer un danger. Les distances à parcourir entre les mains en position de contre-la-montre et les poignées de frein et de changement de vitesse sont également plus longues et inhabituelles. Entraînez-vous donc sur un terrain sûr et non fréquenté jusqu'à ce que vous maîtrisiez votre vélo.

Roues lenticulaires, roues spéciales

Si votre vélo est équipé de roues lenticulaires, de roue à 3 bâtons ou d'un autre type de roue, lisez la notice du fabricant ci-jointe au sujet de leur utilisation et de leur entretien.

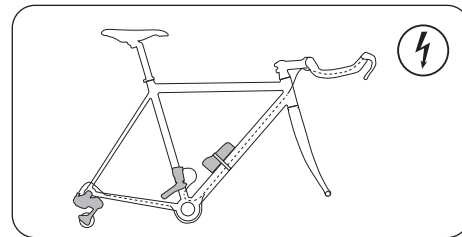


Des roues spéciales peuvent susciter un mode de conduite, un freinage et une maîtrise du guidon différents de ce à quoi vous êtes habitué. Les roues à 3 bâtons et les roues lenticulaires sont plus particulièrement sensibles au vent que les roues conventionnelles. Les jantes composées d'autres matières que l'aluminium peuvent modifier le freinage voire le rendre plus difficile que celui auquel vous êtes habitué. Habituez-vous à votre nouveau vélo et à ses caractéristiques de roulage sur un terrain sûr et non fréquenté.

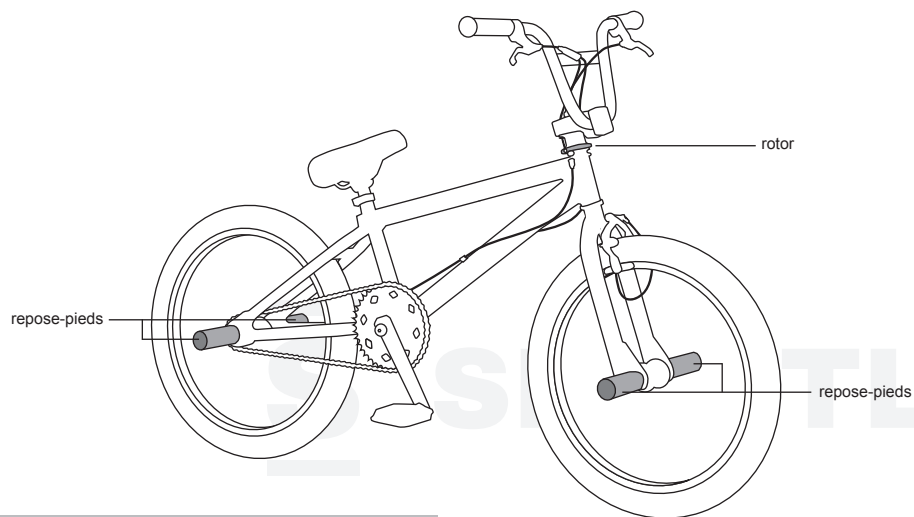
Changement de vitesse électrique, électronique

Si votre bicyclette est équipée d'un dérailleur à commande électrique, il y a lieu de bien consulter la notice du fabricant.

Confiez les interventions sur le changement de vitesse à votre revendeur. Faites-vous montrer par votre vélociste comment utiliser et entretenir cette pièce.



Si vous avez acheté un BMX



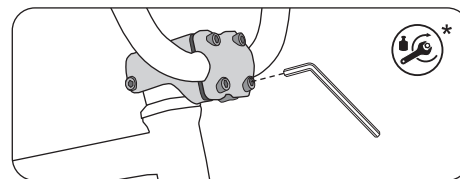
Il est à noter que les BMX ne sont **pas conçus** pour une utilisation sur la voie publique. Le BMX est un sport potentiellement dangereux. Ne faites du BMX qu'équipé de toutes les protections nécessaires (casque, genouillères, etc.).



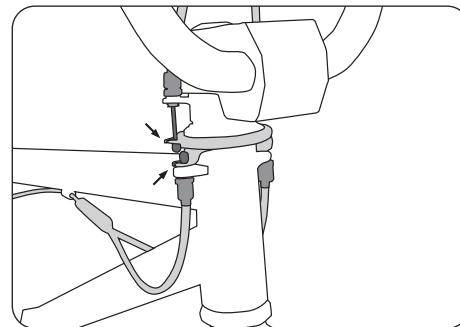
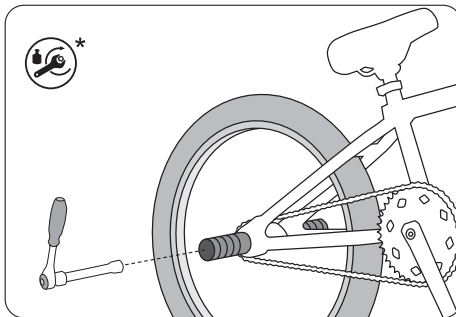
Du fait de l'usage du vélo, les repose-pieds sont soumis à de fortes sollicitations. Faites-les monter et contrôler régulièrement par un professionnel.



La forme du guidon et le mode d'utilisation d'un BMX sont source de fortes contraintes sur le guidon et la potence. Ces deux pièces sont à faire fixer par un professionnel et à contrôler régulièrement.



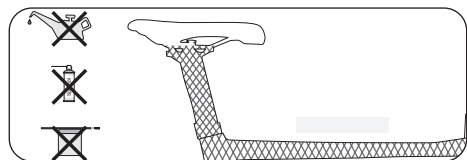
Il est essentiel que les câbles de freins soient bien fixés dans le rotor. L'usure peut faire se desserrer le montage. Faites-les monter et contrôler régulièrement par un professionnel.



Les pièces en carbone



Un cadre et des pièces en fibre de carbone ne doivent pas être lubrifiés avec de l'huile ou de la graisse. Il y a lieu d'utiliser une pâte de montage spéciale pour les pièces en carbone.



La fibre de carbone est un matériau qui demande des précautions spéciales au montage, au transport, au stockage, à l'utilisation et à l'entretien.

Les propriétés du carbone



En cas de chute ou d'accident, on ne doit pas conserver des pièces en carbone déformées, enfoncées ou tordues. Il peut se faire que des fibres aient été détruites ou se soient détachées, p. ex. à l'intérieur de la pièce, sans qu'on ne voie rien de l'extérieur !

C'est pourquoi il faut régulièrement et soigneusement inspecter un cadre en carbone et toutes pièces en carbone, particulièrement après une chute ou un accident.

- Recherchez les décollements, les criques, les rayures profondes, les trous ou autres

désordres pouvant affecter la surface.

- Essayez de voir s'il y a des pièces qui apparaissent plus molles ou moins solides au toucher que normalement.
- Vérifiez s'il n'y a pas des couches qui se détachent (peinture, finition, fibres).
- Recherchez des bruits, des craquements inhabituels.

Si vous avez le moindre doute, soumettez les pièces en question à un spécialiste.

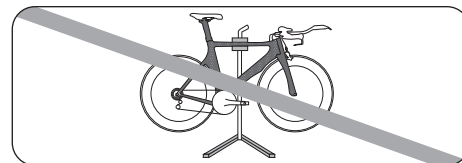


Certaines pièces en carbone se fixent avec un couple de serrage inférieur à celui d'une pièce en métal. Un serrage trop fort peut provoquer des dommages invisibles à l'œil nu. Cela peut entraîner une rupture ou des altérations du cadre ou des pièces pouvant conduire à une chute. C'est pourquoi il y a lieu de toujours consulter les notices jointes des fabricants, ou de se renseigner auprès de votre revendeur. Utilisez une clé dynamométrique pour bien respecter les couples de serrage prescrits. Les pièces en carbone ne doivent pas se lubrifier avec de la graisse. Le montage des pièces en carbone se fait avec des pâtes de montage spéciales permettant des assemblages à faible serrage. Il ne faut jamais faire subir de fortes températures à des pièces en carbone ! Un simple séjour dans un véhicule en plein soleil peut donner lieu à des températures pouvant affecter la sécurité des pièces

Conformez-vous aux indications pour le transport de vélos comportant des pièces

en carbone.

Un cadre en carbone ne se bloque pas directement sur l'établi, il faut le fixer par la tige de selle. Si la tige de selle est elle aussi en carbone, il faut la remplacer provisoirement par une tige en métal.



Les pièces et les zones en carbone suivantes sont à contrôler régulièrement (au moins tous les 100 km) ou après tout accident ou toute chute, en recherchant la présence de fissures, de cassures ou de modifications de surface : Cela concerne les zones de transition des douilles taraudées du porte-bidon, la fente des pattes, les zones de suspension dans le cas de cadre entièrement suspendus, les logements d'éléments de suspension au niveau du cadre principal et du bras arrière, la bride de serrage de la selle, la patte de dérailleur, la zone de serrage du basculeur, le logement de frein à disque ou le socle de frein, la zone d'emmanchement du jeu de direction, ainsi que la zone filetée des coquilles de pédalier.

Carbone =



Transport du vélo



Transport par voiture

N'utiliser que des porte-vélos de toit ou de hayons conformes à la réglementation en vigueur. Les porte-vélos de toit, de hayon ou autres homologués procurent la sécurité nécessaire. S'assurer de la présence d'un label de qualité, comme le sigle « GS » (geprüfte Sicherheit).



Les porte-vélos de mauvaise qualité peuvent provoquer des accidents. Il y a lieu d'adapter sa conduite à la charge sur le toit que constitue le porte-vélos.



Le fait de transporter un vélo sur le toit modifie aussi la hauteur totale du véhicule !

Le vélo est à fixer soigneusement de façon à ne pas pouvoir se détacher du porte-vélo. Un vélo qui se détache peut provoquer de graves accidents de la circulation. Ne pas oublier de vérifier la fixation du vélo plusieurs fois pendant le trajet. Des pièces non fixées (de type outils, pompe, sacoche ou siège pour enfant) peuvent se détacher pendant la marche et mettre en danger les autres usagers de la route. Il ne faut pas oublier de retirer au préalable toutes pièces non fixées.

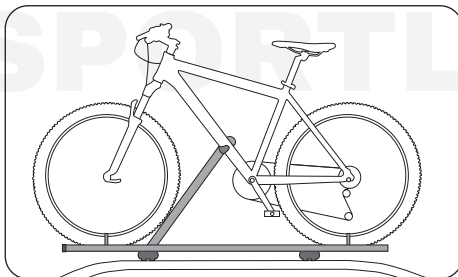
Ne pas attacher un vélo par son guidon, sa potence, sa selle ou sa tige de selle qui si le porte-vélos est prévu à cet effet. Ne pas utiliser

d'accessoires de fixation susceptibles d'endommager le cadre ou la fourche.



Ne jamais attacher un vélo par une pièce en carbone.

Toujours disposer le vélo verticalement sur ses roues, sauf si le porte-vélos permet de faire autrement. Ne jamais accrocher un vélo à un porte-vélo de toit ou de hayon par une manivelle. Il risquerait de se décrocher, ce qui pourrait provoquer de graves accidents.



Les vélos en carbone ne sont pas adaptés pour être transportés sur le toit d'une voiture, car les roues sont en général fixées au cadre par un système de pinces.

Ne pas hésiter à se renseigner sur l'utilisation et la pose de son porte-vélos sur les pages Internet des fabricants de pièces et d'accessoires. Toujours se renseigner au préalable lorsqu'on utilise un matériel qu'on ne connaît pas.



Transport par train

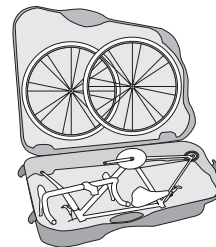
Les vélos ne sont pas traités de la même façon dans les différents modes de transports publics. Il est utile de se renseigner avant le départ sur la possibilité d'emporter son vélo dans les bus, les trams ou les trains.

Les vélos ne sont pas acceptés dans tous les trains. La plupart du temps, des emplacements spéciaux sont prévus pour les vélos. Dans certains trains, le transport des vélos se fait sur réservation



Transport par avion

Il faut se renseigner auprès de sa compagnie aérienne sur les conditions s'appliquant au transport de matériels sportifs et de vélos. Le transport d'un vélo peut exiger une réservation spéciale. Il faut soigneusement emballer son vélo pour éviter les dommages en cours de transport. Il existe pour cela des valises spéciales, mais aussi des cartons prévus à cet effet. N'hésitez pas à vous renseigner auprès de votre revendeur.



Garantie pour vices



En Allemagne et en Autriche, comme dans tous les États de droit européen, s'appliquent partiellement des conditions de garantie unitaires. Renseignez-vous sur la réglementation nationale en vigueur dans votre pays de résidence.

En droit européen, le vendeur se doit d'assurer une garantie des vices d'au moins deux ans à partir de la date d'achat. Cela inclut tous vices déjà présents à l'achat/la remise. On considère de plus pendant les douze premiers mois que les vices étaient déjà présents à l'achat.

Un vélo est un véhicule complexe. Il y a par conséquent lieu de bien respecter la périodicité d'entretien. Un défaut d'entretien est susceptible d'annuler la garantie du vendeur, et ce si la panne aurait pu être évitée par un entretien. Les entretiens nécessaires sont précisés dans la présente notice et dans les notices jointes des fabricants des composants.

(CH) En Suisse la garantie se restreint à un an après la date d'achat.

À constatation d'un vice, vous avez le choix entre résolution du contrat pour vices, diminution et livraison d'un matériel neuf, ou au moins suppression du défaut altérant la qualité.

La responsabilité pour vice ne couvre pas l'usure normale dans le cadre d'une utilisation conforme à la destination. Les organes de propulsion et de ralentissement, ainsi que les pneumatiques, l'éclairage et les points de contact du cycliste avec la bicyclette sont naturellement sujets à usure.

Si le fabricant de votre vélo offre d'autres garanties, renseignez-vous auprès de votre revendeur spécialisé. Les conditions particulières en matière d'autonomie et de garantie d'autonomie se trouvent dans les conditions afférentes.



En cas de vice ou autre cas d'application de la garantie, adressez-vous à votre revendeur. N'oubliez pas à cet effet de conserver toutes factures et justificatifs d'entretien.

Respect de l'environnement

Produits de nettoyage et d'entretien

Il ne faut pas que le nettoyage et l'entretien de votre vélo occasionne des pollutions indues. C'est pourquoi nous recommandons, autant que faire se peut, l'utilisation de produits de nettoyage et d'entretien biodégradables. Il faut éviter de les mettre à l'égout. Pour nettoyer la chaîne, utiliser un produit spécial et mettre le produit ayant servi en déchetterie.

Produits de nettoyage des freins et lubrifiants

Ils sont à traiter comme les autres produits de nettoyage et d'entretien.

Pneus et chambres à air

Les pneus et les chambres à air ne sont pas des déchets ménagers. Ils doivent être mis en déchetterie.

Cadres et pièces en carbone

Il s'agit là d'un matériau composite constitué de couches de matre de fibre de carbone. Les pièces en carbone endommagées doivent aller en déchetterie. Le mieux est de les confier à votre revendeur.

Piles et batteries

Les piles et les batteries ne doivent pas être jetées avec les ordures ménagères. Elles sont à rapporter à votre revendeur.



Il est interdit d'éliminer les emballages de transport de ce produit dans le cadre de la collecte des déchets municipaux (p. ex. sac jaune, poubelle bleue, etc.). En revanche, vous avez la possibilité de les retourner gratuitement à l'expéditeur. Cette alternative de reprise des emballages usagés devrait permettre de les acheminer vers une collecte séparée des déchets ménagers, afin qu'ils puissent être valorisés ou réutilisés correctement.

Veuillez noter que vous pourriez avoir besoin de l'emballage de transport pour effectuer un retour. Pour ce faire, veuillez contacter le service après-vente du fabricant.

Inspections

A tenir compte en particulier lors de la prochaine inspection :

Pièces à changer :

Problèmes survenus :

1. Révision
Après 200 km env.

Opération effectuées

Pièces mises en œuvre

Date, signature

Cachet du revendeur

2. Révision
Après 1000 km env.

Opération effectuées

Pièces mises en œuvre

Date, signature Cachet du revendeur

3. Révision
Après 2000 km env.

Opération effectuées

Pièces mises en œuvre

Date, signature Cachet du revendeur

4. Révision

Opération effectuées

Pièces mises en œuvre

Date, signature Cachet du revendeur

IS SPORTLINE

Documentation remise

Le vélo identifié dans le paragraphe « Identification de la bicyclette » a été livré au client préparé dans les règles de l'art et en état de marche. **Il s'agit d'un vélo de type _____ ainsi que décrit à la section « Usage conforme à la destination ».**

La fonctionnalité des éléments ci-dessous a été contrôlée :

- Roues : tension des rayons, bonne fixation, voilage, gonflage correct
- Tous assemblages à vis : bonne fixation, bon couple de serrage
- Changement de vitesses
- Système de freinage
- Éclairage
- Réglage de la position
- Réglage de la suspension en fonction du cycliste
- Les accessoires suivants ont été montés et contrôlés à part :

- Essai par le mécanicien/livraison
- Consignes d'utilisation données au client
- Manette du frein avant, à droite
- Manette du frein arrière, à gauche

Remis par (cachet du revendeur) :

Date Signature du mécanicien/revendeur

Il a été remis et expliqué les notices suivantes :

- Bicyclette
- Notices supplémentaires :
- Changement de vitesses
 - Freins
 - Eléments de suspension
 - Transmission par courroie
 - Autres documents :

Homologué pour usage avec remorque oui non

Homologué pour usage avec siège d'enfant oui non

Homologué pour usage avec porte-bagages oui non

Homologué pour la compétition oui non

Le poids total autorisé pour ce vélo est de 100 kg. S'applique par contre, en particulier pour les VAE, les vélos pour enfants et pour jeunes : _____ kg (poids vélo + conducteur + bagages + remorque).

Client/réceptionnaire/propriétaire

Nom _____

Adresse _____

Code postal, ville _____

E-mail _____

Date d'achat Signature du réceptionnaire/propriétaire

Identification de la bicyclette

Fabricant de la bicyclette SPORTLINE

Marque _____

Modèle _____

Hauteur de cadre/taille _____

Couleur _____

Numéro de cadre _____

Fourche/fourche suspendue _____

Numéro de série _____

Amortisseur arrière _____

Numéro de série _____

Changement de vitesse _____

Équipements spéciaux _____

Transmission à un nouveau propriétaire :

Propriétaire _____

Adresse _____

Date/signature _____

Repère pour la photocopie

Notes

N.B. On a avantage à déplier les rabats pour consulter la notice

N.B. Contient l'identification du vélo/Fourni avec documentation

ADVENTURE



<https://www.adventureoutdoor.co/warranty>

GENESIS
THE ORIGINAL ADVENTURE BICYCLE BRAND



<https://www.genesisbikes.co.uk/warranty>

RIDGEBACK



<https://www.ridgeback.co.uk/warranty>

SARACEN



<https://www.saracen.co.uk/warranty>

Distributed in the UK by
Madison, A Division of H Young (Operations) Ltd,
Roebuck Way, Knowlhill, Milton Keynes, MK5 8HL
United Kingdom

adventureoutdoor.co
ridgeback.co.uk



www.sportline.co.uk



Distributed in the Europe by
Madison, A Division of H Young (Operations) (EU) Ltd,
Investment House Building, 8-34 Percy Place, Dublin 4,
Dublin, Ireland

genesibikes.co.uk
saracen.co.uk