

INDEX

v.	INTRODUCTION	4
1.	SYSTÈME DE CHÂSSIS	6
2.	SYSTÈME DE FOURCHE	13
3.	SYSTÈME DE DIRECTION	19
4.	SYSTÈME DE FREINAGE	24
5.	SYSTÈME DE TRANSMISSION	29
6.	PÉDALES	33
7.	SYSTÈME DE ROUE	37
8.	SYSTÈME D'ACCESSOIRES	42
9.	ÉCLAIRAGE	57
10.	ENTRETIEN POUR UNEUTILISATION CORRECTE	59
11.	GARANTIE	61

0. INTRODUCTION

Merci I

Merci d'avoir choisi l'un de nos vélos et félicitations pour votre achat!

Vous avez acheté un vélo fiable et de qualité, fruit d'une recherche technique minutieuse et de contrôles rigoureux qui vous garantiront un plaisir d'utilisation optimal. Lisez attentivement ce manuel.

Structure de ces instructions :

Votre sécurité avant tout! Utilisez toujours un casque de vélo homologué.

Prêtez attention à tous les avertissements, classés en 3 catégories selon :

ATTENTION: soyez vigilant afin de comprendre et de maîtriser les situations dangereuses.

AVERTISSEMENT: soyez attentif afin de comprendre et de suivre les indications pour éviter tout danger supplémentaire.

DANGER: soyez très vigilant, suivez strictement les instructions, des blessures graves, voire mortelles, peuvent survenir.

Afin de faciliter la lecture et de vous offrir un moyen logique et simple de trouver les informations, ces instructions sont divisées en différents systèmes/chapitres qui agissent sur le vélo comme suit :

O. Introduction - 1. Système de cadre - 2. Système de fourche - 3. Système de direction - 4. Système de freinage - 5. Système de transmission - 6. Pédales - 7. Système de roues - 8. Système d'accessoires - 9. Éclairage - 10. Entretien pour une utilisation correcte - 11. Garantie

À l'intérieur des chapitres, vous trouverez les informations réparties dans les sous-sections suivantes :

Fonctionnement - Fabrication - Adaptation à l'utilisateur - Avertissements généraux - Couples de serrage et contrôles périodiques - Contrôles à effectuer avant chaque utilisation - Entretien général - Recommandations de transport

Remarques générales - Veuillez lire attentivement :

Nous vous rappelons que, dans le cadre des progrès techniques, le fabricant se réserve le droit d'apporter des modifications aux composants, aux détails ou à la fourniture d'accessoires.

Les illustrations, descriptions et données ne doivent donc pas être considérées comme contraignantes.

L'ATTENTION: Les progrès technologiques ont rendu nos vélos et leurs composants de plus en plus complexes. Il est donc impossible de fournir dans ce manuel toutes les informations nécessaires à la réparation et/ou à l'entretien corrects de votre vélo. Afin de minimiser le risque d'accident ou de blessure, il est essentiel que toute réparation ou tout entretien non décrit dans le manuel soit effectué par un mécanicien professionnel. Consultez votre propre mécanicien professionnel pour déterminer les besoins en matière d'entretien.

Un entretien correct et régulier augmentera la durée de vie et la fiabilité de votre vélo. Il est essentiel d'effectuer le premier contrôle dans les 8 jours ouvrables suivant l'achat, car les pièces de votre vélo se stabilisent pendant la période de rodage.

Ceci est inévitable pendant la période de « rodage » et une inspection initiale améliorera les performances et la durabilité futures de votre vélo. Dans cette optique, n'oubliez pas d'organiser le premier « entretien » avec votre revendeur.

La fréquence et le type d'interventions sur le vélo dépendent du climat, du type d'utilisation, des conditions du sol, du poids de la personne qui l'utilise, etc.

Ce programme est valable pour une utilisation normale. En cas d'utilisation supérieure à la moyenne, il est nécessaire d'effectuer l'entretien du véhicule plus fréquemment.

Si un composant ou une pièce du véhicule semble défectueux ou anormal, vérifiez-le immédiatement et faites-le entretenir par un technicien spécialisé.

Nous vous recommandons d'utiliser des produits d'entretien tels que : graisse, huile, dégraissant, polish et tout autre produit BIODÉGRADABLE. La préservation de l'environnement et de la nature est une obligation pour tous et pour nous, cyclistes, c'est une mission.

Votre choix de vélo

Comme vous pouvez le voir dans le schéma 1C, il existe différents types de vélos qui peuvent être classés comme suit :

La typologie du cadre définira votre vélo, son utilisation et les modifications et adaptations possibles. Le cadre est la structure qui permet l'assemblage de tous les autres systèmes et soutient leurs interactions.

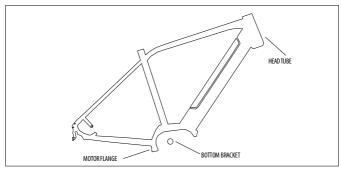
Principales catégories et typologies de vélos

Par matériau du cadre	Par type de terrain	Par suspension	Par transport	Par énergie/norme
Alliage	VTT	Rigide	Pliable	Musculaire
Acier	Vélo de ville	Hardtail	Non pliable	EPAC
Composite	Trekking / Gravel	Suspension intégrale		Enfant
	Vélo de route			

Schéma 1C

Emplacement possible du numéro

de série



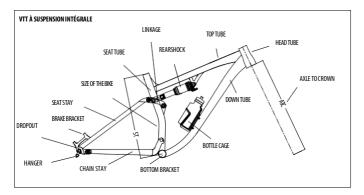
1. SYSTÈME D'S DU CADRE

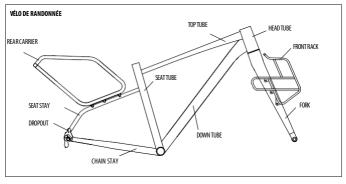
Fonction

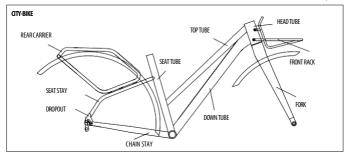
Le cadre est la structure qui permet l'assemblage de tous les autres systèmes et soutient leurs interactions. Les cadres peuvent être classés selon la typologie des vélos (voir schéma d'introduction 10) et peuvent également être subdivisés en fonction des matériaux utilisés : métalliques (alumínium, acier, etc.) et composites (fibre de carbone/kevlar).

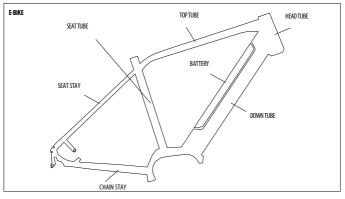
Comment est-il fabriqué

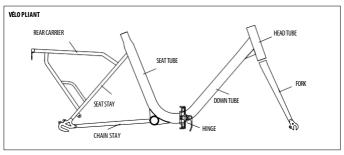
Les images suivantes montrent les principales parties d'un cadre générique.











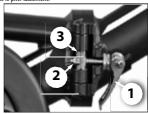
Antivol pliable

Le cadre du vélo est équipé d'un dispositif de verrouillage rapide qui permet de le plier facilement.

TYPE 1

Pour plier le cadre, il suffit de déverrouiller le système de verrouillage rapide situé au centre du cadre et de pousser l'avant du vélo tout en tenant fermement l'arrière

- 1 Levier
- 2 Écrou de réglage
- 3 Axe de charnière



 Δ <code>DANGER</code> : Une fois le vélo déplié, vérifiez toujours que le système de verrouillage rapide est bien fixé avant de rouler.

∠! \(\triangle \) AVERTISSEMENT: les mécanismes de verrouillage rapide sont conçus pour être actionnés manuellement. Pour éviter d'endommager le mécanisme, n'utilisez jamais d'outils pour le verrouiller ou le déverrouiller. Pour régler la force de serrage, utilisez l'écrou de réglage situé à l'avant du levier et ne tournez pas le levier de verrouillage rapide.

Pour verrouiller ou déverrouiller le système, ouvrez le levier de verrouillage et tournez manuellement l'écrou situé à l'opposé de la vis de serrage pour desserrer le système. Utilisez ensuite le levier pour retirer la vis de serrage. Appuyez sur le bouton de la goupille de chamière situé en haut et tirez le levier vers le haut pour déverrouiller le mécanisme de pliage. Tirez sur la partie avant du cadre pour plier le vélo. Répétez le même processus en sens inverse pour déplier le cadre.

△ DANGER: assurez-vous de bien serrer le dispositif avant de rouler à vélo. Si le levier peut être actionné avec une légère pression manuelle, cela signifie qu'il n'est pas suffisamment serré. Il est donc nécessaire de resserrer l'écrou de réglage sans utiliser d'outils.

ATTENTION : dans certains cas, la procédure de verrouillage/déverrouillage peut varier.

TYPE2

Pour plier le cadre, tirez simplement sur le levier de verrouillage (1) situé sur le levier de verrouillage (2) afin de déverrouiller le système de verrouillage au milieu du cadre, ouvrez le levier de verrouillage, poussez le vélo vers l'avant tout en tenant la partie arrière pour plier le cadre (voir l'encadré pour les modes de verrouillage/déverrouillage). Après avoir déplié le vélo, vérifiez toujours que le système de déblocage rapide est bien fixé avant d'utiliser le vélo. Répétez la même procédure dans l'ordre inverse pour plier le cadre.



<u>Livartention</u>: les mécanismes de serrage rapide sont conçus pour être actionnés manuellement. Pour éviter d'endommager le mécanisme, n'utilisez jamais d'outils pour le verrouiller ou le déverrouiller. Pour régler la force de verrouillage, utilisez l'écrou de réglage situé à l'avant du levier et ne tournez pas le levier de serrage rapide.

Adaptation à l'utilisateur

Le cadre est l'un des éléments les plus importants à choisir lors de l'achat de votre vélo. Les cadres peuvent être conçus en différentes tailles avec des longueurs spécifiques (voir image 1c: taille du cadre). Le vélo peut être adapté à votre morphologie grâce à la taille du cadre (fixe) et aux composants assemblés. Il est très important de choisir la bonne taille de cadre, mais dans tous les cas, une adaptation correcte à votre morphologie peut également être obtenue en réglant/remplaçant d'autres composants tels que: le déport de la tige de selle, la largeur, le déport et les angles du guidon, les angles et les déports de la potence.

AVERTISSEMENT: si vous utilisez votre vélo pendant de longues périodes ou pour la performance, nous vous recommandons vivement d'effectuer un test anthropométrique afin d'obtenir les adaptations correctes à votre morphologie.

Les suspensions (sur les cadres tout suspendus et les vélos semi-rigides) doivent être réglées en fonction de outre poids et de votre style de conduite. Les principaux réglages que vous pouvez effectuer concernent la précharge et, si possible, la compression et le rebond. Voir *Timage 1D*.



Image 1D(a) - Simple Mono



Image 1D(b) - Mono professionnel

Pour obtenir une bonne maniabilité, il est prioritaire de régler les suspensions (voir également les fourches suspendues en 2D) en fonction des éléments suivants : SAG, la quantité de mouvement des amortisseurs sous le poids total du cycliste ; un réglage correct garantit que les amortisseurs ne sont ni trop durs ni trop mous.

Avertissements généraux

DANGER: toute modification apportée au cadre ou à la fourche annulera la garantie et constituera un danger pour la sécurité de l'utilisateur.

∑ DANGER: l'utilisation d'un vélo dont la taille n'est pas adaptée à votre morphologie peut entrainer un risque de blessure pour l'utilisateur et endommager le produit. Veuillez respecter les mesures. Si vous avez des doutes quant à la taille à choisir, contactez votre revendeur.

DANGER: ne fixez jamais le vélo en fibre de carbone avec une pince au support à vélo ou aux porte-vélos qui utilisent des pinces. Les tubes en fibre de carbone ont des parois minces et pouraient être endommagés. Si nécessaire, fixez-le au support à vélo ou au porte-vélos à l'aide d'un tube de selle en aluminium. Voir l'imao ! E.

L'ATTENTION: toutes les suspensions ne sont pas identiques et ont des utilisations et réglementations. Veuillez lire le manuel d'utilisation de la suspension. Les systèmes de suspension pneumatique ne doivent être chargés et réglés qu'avec leurs pompes soécfiques. N'utilisez aucune autre pompe.



Image 1E - Utilisation de portevélos pour les cadres en fibre de carbone

△ ▶ DANGER: Nos vélos (musculaires) sont conçus pour transporter au total : utilisateur + vélo + bagages d'un poids maximal de 120 kg pour les vélos pour jeunes et adultes et de 85 kg pour les vélos pour enfants.

Pour les EPAC (vélos à assistance électrique), la limite est de 120 kg (utilisateur + vélo + bagages).

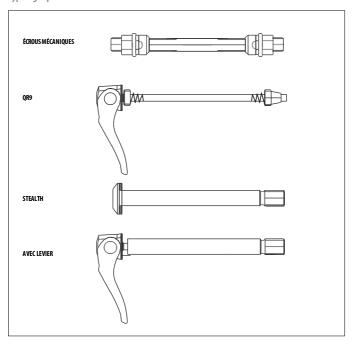
L'AVERTISSEMENT: Respectez la longueur d'origine de la suspension afin d'éviter de modifier la géométrie et, par conséquent, la maniabilité du vélo. Risque de blessures graves et de dommages au cadre.

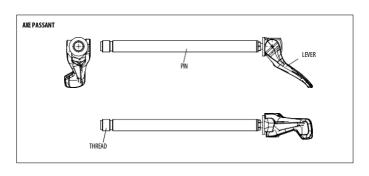
DANGER: comme tous les composants mécaniques, le vélo est soumis à l'usure et à des contraintes élevées. Les différents matériaux et composants peuvent réagir de différentes manières à l'usure ou à la fatigue due aux contraintes. Si la durée de vie prévue et l'utilisation d'un composant ont été dépassées, celui-ci peut soudainement céder, causant éventuellement des blessures au cycliste. Toute forme de fissure ou de rayure dans les zones soumises à des contraintes élevées indique que la durée de vie du composant est arrivée à son terme et qu'il doit être remplacé. En cas de doute, faites vérifier le composant par votre revendeur.

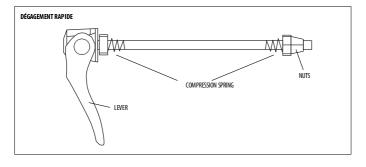
DANGER: pour les composants composites, les dommages causés par un choc peuvent être invisibles pour l'utilisateur. Les cadres en fibre de carbone doivent être traités avec beaucoup de précaution, car un choc mineur peut modifier la structure et entraîner à l'avenir une défaillance du cadre.

DANGER : pour tous les cadres, en cas d'accident, il est toujours recommandé de remplacer l'ensemble du vélo.

Type à goupille







Couples de serrage et contrôles périodiques

Valeurs de couple de serrage* en [Nm] - S	Maintenance		
Composant	Générique*	Contrôle à effectuer	Périodicité
Roue au châssis - Système d'écrous	30 - 45	Couple	Mensuel**
Roue à axe traversant à fourche	voir composant*	Couple	Mensuel**
Fourche au système de serrage rapide	-	Visuel (voir 6F)	Mensuel**
Porte-bidon - Cadre	4	-	-
Cadre à suspension arrière Linckage / Mono	6 - 10	Couple / Lubrification	Mensuel**
Accessoires (porte-bagages / garde-boue)	6-8	Couple	Mensuel**
Cadre	-	Propre	Mensuel

^{*} Si les composants comportent des indications de couple, utilisez-les. Ces valeurs sont uniquement fournies à titre indicatif.

Tableau 1F - Couples de serrage du système de cadre et contrôles périodiques à effectuer

Contrôles à effectuer avant chaque

utilisation:

Effectuez un contrôle visuel pour vérifier qu'il n'y a pas de fissures/dommages visibles sur le cadre. Comme indiqué précédemment, les cadres permettent l'interaction de tous les autres systèmes. Par exemple, un cadre peut être endommagé par une tige de selle mal serrée ou un étrier de frein à disque mal fixé. Veuillez donc lire attentivement les sections suivantes pour savoir ce qu'il faut contrôler dans les chapitres suivants.

Entretien général :

Nous vous recommandons de nettoyer votre vélo après chaque sortie afin de vérifier visuellement l'intégrité du cadre. N'utilisez pas de produits agressifs, car ils peuvent endommager la structure chimique du cadre.

ATTENTION: n'utilisez pas de support d'entretien pour vélo avec des pinces sur le cadre, car vous pourriez l'endommager.

Recommandations pour le transport

ATTENTION: certains porte-vélos commerciaux saisissent le vélo par la section tubulaire. Cela n'est pas recommandé, en particulier s'il s'agit d'un cadre en fibre de carbone.

<u>LiN</u> ATTENTION: lors de transports ou de stockages prolongés à la lumière directe du soleil, la structure chimique interne des cadres composites peut être endommagée. Veuillez couvrir et protéger le cadre afin d'éviter tout dommage.

^{**} Si non retiré. Si non après chaque installation/retrait.

2. SYSTÈME D'S DE LA FOURCHE

Fonction

Toutes les fourches sont une extension du cadre qui permet de diriger et de soutenir le vélo. Elles peuvent être suspendues ou rigides.

Dans le cas des fourches suspendues, leur fonction est d'absorber et de réduire toutes les irréquiarités du terrain.

Comment est-elle fabriquée?

Comme vous pouvez le voir sur l'image 2C, une fourche est généralement composée d'un pivot, d'une couronne, de bras et d'embouts/pattes. Comme le montre le schéma, il existe deux types principaux de fourches (suspendues ou rigides) qui peuvent avoir trois types de pivots différents (1"-1"18

 - conique) et deux types de fixations d'embouts (axe traversant-pattes ouvertes). Les fourches suspendues peuvent également être équipées d'un système de verrouillage (à distance-manuel) qui transforme la fourche suspendue en fourche rigide, avec ou sans réglage (précharge-rebond-compression).

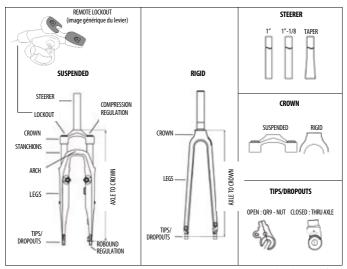


Image 2C - Schéma du système de fourche

Adaptation par l'utilisateur

Pour adapter votre fourche suspendue, vous pouvez la régler en fonction de votre poids et de votre style de conduite. Les réglages que vous pouvez effectuer dépendent du modèle de fourche, mais il s'agit généralement de la précharge et, lorsque cela est possible, de la compression et du rebond.

Le réglage des suspensions doit être effectué en fonction du SAG, c'est-à-dire la course des amortisseurs sous le poids total du cycliste en position stable. Un SAG correctement réglé garantit que les amortisseurs ne sont ni trop rigides ni trop souples.

Le réglage du SAG doit être effectué par des techniciens spécialisés. Veuillez contacter votre revendeur.

DANGER: Il est possible de mettre à niveau la fourche, mais il est obligatoire de respecter: la distance entre l'axe et la couronne (voir image 2c), le déport, la longueur, la taille des roues et les spécifications du tube de direction (1" - 1" 1/8 - conique) du vélo d'origine. Si ces paramètres ne sont pas respectés, la géométrie générale du vélo peut être modifiée, ce qui peut entrainer une détérioration de la maihabilité, des blessures, voire la mort.

Les différents types de VTT

- Le VTT rigide n'a pas de suspension. Parfait pour rouler sur un terrain (très) lisse, il est très réactif et offre de bonnes performances de pédalage.
- Le **VTT semi-rigide** est équipé d'une suspension avant. Il en existe de nombreuses variétés, les plus courantes étant les fourches à suspension pneumatique et les fourches à ressort hélicoïdal.
- Le VTT tout suspendu dispose de deux suspensions : une suspension avant avec une fourche à suspension et une suspension arrière, appelée amortisseur.

Suspensions

1. Le type de ressort

Pour fonctionner, une fourche et/ou des amortisseurs ont besoin d'un « effet ressort » qui peut absorber l'ênergie puis la libérer pour revenir à sa position initiale. Ces suspensions sont fabriquées avec deux types de ressorts : un ressort hélicoïdal (ou simplement une bobine) et un ressort pneumatique (à air).

L'avantage du premier est qu'il est plus simple, réduit les frottements et ne modifie pas le comportement lors de lonques descentes.

Le second est un peu plus difficile à régler et à entretenir, mais il est plus léger et, lorsqu'il est correctement réglé, il fonctionne bien pour tous les cyclistes.



Verrouillaae

Réglage de la suspension avant

Pour régler le niveau de suspension avant, vous pouvez tourner le barillet de réglage situé sur le côté gauche de votre fourche d'un demi-tour. Vous entendrez un clic après chaque demitour. Continuez jusqu'à obtenir le niveau de suspension souhaité.





Plage de réglage de l'amortisseur

Verrouillage de la suspension sur la fourche

Tournez la molette bleue de droite dans le sens horaire pour verrouiller la suspension et dans le sens antihoraire pour la déverrouiller. Il est préférable de verrouiller la suspension sur une surface plane et de la déverrouiller sur des surfaces accidentées.



2. Débattement

La « course » d'une fourche est la distance maximale que la fourche peut parcourir avant d'atteindre la butée. Cette distance, exprimée en millimètres, varie de 80 mm pour les vélos conçus pour les terrains plats à plus de 200 mm pour les VTT de descente.

L'amortisseur fonctionne de manière légèrement différente : en plus de se comprimer, il déplace le triangle arrière de votre cadre.

3. L'affaissement

L'affaissement fait référence à la course du ressort hélicoidal ou pneumatique lors de l'amortissement d'un choc. Lorsque vous heurtez des irrégularités du terrain, la ou les jambes intérieures (montants) de votre fourche descendent dans les jambes extérieures (glissières) pour amortir les chocs (l'amortisseur fonctionne de la même manière).

L'affaissement correspond au pourcentage de descente de la suspension dans les glissières lorsque le cycliste monte sur le vélo.

4. Le système hydraulique

La plupart des amortisseurs sont équipés d'un système hydraulique. Il s'agit d'un cartouche composé d'un piston perforé se déplaçant dans l'huile, qui ralentit le mouvement des montants dans les glissières afin de maintenir la stabilité du vélo. Cela réduit le rebond des suspensions après l'effet de relâchement du ressort.

La cartouche hydraulique peut être réglée de deux façons : la compression et le rebond (ou relâchement). Le réglage de la compression contrôle la vitesse à laquelle la suspension s'abaisse, tandis que le réglage du rebond détermine la vitesse à laquelle la suspension revient à sa position initiale après avoir amorti un choc.

∠∑DANGER : Les réglages de suspension indiqués dans ce manuel sont donnés à titre indicatif uniquement. Tout réglage doit être vérifié et effectué en fonction de votre type de suspension. Pour plus de fiabilité et de sécurité, consultez un technicien qualifié.

Comment régler votre affaissement

Déterminer l'affaissement de votre fourche et/ou de votre amortisseur

Le premier réglage à effectuer sur vos suspensions est l'affaissement. L'objectif est de définir le meilleur niveau de dureté du ressort en fonction de votre poids en tant que cycliste, de votre style de conduite, du type de terrain et de vos préférences personnelles. L'affaissement correspond à la course de la suspension lorsque le cycliste est assis sur le vélo. Il est calculé en pourcentage de la course totale.

2. Réglage de votre affaissement

2.1 Suspensions à ressort hélicoïdal (bobine)

Avec ce type de suspension, le cadran de réglage qui régule la tension du ressort est généralement situé sur le T de votre fourche, sur le côté droit. Il est souvent marqué « précharge ». Il suffit de tourner le cadran dans le sens des aiguilles d'une montre pour serrer le ressort et dans le sens inverse pour le desserrer.

2.2 Suspension pneumatique (ressort pneumatique)

Pour une suspension pneumatique (ressort pneumatique), vous aurez besoin d'une pompe haute pression pour suspension afin de gonfler votre chambre à air. Plus la pression à l'intérieur de la chambre est élevée, plus le ressort sera ferme. En d'autres termes.



Joint torique sur le tube de support



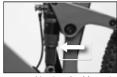
Le déplacement du joint torique sur la fourche indiaue la course utilisée

plus vous souhaitez d'affaissement, moins vous devez injecter d'air, et vice-versa. La valve permettant de pomper de l'air est généralement située sur le côté gauche du T de la fourche.

ATTENTION: ne serrez pas trop le bouchon de la valve d'air; son but n'est pas de retenir l'air, mais plutôt de protéger la valve des éléments extérieurs tels que la boue ou la poussière.

Pour vérifier si l'affaissement est correct, placez un collier de serrage en rilsan (nylon) autour d'un des amortisseurs. Si votre fourche ou votre amortisseur est équipé d'un joint orique (également appelé joint torique) sur l'amortisseur, vous n'avez pass besoin de mettre de collier de serrage. Enfilez tout votre équipement de cyclisme : casque, chaussures, sac, lunettes, protections, puis enfourchez votre vélo. Asseyez-vous sur le vélo, les pédales à l'horizontale, les mains sur le guidon, et appuyez-vous contre le mur avec votre coude ou demandez à quelqu'un de vous tenir. Faites glisser le joint torique ou le collier en nylon jusqu'au joint de fourche, puis descendez du vélo en prenant soin de ne pas comprimer la suspension.

Déterminez la course obtenue en mesurant la distance entre le joint torique et le joint de fourche. Calculez ensuite la proportion de cette course par rapport à la course maximale de votre suspension, et vous obtiendrez votre affaissement:



Joint torique en haut de la suspension



Le déplacement du joint torique sur la suspension indique le débattement utilisé

(débattement total * 100) / débattement de la fourche = sag

Si votre affaissement est trop important, desserrez le ressort hélicoïdal ou laissez s'échapper un peu d'air de votre ressort pneumatique. S'il est trop faible, faites l'inverse : serrez le ressort hélicoïdal ou ajoutez de l'air. Répétez ensuite le test.

ATTENTION: si vous modifiez la pression de votre suspension, n'oubliez pas de pomper deux ou trois fois votre fourche ou votre amortisseur afin de répartir l'air entre les chambres positive et négative (si vous avez une fourche à suspension pneumatique).

Comment régler votre rebond

Vérifiez si votre fourche est équipée d'un cadran permettant de régler le rebond. Sur la grande majorité des fourches, ce cadran se trouve sous le montant droit. Il est souvent marqué SLOW (ou +) pour indiquer le ralentissement du rebond, et FAST (ou -) pour un rebond plus rapide.

ANGER: le réglage du rebond (ou relâchement) détermine la vitesse à laquelle la suspension revient à sa position initiale après avoir amorti un choc. S'il est trop rapide, vous pouvez ressentir un effet de recul qui pourrait déstabiliser le vélo, voire vous faire tomber. Si vous débutez en VTT, nous vous recommandons de ne pas régler le rebond au niveau le plus élevé. À l'inverse, si le rebond est trop lent lorsque vous roulez sur un terrain très accidenté, votre suspension n'aura pas le temps de revenir complètement à sa position initiale avant d'avoir à amortir le choc suivant et vous la sentirez rapidement heurter la butée.

Votre réglage dépendra de trois critères : votre poids, votre style de conduite et le terrain sur lequel vous roulez.

Par exemple, un cycliste débutant sur un terrain plus régulier aura besoin d'un rebond plus lent qu'un cycliste plus expérimenté roulant sur des terrains plus accidentés ou bosselés. Les terrains très accidentés avec de longs éboulis, des marches ou des sauts nécessitent un rebond rapide. Le rebond idéal est celui qui lisse le terrain autant que possible.

Comment régler la compression de votre suspension

Ce réglage est un peu plus compliqué que les deux précédents. N'oubliez pas : le réglage de la compression modifie la vitesse à laquelle la suspension descend (se comprime). Il s'effectue à l'aide d'un cadran portant la mention CHARGER ou COMPRESSION situé à droite du T de la fourche

Les suspensions d'entrée de gamme ne permettent généralement pas de régler la compression ; d'autres n'ont que deux positions (ouverte, fermée), d'autres ont un seul réglage de compression qui peut être réglé sur plusieurs positions, et enfin, les fourches VTT enduro/gravity haut de gamme ont deux mécanismes de réglage de la compression.



Réglage de la raideur du ressort à l'aide d'une pompe à

L'amortisseur est réalé à l'aide d'un volant de réalage

amortisseur

1. Verrouillage de la suspension

Sur certaines fourches et certains amortisseurs, le cadran de compression n'a que deux positions : ouverte et fermée. Lorsque le cadran est en position ouverte, la suspension fonctionne normalement. En position fermée, la suspension est beaucoup plus rigide, presque « entièrement verrouillée », ce qui offre de meilleures performances sur les terrains plus lisses, les montées ou les routes pavées.

Pour verrouiller la suspension, il suffit de tourner le cadran situé soit sur le guidon, soit sur la suspension elle-même, selon le modèle.

2. Réglage de la compression à basse vitesse

Ce réglage n'est disponible que sur les suspensions qui disposent d'un ou deux réglages de compression à l'aide d'un cadran à plusieurs positions. Lorsque la fourche ou les amortisseurs ne disposent que d'un seul réglage de compression, ce réglage permet de réguler la compression à basse vitesse. Il concerne la compression de la suspension au début d'une sortie ou lors du passage sur de petites bosses, lors du freinage ou lorsque le cycliste applique une force de pédalage.



Dans le cas d'une suspension pneumatique, il sera necessaire d'ajuster la pression d'air

Un réglage de compression à basse vitesse trop ouvert peut entraîner une perte de traction lors de l'application d'une force, du freinage ou dans un virage relevé ou incliné. À l'inverse, un réglage de compression à basse vitesse trop fermé rendra vos suspensions trop fermes et vous ressentirez beaucoup plus les vibrations des petites bosses dans vos bras.

3. Réglage de la compression à haute vitesse

Ce réglage ne se trouve que sur les suspensions qui disposent de deux mécanismes de réglage de la compression. La baque centrale sert à régler la compression à basse vitesse, tandis que la baque extérieure sert à régler la compression à haute vitesse. Il s'agit de la compression de la suspension en fin de course, ou sur de grosses bosses telles que des terrains très accidentés, ou lors de l'atterrissage après un saut.

Si, lors de descentes raides sur un terrain très accidenté, vous avez l'impression de manquer de maniabilité ou que votre vélo tremble trop, votre réglage de compression à haute vitesse est trop fermé. À l'inverse, si vous avez l'impression que la fourche ou l'amortisseur s'enfonce trop lors des chocs, c'est parce que votre compression à haute vitesse est trop ouverte.

Avertissements généraux

ATTENTION : ces lignes sont destinées aux fourches générales. La plupart d'entre elles sont déjà accompagnées d'un manuel d'utilisation spécifique. Dans ce cas, utilisez ce manuel comme référence principale pour les réglementations, l'entretien, les couples de serrage, etc. Si des instructions spécifiques manquent, veuillez contacter votre revendeur en cas de doute.

AVERTISSEMENT: La combinaison fourche et cadre doit permettre un angle de rotation maximal de 60° conformément aux normes. Cela ne signifie pas que la fourche peut pivoter à 360° sans toucher le cadre ou endommager les câbles. (Exception pour les vélos BMX équipés d'un système à rotor).

Couples de serrage et contrôles périodiques

Valeurs de couple de serrage* en [Nm] - Système de fourche		Entretien	
Composant	Générique*	Contrôle à effectuer	Périodicité
Roue à fourche - Système d'écrous	30	Couple	Mensuel**
Roue à axe traversant à fourche	voir composant*	Couple	Mensuel**
Fourche au système de serrage rapide	-	Visuel (voir 6F)	Mensuel**
Pivot de fourche	-	Propre	Mensuel

^{*} Si les composants comportent des indications de couple, utilisez-les. Ces valeurs sont uniquement fournies à titre indicatif.

Tableau 2F - Couples de serrage et contrôles périodiques à effectuer sur le système de fourche

Contrôles à effectuer avant chaque

utilisation:

Effectuez un contrôle visuel avant chaque utilisation afin de vérifier qu'il n'y a pas de fissures/dommages visibles sur la fourche.

△ DANGER: les fourches interagissent avec d'autres systèmes et des fourches non contrôlées peuvent donc causer des dommages graves et créer des situations très dangereuses:

- $\bullet \ conduire \ le \ v\'elo \ avec \ un \ jeu \ de \ direction \ desserr\'e \ peut \ endommager \ le \ cadre \ et \ la \ four che ;$
- perte de contrôle due à une potence et un guidon non serrés sur le pivot de fourche ;
- perte de direction ou freinage inattendu du vélo en raison d'une roue non fixée à la fourche ;
- compromettre le freinage en raison d'un étrier de frein à disque non fixé à la fourche.

Veuillez donc lire attentivement les sections suivantes pour savoir ce qu'il faut contrôler dans les chapitres suivants.

Entretien général:

Le bon fonctionnement des fourches suspendues et de leurs composants est directement lié à leur état de propreté. De petites particules de poussière peuvent endommager les joints internes. Veuillez nettoyer régulièrement et avec soin les tubes de direction afin de préserver leur bon fonctionnement. Le verrouillage et le déverrouillage continus de la fourche alors que la télécommande est présente peuvent



Image 41 - Entretoise d'étrier de frein

également compromettre le système de verrouillage, il convient donc d'utiliser le verrouillage de manière consciencieuse.

Recommandations pour le transport

Si la roue est démontée pour le transport, veillez à ne perdre aucun composant. Si le système est équipé d'un axe traversant, réinsérez l'axe dans la fourche afin d'éviter toute compression ou endommagement de celle-ci.

AVERTISSEMENT: dans le cas d'un système de frein à disque, ne transportez jamais le vélo à l'envers ; une fois la roue démontée, veillez à insérer l'entretoise en plastique entre les patins de frein afin d'éviter tout contact accidentel avec le levier de frein qui pourrait provoquer la fermeture des patins (voir image 4I).

Si le vélo est équipé d'un système de freinage V/C, veillez à débloquer l'étrier de frein afin de pouvoir retirer facilement la roue,

^{**} Si elles n'ont pas été retirées. Si ce n'est pas le cas après chaque installation/retrait.

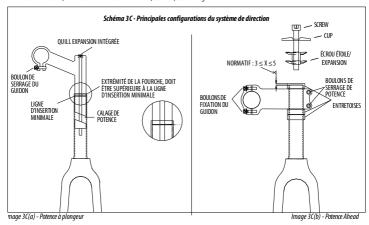
3. SYSTÈME D'S DE DIRECTION

Fonction

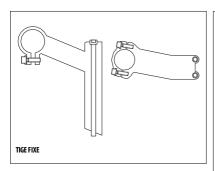
Ce système permet de contrôler la direction du vélo et offre un soutien aux utilisateurs. Il se compose généralement d'un guidon, d'une potence, d'un jeu de direction, d'un écrou d'expansion/étoile et d'une entretoise. Ce système est directement lié au système de fourche et de radre.

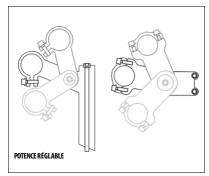
Comment il est fabriqué

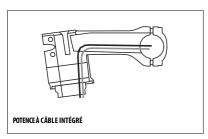
Comme le montre le schéma 3C, il existe deux configurations principales différentes pour la jonction entre la fourche et la potence. Les deux poursuivent le même objectif : crierée une jonction solide entre la fourche et le guidon permettant de contrôler la direction du vélo et d'assister l'utilisateur. mais aussi de fixer des commandes. des feux etc. sur le quidon.

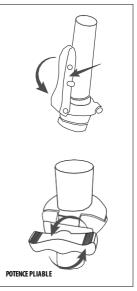








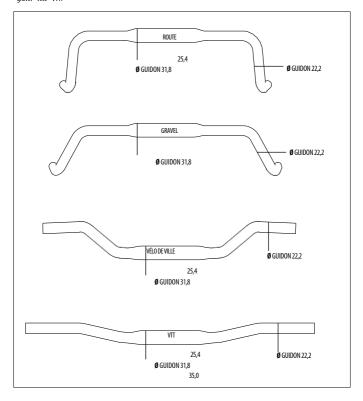






La principale différence entre les deux types réside dans le fait que la potence à plongeur nécessite une fourche à pivot fileté (voir image 3C(a)), tandis que le type Ahead n'en a pas besoin (voir image 3C(b)).

Il existe plusieurs types de guidons en fonction de l'utilisation et du type de vélo, comme le montre l'image 3C(c). Types de guidons : route - gravel - ville - VTT.



La jonction entre le cadre et le système de direction (fourche-potence) est assurée par un kit de roulements de direction qui permet le contrôle de la direction de la fourche. Il existe 3 types principaux de roulements de direction : intégrés, semi-intégrés et externes. Quel que soit le type de roulements de direction, il est fortement recommandé de faire appel à un technicien pour le réglage et le serrage.

Adaptation à l'utilisateur

Tous les composants de ce système (à l'exception du jeu de direction, car il est étroitement lié au cadre) peuvent être réglés, changés ou améliorés en fonction des caractéristiques physiques de l'utilisateur final (veillez à respecter les mêmes spécifications de diamètre (ø) que les composants d'origine). Le guidon peut être tourné autour de l'axe de la potence afin de trouver la position/l'angle le plus approprié pour l'utilisateur. Il existe différentes possibilités de mise à niveau sur le marché en ce qui concerne les guidons et les potences. Toutes les potences peuvent être réglées en hauteur : pour la version à plongeur : en insérant ou en retirant.



Pour la potence Ahead : en modifiant la disposition des entretoises sur le pivot de fourche. (Voir image 3(fh))

AVERTISSEMENT : respectez le nombre d'entretoises fournies à l'origine.

Certaines potences peuvent également être réglées en angle afin de garantir une plus grande flexibilité en fonction de la morphologie de l'utilisateur.

AVERTISSEMENT: assurez-vous que l'orientation de la potence est correctement alignée avec la direction de la roue pour garantir des conditions de conduite sûres.

Avertissements généraux

DANGER: respectez toujours la marque d'insertion minimale indiquée sur la potence (pour la version à plonqeur) ou le nombre de entretoises (version Ahead).

DANGER: Ne dépassez jamais la limite de couple de serrage pour chaque composant. La valeur correcte est généralement indiquée sur le composant (à l'exception du jeu de direction).

AVERTISSEMENT: lors du réglage de la hauteur du guidon, veillez à vérifier le dégagement entre la fourche et le cadre afin de pouvoir bouger librement de 30° dans un sens et de 30° dans l'autre. En cas d'angle plus important, assurez-vous que la rotation n'interfère pas avec le cadre du vélo, car cela pourrait endommager les câbles, les leviers de frein, les commandes, le cadre et le guidon. Cela ne signifie pas que la fourche peut pivoter à 360° sans toucher le cadre ou endommager les câbles (à l'exception des vélos BMX équipés d'un système à rotor).

DANGER: avant toute utilisation, il est nécessaire de vérifier que toutes les vis de fixation sont correctement serrées. La vérification susmentionnée garantit la sécurité de l'utilisateur final lors de l'utilisation normale du vélo.

DANGER: sur les vélos pliants, avant d'utiliser le vélo, vérifiez que la vis d'expansion à l'intérieur du tube de direction est correctement serrée.

AVERTISSEMENT : la vérification mentionnée ci-dessus doit être effectuée sur les vis de fixation de tous les modèles de guidon et de tige de selle équipant le vélo. Il est recommandé de faire effectuer ces opérations par un technicien qualifié.

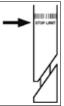


Image 3D - Repère d'insertion minimale de la potence à plongeur







Vis d'expansion - vélopliable

Couples de serrage et contrôles périodiques

Vérifiez le couple de serrage (Nm) indiqué directement sur le composant.

Valeurs de couple de serrage* en [Nm] - Système de direction		Entretien	
Composant	Générique *	Contrôle à effectuer	Périodicité
Tige de fourche - Fourche	18 - 20	Couple	Mensuel**
Potence Ahead - Fourche	5	Couple	Mensuel**
Collier de guidon M6	12 - 14	Couple	Mensuel**
Collier de serrage M8	14 - 18	Couple	Mensuel**
Kit de casque	-	Graisse	Mensuel

^{*} Si les composants comportent des indications de couple, utilisez-les. Ces valeurs sont uniquement fournies à titre indicatif.

Tableau 3F - Couple du système de direction et contrôles périodiques à effectuer

Contrôles à effectuer avant chaque

utilisation:

Pour garantir votre sécurité, il est fortement recommandé d'effectuer un test simple, comme indiqué sur l'image 3G, avant chaque utilisation du velo. Tout en tenant le guidon à deux mains sur les poignées et la roue avant avec les deux jambes, essayez de faire tourner le guidon dans les deux sens en simulant les forces de rotation. Si le guidon bouge sans que la roue ne bouge, il faut immédiatement vérifier et serrer la jonction entre la potence et la fourche.

L'alignement correct du guidon et de la roue avant permet un contrôle précis de la direction et une conduite fluide. L'angle entre le quidon et la roue avant doit être de 90°.



Image 3G - Test de l'alignement correct de la junction entre la potence et la fourche

Entretien général:

La jonction fourche-potence doit tourner sans à-coups. Cette jonction doit être contrôlée et resserrée (si nécessaire) périodiquement par un technicien, car elle ne dispose pas d'indication de couple spécifique : si elle est trop serrée, les roulements seront bloqués et ne permettront pas le mouvement de la direction. À l'inverse, un serrage insuffisant endommagera les roulements en raison d'un relâchement. Il est également essentiel de graisser périodiquement le kit de direction comme indiqué dans le tableau des couples. Si vous nettoyez ou lavez les composants après les avoir graissés, vous devez les sécher après chaque lavage afin de les protéger contre la rouille ou l'endommagement des roulements.

Recommandations pour le transport

Pour faciliter le transport de votre vélo et gagner de la place sans démonter les roues, il est possible de retirer la potence et de tourner le guidon à 90° afin de l'aligner dans le même sens que la roue (sens de roulement).

Lorsque vous fixez le guidon, n'oubliez pas de le redresser (perpendiculairement à la direction de la roue) et veillez à serrer toutes les vis de fixation à la tension correcte avant de rouler.

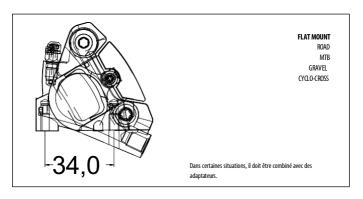
Si vous transportez votre vélo avec un support pour voiture, il est toujours recommandé de fixer le système de direction afin d'éliminer tout mouvement libre.

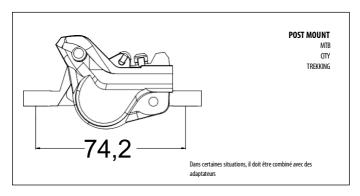
^{**} Si non démonté. Si non après chaque installation/démontage.

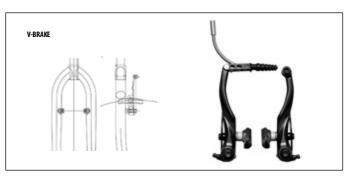
4. SYSTÈME DE FREINAGE

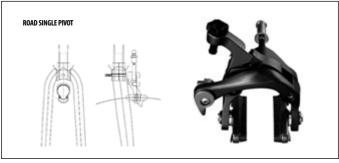
Fonction

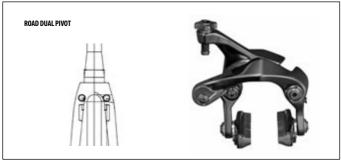
Sa fonction principale est de garantir que le vélo s'arrête lorsque cela est nécessaire. Quel que soit le type de système de freinage installé sur votre vélo, tous fonctionnent selon le même principe en appliquant une force de friction pour réduire la vitesse de rotation des roues.





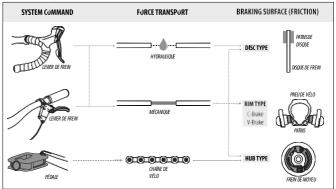






Comment ca marche

Sur l'image 4C, vous pouvez voir les systèmes de freinage les plus utilisés et leurs principaux composants, classés selon leur fonction spécifique au sein du système :



Adaptation à l'utilisateur

Pour obtenir les meilleures performances de freinage et s'adapter à votre morphologie, le levier de frein peut être réglé (sur certains modèles) en fonction de la longueur de vos doigts. Voir le réglage correct sur l'image 4D(a). Ce réglage est possible grâce à une petite vis (le cas échéant) généralement située dans le levier de frein, comme vous pouvez le voir sur l'image 4D(b).

DANGER: lorsque la force de freinage maximale est appliquée, le levier ne doit pas toucher le guidon. Si cela se produit, il peut s'agir d'une fuite de liquide dans le système de freinage hydraulique ou d'un câble endommagé dans le cas d'un système non hydraulique. Une maintenance extraordinaire doit être effectuée de toute urgence.

ATTENTION : si vos mains n'atteignent pas les leviers ou si la force exercée sur le levier est excessive, demandez à votre revendeur de régler la distance des leviers et l'intensité de la force nécessaire pour freiner.



Image 4D(a) - Réglage du levier de frein

Image 4C - Schéma du système de freinage



Image 4D(b) - Réglage du levier de frein

Avertissements généraux

△→ DANGER: La force de freinage doit être contrôlée et équilibrée (arrière et avant) et doit être augmentée progressivement. La force de freinage ne doit pas être appliquée brusquement, car cela peut entraîner une répartition dangereuse du poids provoquant un renversement (voir image 4E), un dérapage des roues, des chutes et des blessures graves, voire mortelles.

DANGER: lors du freinage, les surfaces de freinage (disques, plaquettes et jantes) peuvent surchauffer et atteindre des températures élevées. Évitez tout contact immédiatement après utilisation et attendez quelques minutes avant de les toucher.

DANGER: Consultez toujours un spécialiste en cas de dysfonctionnement du système de freinage, de perte de pression ou de fuite de liquide du système.

DANGER: En cas de conditions météorologiques défavorables, de boue, de pluie ou de neige, la force de friction exercée par les plaquettes diminue considérablement. Sur sol mouillé, le vélo aura besoin d'une distance supplémentaire pouvant atteindre 50 % pour s'arrêter complètement.

ATTENTION: les composants du système de freinage peuvent produire des bruits lorsque les surfaces sont exposées à un taux d'humidité élevé, à la saleté ou à d'autres agents externes.



Image 4E - DANGER, ne pas répéter cette opération (frein avant excessif)

Couples de serrage et contrôles périodiques

Le tableau 4F indique les valeurs indicatives de couple de serrage pour tous les composants du système de freinage.

 Λ

DANGER: le tableau ci-dessous et ses valeurs se réfèrent à une utilisation normale (hors compétition)

AVERTISSEMENT : si la valeur est indiquée sur la pièce elle-même, utilisez cette valeur.

Valeurs de couple de serrage*** en [Nm] - Système de freinage **Entretien** Composant / Margue Shimano Sram Générique* Contrôle à effectuer Période Fixation du frein à étrier - Cadre 6-8 5-7 7 - 10 Couple Mensuel** Fixation du frein à étrier - Fourche 9 - 10 7 - 10 Couple Mensuel** 6-8 Boulon de fixation des mâchoires/plaquettes 5-8 Couple Mensuel** de frein Guidon - Levier de frein 6-8 6-8 Couple Mensuel** Couple Mensuel** Disque de frein - Moyeu 6.2 4-6 Visuel - Voir Pneus / Plaquettes / Disgues / Jantes Hebdomadaire⁴ image 4G

Tableau 4F - Couple de serrage du système de freinage et contrôles périodiques à effectuer

À contrôler avant chaque utilisation :

Avant de rouler, vérifiez que l'ensemble du système fonctionne correctement en actionnant le levier et en vérifiant que la roue du levier enfoncé ne tourne pas. En général, nos vélos sont équipés d'un levier gauche pour la roue avant et d'un levier droit pour la roue arrière.

AVERTISSEMENT : il est important de contrôler l'usure des composants de friction. Voir *l'image 46* pour les contrôler visuellement.

AVERTISSEMENT: des contrôles plus approfondis doivent être effectués périodiquement (nous recommandons de les faire effectuer par un revendeur) afin de vérifier l'absence de fuite de liquide (dans le cas des systèmes hydrailueuse) ou l'intédrité des cablès (dans le cas des systèmes mécanilueuse) ou l'intédrité des cablès (dans le cas des systèmes mécanilueuse).

Entretien général :

Si vous remarquez que le système de freinage perd de sa puissance en raison de la dégradation des composants d'usure, organisez de toute urgence une intervention d'entretien extraordinaire chez un revendeur agréé. Il est important de maintenir les composants propres et secs après chaque utilisation.

^{*} Si les composants comportent des indications de couple, utilisez-les. Ces valeurs sont uniquement fournies à titre indicatif.

^{**} Si elles n'ont pas été retirées. Si ce n'est pas le cas, après chaque installation/retrait.

^{****} Les valeurs sont indicatives et doivent être contrôlées par le revendeur et à l'aide d'un outil dynamométrique. - NE CONVIENT PAS À LA COMPÉTITION -

AVERTISSEMENT : l'utilisation de détergents et autres solvants est interdite pour nettoyer le système, car ils _{laissent} toujours un peu d'huile dessus. Veuillez utiliser uniquement des produits de nettoyage spécifiques pour freins.

, DANGER: N'utilisez pas le vélo si l'un des systèmes de freinage est cassé ou endommagé, car cela pourrait entraîner des chutes et des blessures graves, voire mortelles.

Recommandations pour le transport

Si le vélo est équipé d'un système hydraulique à disque, ne le transportez jamais à l'envers ; si vous retirez les roues, insérez l'entretoise en plastique fournie avec le vélo. (Voir image 4I). Si un système de frein V/C est installé, veillez à débloquer l'étrier de frein afin de pouvoir retirer facilement la roue.

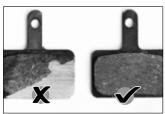


Image 4G(a)



Image 4G(b)







Imaae 4G(d)

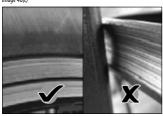


Image 4G(e)

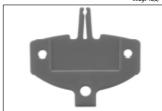


Image 41 - Entretoise d'étrier de frein

5. SYSTÈME D'S DE TRANSMISSION

Fonction

La fonction principale est d'assurer la transformation et le transfert de l'énergie humaine vers la roue arrière. Il existe une infinité de types de systèmes de transmission qui permettent aux utilisateurs d'adapter la puissance en fonction du type de terrain et de la vitesse souhaitée. L'objectif principal est de permettre aux utilisateurs de maintenir une cadence optimale (60/90 tours de pédale par minute) indépendamment de la pente du terrain ou de la vitesse souhaitée.

Comment est-il fabriqué?







nangement de vitesse REVO

Manette traditionnelle - Tirer

Manette traditionnelle

Sur l'image 5C, vous pouvez voir les principales pièces du système de transmission (configuration habituelle, mais il peut également être inversé):

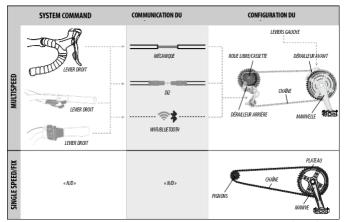


Image 5C - Principaux composants du système de transmission

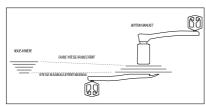
Adaptation par l'utilisateur

Comme vous pouvez le voir sur l'image SC, le système est complexe et toute modification doit être effectuée avec précision avec l'aide de votre revendeur. Tous les composants ne sont pas compatibles entre eux. La chaîne, les pignons, le dérailleur, etc. sont conçus spécifiquement pour chaque système.

Lorsqu'un système à plusieurs vitesses est installé, utilisez le levier gauche pour déplacer le dérailleur avant vers différents plateaux (2 ou 3). En règle générale, comme le montre l'image 5D(a), lorsque vous grimpez une côte, la chaine doit être positionnée sur le côté gauche (à l'avant : petit plateau, à l'arrière : grand pignon). Cela ralentira le vélo, mais vous demandera moins d'efforts et vous permettra d'avancer plus rapidement. À l'inverse, pour atteindre la vitesse maximale, la chaine doit être positionnée sur

côté droit (avant : grand plateau, arrière : petit pignon), ce qui réduit la vitesse mais augmente l'effort.

Une utilisation correcte de l'alignement de la chaîne permet de réduire l'usure du système d'entraînement (voir pignons/pignon).



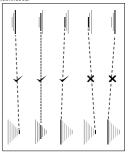


Image 5D(a) - Positions de la chaîne dans un système à plusieurs vitesses

Image 5D(b) - Positions de la chaîne dans un système à plusieurs vitesses

Avertissements généraux

<u>ATTENTION</u>: lors du changement de vitesse, il est important de réduire la puissance exercée sur les pédales afin de réduire la contrainte générale exercée sur le système et de garantir sa longévité.

L'AVERTISSEMENT : portez des pantalons droits ou utilisez des pinces à pantalon pour éviter qu'ils ne se coincent dans la chaîne ou d'autres parties du système.

ATTENTION: (lorsqu'un pédalier à plusieurs plateaux est installé) évitez d'utiliser les configurations incorrectes illustrées sur *l'image SD(b)*.

DANGER: lors du nettoyage ou de la conduite, faites attention aux pièces rotatives qui pourraient provoquer des blessures graves.

DANGER: une chaîne non entretenue ou mal fermée/installée peut provoquer des blessures graves, voire mortelles.

DANGER: Le remplacement des combinaisons d'origine du système (nombre de dents, longueur de manivelle, type de chaîne, pédales, dérailleur et commandes) peut réduire la sécurité du cycliste. Prêtez une attention particulière à la distance entre la else pièces rotatives (en particulier à la distance entre la pédale et la roue avant).

Couples de serrage et contrôles périodiques

Valeurs de couple de serrage* en [Nm] - Système de transmission		Entretie	Entretien	
Composant	Générique*	Contrôle à effectuer	Périodicité	
Pédalier - Ensemble de mouvement central	34 - 44	Couple	Mensuel**	
Ensemble de mouvement central - Cadre	25 - 30	Couple	Mensuel**	
Dérailleur arrière - Cadre	8 - 15	Couple	Mensuel**	
Dérailleur avant - Cadre	5-7	Couple	Mensuel**	
Pédales - Pédalier	34 - 40	Couple	Mensuel**	
Manettes de vitesse - Guidon	6-8	Couple	Mensuel**	
Système de transmission	-	Étalonnage	Mensuel**	

st Si les composants comportent des indications de couple, utilisez-les. Ces valeurs sont uniquement foumies à titre indicatif.

Tableau 5F - Couple du système de transmission et contrôles périodiques à effectuer

Contrôles à effectuer avant chaque utilisation :

Dans le cas d'un système à vitesse unique, veillez à vérifier la tension de la chaîne afin de garantir des conditions de fonctionnement correctes. Comme le montre l'image 5G, la chaîne doit être suffisamment tendue pour pouvoir se déplacer verticalement entre 1 et 2 cm. 5i elle est trop tendue, elle ne pourra pas se déplacer verticalement. Pour régler la tension de la chaîne, déplacez la roue arrière vers l'arrière (pour la tendre) ou vers l'avant (pour la détendre). Pour effectuer cette opération, déverrouillez le système de fixation rapide ou l'écrou de la roue arrière. Voir chapitre 6.

Dans le système à plusieurs vitesses, la tension est assurée par le dérailleur arrière.

Vérifiez que le système est propre et lubrifié avant chaque utilisation afin de garantir la longévité des composants.

DANGER: si la chaîne est trop tendue, elle risque de se rompre; si cela se produit alors que vous appuyez sur la pédale, vous risquez de vous blesser gravement, voire de mourir.

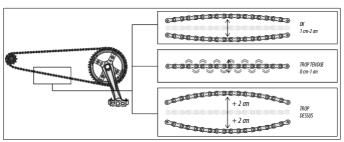


Image 5G - Tension de la chaîne dans les systèmes à vitesse unique

^{**} Si non démonté. Si non, après chaque installation/démontage.

Entretien général:

Pour tous les types de systèmes, après une utilisation prolongée, la chaîne, les plateaux, les pédales, le mouvement central et la cassette peuvent présenter des signes d'usure et devoir être remplacés. Voir l'image 5H(a) pour comprendre quand ils doivent être remplacés.

Pour éviter la dégradation du système, effectuez un réglage périodique des dérailleurs, des câbles (dans le cas d'un système mécanique),

de la batterie et des connexions (dans le cas d'un système électrique) et des commandes de vitesse. Dans un système mécanique, pour régler le bon fonctionnement des pièces mobiles (dérailleurs et commandes), vous devez garantir une tension correcte du câble entre elles. Veillez également à régler les courses limites du dérailleur : supérieure « H » et inférieure « L » à l'aide des vis, comme indiqué sur l'image 5H(b).

Nous vous recommandons de faire régler les vitesses chez un revendeur officiel afin de garantir leur bon fonctionnement.

AVERTISSEMENT : un mauvais réglage des limites du dérailleur peut endommager les pièces.



Image 5H(a) - Contrôle visuel du plateau et des pignons

Recommandations pour le transport

Le dérailleur, les leviers et les câbles sont des éléments délicats et complexes qui doivent être protégés lors du transport de votre vélo. Si les roues sont démontées pour le transport, soyez très prudent car le dérailleur arrière et le plateau avant peuvent être endommagés.

Si un système à vitesses multiples est installé, avant de retirer la roue arrière, placez la chaîne sur le pignon le plus petit.

H

Image 5H(b) - Réglage des limites du dérailleur

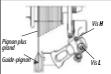
Réglage des vis de butée du dérailleur arrière

La plage de mouvement du dérailleur peut être réglée à l'aide des vis H et L La vis L permet de régler la limite supérieure (du côté du pignon le plus grand). Lorsque la vis L est desserrée, la chaîne est positionnée plus vers l'extérieur du plus grand pignon. La vis H permet de régler la limite inférieure (du côté du plus petit pignon). Lorsque vous desserrez la vis H, la chaîne est positionnée plus vers l'extérieur du plus petit pignon. Ces actions sont effectuées par quart de tour. À chaque réglage, vous devez obtenir un alignement parfait entre le pignon, la chaîne et la poulie du dérailleur arrière.



Pour régler correctement le remplacement du pignon, utilisez le barillet de réglage situé sur le dérailleur arrière ou le guidon. Ce barillet de réglage vous permet d'ajuster la tension du câble du dérailleur et de positionner correctement le dérailleur en fonction de la vitesse sélectionnée.





6. PÉDALES

Différents types de pédales







Pédales plates - BMX



Pédales plates - VTT



Pédales plates - Vélo de ville



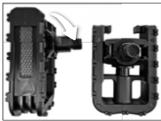
Pédales automatiques - Route



Pédales automatiques - VTT







Pédales plates - Vélo pliable (fermé)

Instructions de montage

La pédale marquée **R** doit être vissée dans le sens horaire sur le côté droit du pédalier, tandis que la pédale marquée **L** doit être vissée dans le sens antihoraire sur le côté gauche du pédalier. Serrez d'abord à la main, puis terminez les demiers tours à l'aide de la clé

n° 15 (couple 35/40 Nm). Pour vérifier l'efficacité des roulements des pédales, tournez et déplacez les pédales de droite à gauche et de haut en bas à la main. Si les roulements des pédales sont trop lâches ou trop rigides, contactez votre revendeur pour obtenir de l'aide. Les pédales avec système de verrouillage automatique des pieds nécessitent des chaussures spéciales sous lesquelles sont fixées des cales pour permettre l'accouplement. Pour fixer un pied à la pédale, insérez l'avant de la cale dans l'avant de la pédale et appuyez vers le bas. Pour le retirer, tournez le talon latéralement. Assurezvous que toutes les vis de fixation sont bien serrées; si une plaque est desserrée, il est impossible de descendre du vélo. Suivez les instructions du fabricant pour les réglaces.



Le meilleur type de chaussure à porter pour faire du vélo est une chaussure avec une semelle en caoutchouc assez rigide qui assure une bonne adhérence sur la pédale. Si la semelle est trop souple, vous risquez de ressentir une douleur lorsque vous exercez une pression avec votre pied pendant que vous pédalez. Pour que votre pied soit dans une position naturelle, la chaussure ne doit pas être trop large au niveau du talon. Si la semelle est trop large, elle risque d'entrer en contact avec le bras de manivelle ou le chariot arrière, et de provoquer des douleurs articulaires dues à une mauvaise posture.







Fonctionnement des pédales automatiques

Les pédales de dernière génération sont dites à dégagement rapide ou automatique. Ce type de pédale permet de dégager le pied de la pédale grâce à un « crampon » et empêche de glisser.

Lorsque vous utilisez le vélo sur un terrain plat ou accidenté, l'adhérence à la pédale vous permet d'avoir plus de contrôle sur le vélo et d'obtenir les meilleures performances de pédalage possibles.

Ce système vous permet de placer le milieu du pied dans la bonne position par rapport à l'axe de la pédale, tout en empêchant l'extrémité du pied de heurter accidentellement la roue avant.



ATTENTION : les pédales automatiques nécessitent des chaussures spécifiques.



ATTENTION: lisez toujours attentivement les instructions fournies par le fabricant des pédales et le fabricant des chaussures.

Le système de fixation permettant d'attacher et de détacher la chaussure de la pédale est similaire à celui utilisé pour les skis. En général, le système de fixation et de détachement rapide des pédales de VTT est situé des deux côtés des pédales. Placez la pointe de votre pied près de la cale au centre de la pédale.

Appuyez avec votre pied pour trouver le point d'attache. Vous entendrez un clic lorsque la chaussure sera attachée.

Les pédales automatiques sont appelées pédales à déclenchement rapide, car la chaussure se détache lorsque vous tournez le talon vers l'extérieur. Pour vous familiariser avec le mécanisme de fixation et de détachement, nous vous conseillons de vous appuyer sur un point fixe et de demander à quelqu'un de vous aider.

La différence de fonctionnement entre les pédales dépend de la forme de la chaussure, de l'angle et de la force de déclenchement. Une fois fixées, les cales spéciales permettent au pied d'effectuer un certain mouvement latéral. Ce type de pédale est recommandé pour les personnes souffrant de problèmes articulaires, en particulier au niveau des genoux.

Certains systèmes de pédales automatiques intègrent le crampon à l'intérieur de la semelle, ce qui vous permet de marcher sans aucun problème.

ANGER: entrainez-vous à l'arrêt pour vous familiariser avec le mécanisme. Demandez à quelqu'un de vous aider et entrainezvous sur une route peu fréquentée avant de vous aventurer dans des ruses encombrées.

 $Lisez\ toujours\ attentivement\ les\ instructions\ fournies\ par\ le\ fabricant\ des\ chaussures\ et\ des\ p\'edales.$

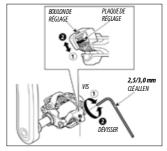
Réglage et entretien

Bien qu'il existe des modèles avec des caractéristiques techniques différentes pour les pédales à démontage rapide, les réglages de base sont les mêmes pour tous.

Fixez les cales sur la chaussure de manière à ce que le centre du pied soit aligné avec l'axe de la pédale. Lorsque vous pédalez, votre pied doit être dans une position naturelle. Normalement, le talon est l'égèrement tourné vers l'intérieur.

Assurez-vous que les vis des cales sont correctement serrées. Si les vis se desserrent, la pédale risque de ne pas fonctionner correctement, ce qui compromettrait votre sécurité.

DANGER: assurez-vous que les cales sont correctement serrées, car un boulon desserré pourrait empêcher le mécanisme de déblocage rapide de la pédale de fonctionner correctement (risque de chute!).



Réglage de la précharge du ressort de déclenchement en fonction de vos besoins

Réglez la tension du déclenchement de la pédale selon vos besoins. Nous recommandons une charge réduite au départ pour faciliter le déclenchement. Fixez et déclenchez la chaussure pour vérifier la charge et réglez-la si nécessaire à l'aide de la vis à ête creuse. Nettoyez régulièrement les mécanismes de déclenchement des pédales et veillez à ce qu'ils restent lubrifiés et graisès. Pour éviter les bruits désagréables tels que les grincements, appliquez de la graisse sur les points de contact entre la cale et la pédale. Vérifiez régulièrement l'usure des cales. Si la connexion entre la pédale et la cale est instable, cela signifie que la cale ou la semelle de la chaussure est usée.

DANGER: assurez-vous que la chaussure et la pédale sont exemptes de saleté ou de tout autre élément susceptible d'empêcher le crampon de se verrouiller sur la pédale. Lubrifiez réqulièrement le mécanisme de déclenchement rapide.

DANGER: des cales très usées ou un mécanisme de fixation/déverrouillage défectueux peuvent provoquer des chutes, car la chaussure peut se détacher accidentellement ou ne pas se détacher lorsque cela est nécessaire.

ANGER: Si des pédales à dégagement rapide sont installées (voir image 5E(a)), elles nécessitent des chaussures spéciales (image 5E(b)). Lisez attentivement les instructions du fabricant des pédales et des chaussures. Il existe de nombreux types de pédales à dégagement rapide, mais dans la plupart des cas, pour libérer les chaussures des pédales, l'utilisateur doit tourner le talon vers l'extérieur, comme indiqué dans l'image 5E(c).







Image 5E(a) - Pédale automatique

Image 5E(b) – Chaussures pour pédales automatiques Image 5E(c) – La chaussure se détache rapidement de la pédale en tournant le talon vers l'évérieur

7. SYSTÈME DE ROUE

Fonction

Ce système a pour fonction de soutenir l'utilisateur et le vélo, de transmettre l'énergie du système de transmission au sol et de permettre le mouvement et la direction

Comment est-il fabriqué?

Comme le montre l'image 6C, le système est composé de : moyeux, rayons, écrous de rayons, jantes, chambre à air et pneu.

Attention: il existe différents types de valves de chambres à air. Vous devez utiliser l'adaptateur approprié pour les gonfler.

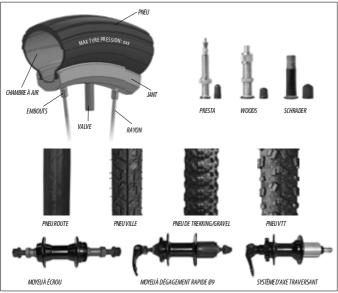


Image 6C - Principales pièces du système de roue et du pneu, types de valves et de moyeux

Adaptation par

l'utilisateur

Il existe une infinité de combinaisons possibles pour les ensembles de roues. Le terrain, les types d'utilisation, les dimensions et les matériaux sont quelques-uns des attributs courants qui les définissent. Le pneu doit être choisi avec soin en fonction du terrain et de l'utilisation spécifique. Ils peuvent être divisés en 4 catégories principales : Ville - Trekking/Gravel - VTT - Route. Le terrain et les caractéristiques de l'utilisateur détermineront la pression correcte des pneus afin de garantir les meilleures conditions d'adhérence/performance et de sécurité.

7.1 SYSTÈME DE ROUE TUBELESS READY

Le Tubeless Ready est un type spécial de pneu sans chambre à air qui nécessite un produit d'étanchéité pour garantir l'étanchéité à l'air.



AVERTISSEMENT : si vous choisissez d'utiliser les jantes en mode tubeless ready, examinez attentivement les instructions du fabricant concernant les composants supplémentaires nécessaires à la conversion en configuration tubeless. La conversion doit être effectuée par un mécanicien spécialisé.

△ DANGER: Un montage incorrect du pneu tubeless ready peut entraîner une perte de pression inattendue et le décollement du pneu de la jante, ce qui peut provoquer des accidents entraînant des blessures graves, voire mortelles.

Avertissements généraux

⚠ DANGER: Ne dépassez jamais les limites de pression indiquées sur le pneu (voir image 6E), car cela pourrait entraîner une défaillance du pneu et provoquer des accidents, des blessures, voire la mort. (Certains pneue s'indiquent pas la pression minimale. Dans ce cas, veuillez consulter le fabricant du pneu ou votre revendeur).

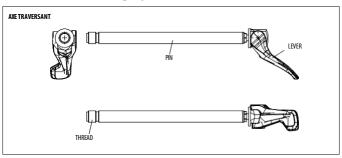
DANGER: tous les composants en caoutchouc agissent par friction, leur utilisation entraîne donc une dégradation. Les conditions météorologiques et l'exposition directe au soleil influencent la dégradation et provoquent le vieillissement du pneu.

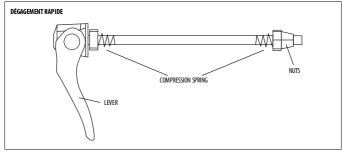
DANGER: sur les *images 6G(a)/6G(b)*, yous pouvez voir certains défauts à éviter sur les pneus. Si ceux-ci apparaissent, remplacez immédiatement les pneus.

AVERTISSEMENT : il est recommandé de toujours rouler avec un kit de réparation de chambre à

AVERTISSEMENT: un serrage excessif des composants peut les endommager et compromettre la sécurité de l'utilisateur.

Procédure de fixation à démontage rapide







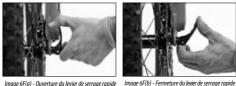
Couples de serrage

Il existe 3 types principaux de fixation de la roue au cadre : le système à démontage rapide (QR), le système traditionnel avec écrou et le système à axe fixe, comme illustré à l'image 6C. Une fixation correcte permet de rouler en toute sécurité.

Pour le système traditionnel à écrou, le couple recommandé est de 40 à 45 Nm.

Pour les systèmes à axe traversant (clé Allen), le couple de serrage est toujours indiqué sur le composant.

Pour les systèmes à démontage rapide, le couple maximal n'est généralement pas indiqué. Le mécanisme de fermeture du levier est caractérisé par un mécanisme de verrouillage à came qui, une fois la position d'ouverture dépassée, garantit qu'il ne se rouvrira pas sans une force contraire. Voir image 6F(a)/image 6F(b)/image 6F(c).







déverrouillage rapide

aver la naume de la main

			avec la paame de la mai
Valeurs de couple de serrage* en [Nm] - Système de roue		Entretie	n

Valeurs de couple de serrage* en [Nm] - Système de roue		Entretien		
Composant	Générique*	Contrôle à effectuer	Périodicité	
Roue au châssis - Système d'écrous	30 - 45	Couple	Mensuel**	
Roue à axe traversant au cadre	voir composant *	Couple	Mensuel**	
Du cadre au système de serrage rapide	-	Visuel (voir 6F)	Mensuel**	
Moyeu de roue	-	Lubrifier	Mensuel	
Aspect extérieur des pneus de vélo	-	Visuel (voir 6E)	Avant utilisation	
Pneu de vélo - Pression	-	Pression	Avant utilisation	

^{*} Si les composants comportent des indications de couple, utilisez-les. Ces valeurs sont uniquement fournies à titre indicatif.

Tableau 6F - Couple du système de roues et contrôles périodiques à effectuer

Contrôles à effectuer avant chaque

utilisation:

Avant chaque sortie, vérifiez que la pression des pneus est correcte. Vérifiez également qu'il n'y a pas de dommages ou d'usure comme sur l'image 6G(a)/image 6G(b).

Vérifiez que les roues sont correctement fixées au cadre et à la fourche en les poussant dans différentes directions, comme indiqué dans l'image 6G(c). Si l'une des roues est desserrée, ajustez le mécanisme de fixation (voir la section précédente) et répétez l'opération de contrôle.



Image 6G(a) - Contrôle visuel des pneus VTT

Si les mouvements/fuites persistent, prenez rendez-vous avec un revendeur/un service technique pour une intervention extraordinaire sur la roue. Vérifiez si les rayons sont cassés, endommagés ou desserrés. Vérifiez également en tournant la roue dans les airs (en manipulant le vélo par le cadre) qu'il n'y a pas de bosses ou de déformations sur le pneu ou la jante.

^{**} S'il n'a pas été retiré. Si ce n'est pas le cas après chaque installation/retrait.

Entretien général :

Il est essentiel pour le bon fonctionnement du système d'effectuer un entretien périodique.

En plus des contrôles avant chaque utilisation, un contrôle mensuel de la roue est nécessaire, car il s'agit de l'un des principaux systèmes en relation avec le terrain. Vérifiez que les deux roues tournent librement en tenant le vélo par le cadre, une roue après l'autre. La rotation doit être fluide et silencieuse, et aucune bosse ne doit être présente sur tout le diamètre de la roue. Lors de ce contrôle, vérifiez également que la roue n'est pas voilée. La lubrification des moyeux doit être effectuée tous les mois. La tension des rayons doit être contrôlée par un technicien tous les deux mois.



Image 6G(b) - Contrôle visuel des pneus de VTT

△► DANGER: les forces normales exercées lors de la conduite agissent différemment sur chaque rayon de la roue. Veillez à vérifier régulièrement la tension des rayons de la roue. Un rayon endommagé peut compromettre l'ensemble du système, votre sécurité, voire entraîner la mort.

L'ATTENTION : si vous n'utilisez pas votre vélo pendant une longue période, il est recommandé de le ranger suspendu. Le poids du vélo pourrait endommager le pneu.

Li ATTENTION : n'utilisez pas de produits agressifs pour nettoyer les pneus, certains d'entre eux peuvent altérer leur composition chimique et les endommager ou accélérer leur vieillissement.

Recommandations pour le transport

Si la roue est démontée pour le transport :

- veillez à ne perdre aucun composant.
- Si le système est équipé d'un axe traversant, insérez l'axe dans le cadre/la fourche même sans roue afin d'éviter que le cadre/la fourche ne soit comprimé(e) et endommaqé(e).

AVERTISSEMENT : faites attention aux composants externes (par exemple, disque de frein/cassette/serrage rapide) qui peuvent facilement être endommagés lors du démontage de la roue

AVERTISSEMENT: si vous transportez votre vélo en avion, n'oubliez pas de dégonfler complètement les roues (la pression en cabine peut faire exploser la chambre à air).



8. ACCESSOIRES SYSTÈME

Fonction

Les accessoires sont des composants qui améliorent la maniabilité et permettent de personnaliser le vélo pour le rendre unique et répondre à des besoins spécifiques.

Comment sont-ils fabriqués?

Tous les accessoires sont étudiés pour rendre votre vélo plus ergonomique et plus sûr. Il existe une infinité d'options sur le marché pour personnaliser votre vélo.

Tous les accessoires peuvent être ajustés, modifiés ou améliorés en fonction des caractéristiques physiques de l'utilisateur final et de ses exigences particulières.

Il est possible de remplacer les composants d'origine par des mises à niveau, mais assurez-vous que le nouvel accessoire respecte toutes les spécifications nécessaires du vélo et la réglementation de votre pays.

Pour comprendre la compatibilité, veuillez consulter la section Avertissements aénéraux

de ce chapitre pour chaque accessoire.

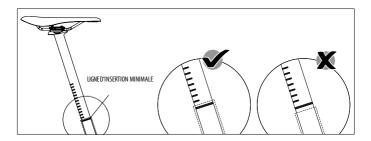


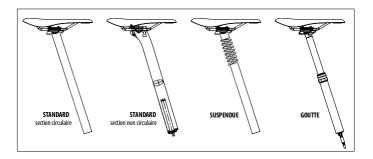
Image 8E(a) - Position correcte des jambes/de la selle

Adaptation par l'utilisateur

Comme indiqué dans d'autres chapitres, la position assise correcte sur votre vélo est extrêmement importante. La condition principale pour que le vélo soit correctement ajusté est la mesure du cadre, car les autres composants peuvent être ajustés/réglés en fonction des caractéristiques physiques de l'utilisateur final.

Pour un réglage correct de la hauteur de la tige de selle, il est recommandé d'utiliser les chaussures et les vêtements de cyclisme que vous porterez pour faire du vélo : asseyez-vous sur la selle et placez votre talon sur la pédale dans la position la plus basse - votre jambe doit être complètement tendue. Voir image 8E(a).





△ i → ATTENTION : ce réglage nécessite l'utilisation d'un kit d'outils essentiels pour vélo afin de fixer correctement le collier de serrage et la selle. Veuillez respecter les couples de serrage indiqués ci-dessous.

Pour un réglage professionnel et de compétition de la selle, il est recommandé de contacter un spécialiste du vélo, qui pourra régler la position de la selle de manière appropriée, en fonction de vos caractéristiques physiques et de votre vélo.

ANGER: comme vous pouvez le voir sur l'image 8E(b), la tige de selle ne doit jamais être positionnée au-delà du repère d'insertion minimum par rapport à la structure du cadre. Le dépassement de cette limite peut provoquer des blessures graves, des dommages permanents au produit et même la mort.

Avertissements généraux

Il n'est pas recommandé de retirer les systèmes d'origine, tels que les pièces de protection (garde-chaîne, protège-plateau ou garde-boue).

GARDE-CHAÎNE: si votre vélo d'origine n'en est pas équipé et que vous souhaitez en installer un, assurez-vous qu'il soit adapté aux dents du plateau et correctement fixé sur le cadre. En cas de besoin, consultez votre revendeur.

AVERTISSEMENT: assurez-vous qu'il n'interfère avec aucun composant rotatif afin de garantir une conduite sûre à l'utilisateur.
utilisateur.

DANGER: ne retirez jamais le garde-chaîne, en particulier sur les vélos pour enfants. Ils sont conçus pour éviter les dommages/blessures oui pourraient être causés par les pièces rotatives et la chaîne.

GARDE-BOUE: si votre vélo n'en est pas équipé, si vous souhaitez en installer, assurez-vous qu'ils sont adaptés à la taille des roues et correctement fixés au cadre et à la fourche

AVERTISSEMENT: assurez-vous qu'ils n'interfèrent pas avec les composants rotatifs afin de garantir une conduite sûre à l'utilisateur.

<u>TIGE DE SELLE</u>: si vous remplacez la tige de selle d'origine, respectez le diamètre d'origine. L'installation d'une tige de selle plus longue que l'originale peut provoquer la défaillance du cadre, entraînant des blessures, voire la mort. Aucune garantie ne sera reconnue si des tiges de selle plus longues sont installées.

AVERTISSEMENT: ne dépassez jamais la profondeur d'insertion minimale, car cela pourrait endommager le cadre et causer des blessures.

<u>SIÈGE</u>: vérifiez son angle correct afin d'obtenir la meilleure position de conduite possible. Pour une position adéquate, n'hésitez pas à contacter un spécialiste.

DANGER: si votre vélo est équipé d'une selle à ressorts, assurez-vous que les ressorts sont recouverts si vous décidez d'installer un siège enfant afin d'éviter que les doiats ne se coincent.

<u>COLLIER DE SELLE</u>; serrez correctement selon les spécifications pour les modèles à boulons (4 Nm) et suffisamment pour les modèles à serrage rapide.

AVERTISSEMENT : avant chaque sortie, assurez-vous que le collier de serrage de la tige de selle est correctement fixé sur le tube de selle afin d'éviter l'insertion du tube de selle fans le cadre.

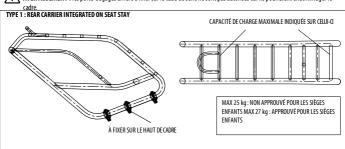
<u>PORTE-BAGAGES ARRIÈRE</u>: pour les porte-bagages arrière <u>non homologués</u> pour les sièges enfants, le poids maximal autorisé indiqué est de 25 kg. Ne dépassez jamais cette limite.

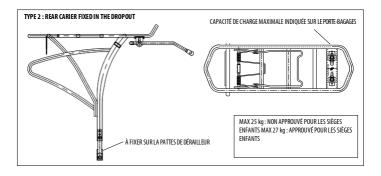
Pour les porte-bagages arrière <u>homologués</u> pour les sièges enfants, le poids maximal autorisé indiqué est de 27 kg (enfant + siège). Ne dépassez jamais cette limite.

 Λ

AVERTISSEMENT: ne dépassez jamais le poids maximal autorisé indiqué sur le porte-bagages arrière.

AVERTISSEMENT : les porte-bagages arrière à fixer sur le tube de selle ne sont pas autorisés car ils pourraient endommager le



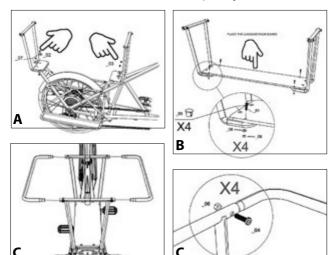


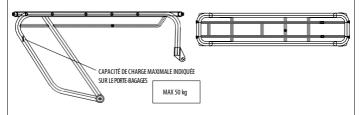
TYPE3: REAR CARRIER CAPACITÉ DE CHARGE MAXIMALE INDIQUÉE SUR LEPRODUIT MAX.80 kg : APPROUVÉ POUR LES SIÈGES ENFANTS ISO 11243: 2023 MAX.80 kg

AVERTISSEMENT: Ne dépassez pas la charge maximale autorisée de 80 kg. Deux sièges pour bébés peuvent être fixés (non disponibles en tant qu'accessoires en option).

Procédure de montage du porte-bagages arrière :

- 1- Positionnez les composants du porte-bagages arrière sur le cadre comme indiqué sur l'image (A).
- 2- Positionnez le dessus du porte-bagages et fixez-le à l'aide des vis fournies, comme indiqué sur l'image (B).
- 3- Montez les barres latérales et fixez-les à l'aide des vis fournies, comme indiqué sur l'image (C).





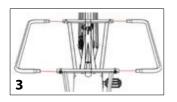
AVERTISSEMENT : Ne pas dépasser la charge maximale autorisée de 50 kg.

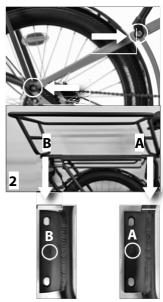
Procédure de montage du porte-bagages arrière :

1- Positionnez le porte-bagages arrière sur le cadre comme indiqué sur l'image (1), puis fixez-le au cadre à l'aide des vis fournies des deux côtés.

Procédure de fixation des barres latérales :

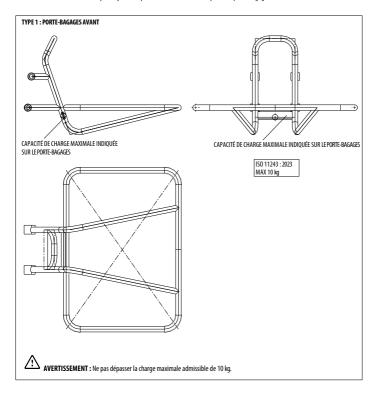
- 1- Positionnez les supports de barre latérale marqués respectivement A et B conformément à l'image (2), en les fixant à l'aide des vis fournies. Ne serrez pas les vis dans un premier temps afin de laisser un peu de jeu pour l'assemblage général.
- 2- Montez les barres latérales et fixez-les à l'aide des vis fournies. comme indiqué sur l'image (3). N'oubliez pas de bien serrer toutes les vis.

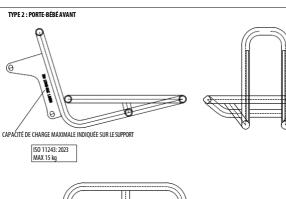


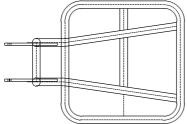


PORTE-BAGAGES AVANT: poids maximal autorisé indiqué sur le porte-bagages.

 $^{\prime\prime}$ **AVERTISSEMENT :** ne dépassez jamais le poids maximal autorisé indiqué sur le porte-bagages avant.





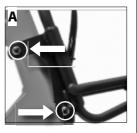




AVERTISSEMENT : Ne pas dépasser la charge maximale admissible de 15 kg.

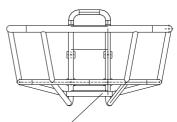
Procédure de montage du porte-bagages avant :

1- Positionnez le porte-bagages avant sur le cadre comme indiqué sur l'image (A), puis fixez-le au cadre à l'aide des vis fournies des deux côtés.



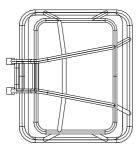
TYPE 3: PORTE-BAGAGES AVANT





CAPACITÉ DE CHARGE MAXIMALE INDIQUÉE SUR LE PORTE-BAGAGES

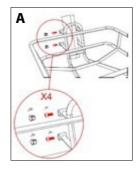
ISO 11243: 2023 MAX 15 kg

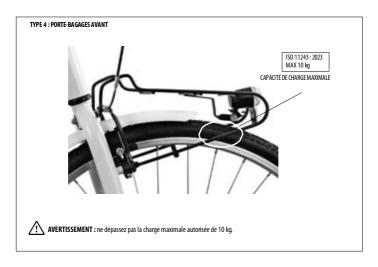


AVERTISSEMENT : Ne pas dépasser la charge maximale admissible de 15 kg.

Procédure de montage du porte-bagages avant :

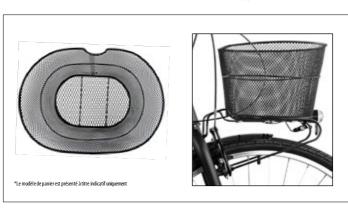
- 1- Desserrez les vis déjà montées sur le vélo et positionnez le portebagages avant sur le cadre.
- 2- Fixez le porte-bagages au cadre à l'aide des vis fournies, comme indiqué sur l'image (A).





PANIERS: doivent être fixés sur le porte-bagages avant ou arrière.

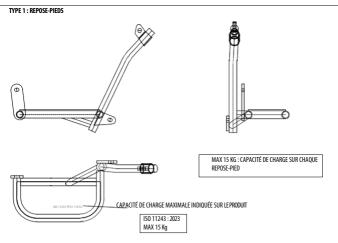
AVERTISSEMENT : ne jamais dépasser le poids maximal autorisé indiqué sur le porte-bagages avant.



EPOSE-PIEDS : doivent être fixés sur le hauban.

AVERTISSEMENT : ne iar

AVERTISSEMENT : ne jamais dépasser le poids maximal autorisé indiqué.



 \triangle

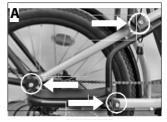
AVERTISSEMENT : Ne pas dépasser la charge maximale admissible de 15 kg.

Procédure de montage du repose-pieds :

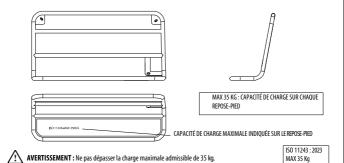
1- Positionnez le repose-pieds sur le cadre comme indiqué sur l'image (A), puis fixez-le au cadre à l'aide des vis fournies.

Pour fixer l'arrière, dévissez la vis de fixation du repose-pieds, placez le repose-pieds au même endroit et fixez-le à nouveau à l'aide de la vis plus longue fournie avec les accessoires.

Répétez la même opération pour le repose-pieds du côté opposé.

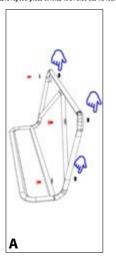


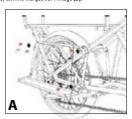
TYPE 2: REPOSE-PIED

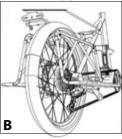


Procédure de montage du repose-pieds :

- 1- Dévissez les vis déjà montées sur le vélo, positionnez le repose-pieds sur le cadre comme indiqué sur les images (A).
- 2- Positionnez le repose-pieds et fixez-le à l'aide des vis fournies, comme indiqué sur l'image (B).







<u>BÉQUILLE</u>: il existe plusieurs types de fixation au cadre, veillez à utiliser celui qui convient. Si aucune fixation n'est prévue sur le cadre, utilisez une béquille à fixer sur la base arrière.

 Λ

AVERTISSEMENT: assurez-vous qu'il n'interfère avec aucun composant rotatif avant de commencer à rouler.

AVERTISSEMENT: assurez-vous qu'il n'interfère avec aucun composant rotatif et qu'il est facile à gérer en toute sécurité, même orsque vous roulez à vélo.

L'AVERTISSEMENT: certains pays ou même certaines autorités locales peuvent exiger l'installation de feux (avant et arrière). Veuillez consulter la réglementation routière du pays avant de commencer à rouler sur la voie publique.

AVERTISSEMENT: certains pays ou même certaines autorités locales peuvent exiger l'installation de réflecteurs (sur les rayons des roues et à l'avant et à l'arrière du vélo). Veuillez consulter la réglementation routière du pays avant de commencer à rouler sur la voie publique.

TYPE DE BÉOUILLE







Béquille

Béquille centrale

Béquille intégrée au porte-bagages

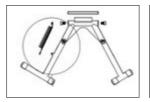






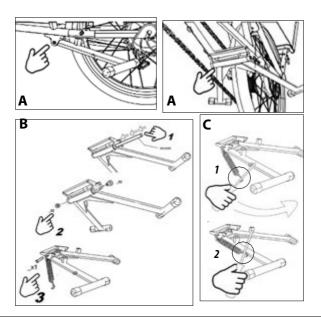
Béquille latérale universelle

Procédure de montage de la béquille :





- 1- Positionnez la béquille sur le cadre comme indiqué sur l'image (A).
- 2- Montez la béquille en insérant la barre interne et fixez-la à l'aide des vis fournies, comme indiqué sur l'image (B).
- 3- Suivez la méthode décrite dans l'image (C) pour terminer le montage.



REMORQUE: il n'est pas recommandé d'utiliser une remorque sur un vélo, car cela pourrait endommager le cadre et compromettre la maniabilité du vélo.

AVERTISSEMENT : la réglementation routière de certains pays interdit son utilisation.

BAGAGES: ils peuvent être montés sur le porte-bagages arrière, veuillez respecter le poids maximal indiqué sur le porte-bagages arrière.

AVERTISSEMENT : veillez à ce qu'ils n'interfèrent pas avec la roue.

<u>SAC DE TRANSPORT POUR VÉLO</u>: seuls les modèles à fixer sur le cadre sont autorisés, veillez à ce que le sac n'interfère pas avec les composants rotatifs.

AVERTISSEMENT: les sacoches de vélo sur la tige de selle ne sont pas autorisées (elles pourraient endommager le cadre et la tige de selle en raison d'une force supplémentaire exercée sur la tige de selle).

L'AVERTISSEMENT: les sacoches de vélo fixées sur le guidon ne sont pas autorisées, car elles pourraient compromettre la maniabilité et la stabilité du vélo.

<u>SIÈGES ENFANTS</u>: ils ne sont pas recommandés. Le montage de ce type d'accessoires relève de l'entière responsabilité de l'utilisateur final.

ARRIÈRE » à la page 43.

△★★ DANGER: si vous décidez d'installer cet accessoire sur le porte-bagages arrière, veillez à recouvrir les ressorts hélicoïdaux situés sous la selle afin d'éviter de vous coincer les doigts.

L'AVERTISSEMENT: certains pays ou même certaines autorités locales peuvent exiger l'installation d'une sonnette ou d'un type de sonnette spécifique. Veuillez consulter la réglementation routière du pays avant de commencer à rouler à vélo sur la voie publique.

<u>POIGNÉES</u>: elles sont conçues pour absorber une grande partie des micro-vibrations causées par les irrégularités du sol et pour garantir une bonne prise en main afin de rouler en toute sécurité.

EXTENSION AERODYNAMIQUE: une attention particulière est recommandée en cas d'utilisation d'une extension aérodynamique sur les vélos de course, car celle-ci peut nuire à la réactivité du cycliste en matière de direction et de freinage. Veillez à ne les utiliser que dans des conditions de sécruité

Adaptation à l'utilisateur

Valeurs de couple de serrage* en [Nm] - Système de direction		Entretien		
Composant	Générique*	Contrôle à effectuer	Périodicité	
Écrou de serrage de la tige de selle - Cadre	20 - 24	Couple	Tous les mois**	
Support de selle - Tige de selle	10 - 14	Couple	Mensuel**	
Accessoires (porte-bagages, garde-boue, pare-boue)	6-8	Couple	Mensuel**	
Stabilisateurs pour vélo enfant - Axe de roue arrière	10 - 12	Couple	Mensuel**	

^{*} Si les composants comportent des indications de couple, utilisez-les. Ces valeurs sont uniquement foumies à titre indicatif.

^{**} Si non démonté. Si non, après chaque installation/démontage.

Contrôles à effectuer avant chaque utilisation:

Avant chaque utilisation, il est important de vérifier que tous les composants principaux sont correctement serrés et qu'ils fonctionnent tous correctement.

Si votre vélo est équipé d'un porte-bagages à l'avant ou à l'arrière, vérifiez soigneusement que tout est en place. De petits objets peuvent tomber des porte-bagages, se coincer dans les roues et provoquer des blessures graves.

Vérifiez que les feux sont allumés avant de démarrer. Si le système d'éclairage fonctionne sur batterie, vérifiez régulièrement son niveau de charge.

Entretien général:

Nettoyez tous les composants après chaque utilisation afin d'éviter leur détérioration ; séchez-les après chaque lavage afin d'éviter la rouille/oxydation ; vérifiez réqulièrement le couple de serrage des vis.

Recommandations pour le transport

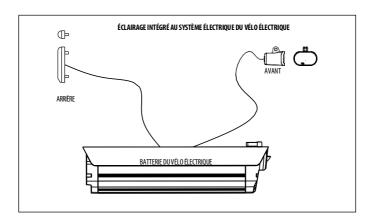
Il est possible de retirer certains composants pour optimiser le transport, par exemple : retirer le tube de selle et la selle peut vous aider à gagner de la place.

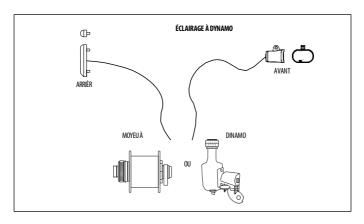


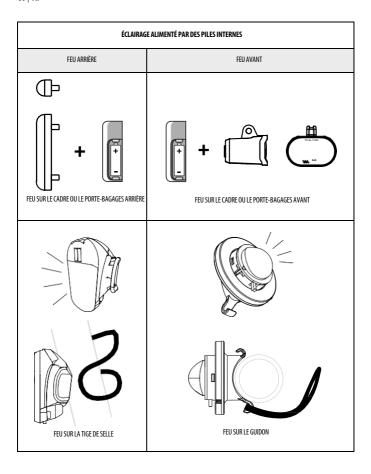
ATTENTION: veillez à ne perdre aucun des composants démontés.

AVERTISSEMENT: N'oubliez pas de réinstaller et de fixer correctement tous les composants.

9. ÉCLAIRAGE







10. ENTRETIEN POUR UNE UTILISATION CORRECTE DE L'

ENTRETIEN

Ce vélo doit être entretenu régulièrement, tant pour des raisons de sécurité que pour prolonger sa durée de vie. Il est important de vérifier régulièrement les pièces mécaniques afin de remplacer celles qui sont usées ou qui présentent des signes d'usure. Lors du remplacement d'un composant, il est important d'utiliser des pièces d'origine afin de préserver les performances et la fiabilité du vélo. Veuillez utiliser des pièces de rechange appropriées pour les pneus, les chambres à air, les éléments de transmission et les différents éléments du système de freinage.



ATTENTION: retirez toujours la batterie avant de la remplacer.

NETTOYAGE

Pour éviter la corrosion du vélo, il convient de le rincer régulièrement à l'eau douce, en particulier s'il a été exposé à l'eau de mer. Le nettoyage doit être effectué à l'aide d'une éponge, d'un bac d'eau tiède et d'un jet d'eau (non pressurisé).



ATTENTION: veillez particulièrement à ne pas utiliser de pulvérisateur à haute pression.

LUBRIFICATION

La lubrification est essentielle sur les différentes pièces mobiles afin d'éviter la corrosion. Huilez régulièrement la chaîne, brossez les pignons et les pédaliers, et versez périodiquement quelques gouttes d'huile dans les gaines des câbles de frein et de dérailleur. Nous vous recommandons de commencer par nettoyer et sécher les composants à lubrifier. La graisse doit être utilisée pour les autres composants. Nous recommandons d'utiliser une huile spécifique pour la chaîne et le dérailleur. La graisse doit être utilisée pour les autres composants.

RÉVISIONS

Pour garantir la sécurité et le bon fonctionnement des composants, votre vélo à assistance électrique doit être contrôlé régulièrement par votre revendeur. Le vélo doit également être entretenu réqulièrement par un technicien qualifié.

Première révision : 1 mois ou après 150 km :

- Vérification du serrage des éléments : manivelle, roue, pédales, guidon, collier de selle ;
- · Vérification du fonctionnement de la transmission;
- · Vérification et réglage des freins ;
- Vérification de la pression et/ou de l'alignement des roues.

Chaque année ou tous les 2 000 km:

- Vérification des niveaux d'usure (plaquettes de frein, transmission, pneus) ;
- Vérification du fonctionnement de l'assistance électrique ;
- Vérification des roulements (pédales, roues, jeu de direction);
- Vérification du câblage (freins, dérailleur, suspension) ou des tuyaux d'échappement des freins hydrauliques;
- · Vérification de la pression et/ou de l'alignement des roues.

Tous les 3 ans ou 6 000 km:

- Vérification des niveaux d'usure (plaquettes de frein, transmission, pneus);
- Vérification des roulements (pédales, roues, jeu de direction, pédales);

- Vérification des câbles (freins, dérailleur, suspension ou conduites de freins hydrauliques);
- Remplacement de la transmission (chaîne, roue libre, pédalier);
- Vérification du fonctionnement de l'assistance électrique ;
- · Changement des pneus;
- Vérification de l'usure des roues (rayons, jante);
- Pression et/ou alignement des roues ;
- Remplacement des patins de frein.

11. GARANTIE

En tant que client privilégié d'Alete Bikes, vous bénéficiez d'une garantie qui protège votre vélo contre les défauts de fabrication, selon les conditions détaillées ci-dessous. Conformément à la directive 2019/771/ILF, nous nous engageons à fournir des produits de haute qualité et un service fiable. Nous vous informons également que nous avons attribué une catégorie à chacun de nos vélos en fonction de l'utilisation prévue du modèle. Nous vous inivitons à vérifier à quelle catégorie appartient votre vélo:

CATÉGORIE 1

VÉLOS DE COURSE, VÉLOS DE LOISIRS ET VÉLOS DE VILLE

Conviennent exclusivement à une utilisation sur des surfaces pavées telles que:

· Les routes pavées et les pistes cyclables.

Où les roues sont en contact permanent avec le sol (pas de sauts, pas de pédalage sur une seule roue).

CATÉGORIE 2

VÉLOS DE CROSS ET DE TREKKING, VÉLOS DE CYCLOCROSS, VÉLOS DE GRAVEL

Convient pour une utilisation sur des surfaces pavées telles que:

- Routes pavées et pistes cyclables ;
- Terrain compact, gravier, pistes sablonneuses ou en terre, balisées pour la circulation cycliste.

Où les roues restent en contact permanent avec le sol. La descente d'un obstacle est automatiquement autorisée à court terme jusqu'à une hauteur maximale de 15 centimètres. (sans sauter, sans pédaler sur une roue).

CATÉGORIE 3

VÉLO DE MONTAGNE À CADRE RIGIDE / FULL (LIGHT OFF ROAD) AVEC SUSPENSION SUSPENSION MAX. 130 mm DE DÉPLACEMENT Convient pour une utilisation sur des surfaces telles que:

- routes ou pistes avec des surfaces inégales, de la terre, du gravier, du sable, de la terre (par exemple, routes forestières, chemins muletiers);
- pistes cydables de difficulté moyenne, sentiers techniques où des obstacles tels que des racines, des bosses, des rochers et des marches
 peuvent être présents; où les roues peuvent perdre davantage le contact avec le sol en raison des irrégularités du terrain telles que des
 racines, des bosses. des sauts, des marches jusqu'à 0.6 m.

ATTENTION: veuillez noter qu'avec l'utilisation de supports arrière, de garde-boue, de porte-bagages et de remorques pour vélos, l'utilisation prévue du modèle passe toujours à la catégorie 2.

CATÉGORIE 4

VÉLOS DE MONTAGNE AVEC UN DÉPLACEMENT MAXIMAL DE 160 mm

Convient pour une utilisation sur:

- pistes cyclables de randonnée de haut niveau de difficulté, pistes techniques avec présence constante d'obstacles tels que racines, bosses, rochers et marches;
- parcs à vélos adaptés à cette catégorie, où l'on trouve des sauts et des marches jusqu'à 1 m maximum.

CATÉGORIE 5

VÉLOS DE TRANSPORT AVEC UNE CHARGE MAXIMALE DE 180 kg (la charge peut varier selon le modèle) Convient spécifiquement à une utilisation sur des surfaces pavées telles que :

routes pavées et pistes cyclables.

Procédure de réclamation au titre de la garantie

Si votre vélo nécessite une intervention sous garantie, il est conseillé d'entamer la procédure auprès du point de vente où vous l'avez acheté.

Le point de vente vous fournira toutes les informations nécessaires.

La demande doit inclure :

- Le numéro de lot du produit, nécessaire pour identifier le code produit qui se trouve sur l'autocollant apposé sur le cadre ou dans le livret d'utilisation et d'entretien. Cette information est nécessaire pour identifier le vélo.
- Une photo du produit prise de profil.
- Une photo de la preuve d'achat : ticket de caisse ou facture.
- Une photo/vidéo du défaut constaté.

Cas d'exclusion de la garantie

- Dommages résultant d'une utilisation inappropriée, d'une négligence ou d'un entretien inadéquat. À cet égard, nous vous invitons à vérifier les spécifications d'utilisation dans le manuel d'instructions du vélo.
- Modification structurelle non autorisée du cadre et des composants, y compris les modifications de peinture.
- · Usure normale ou naturelle des composants.
- Dommages résultant d'une utilisation professionnelle ou d'une location du vélo.
- Charges dépassant la capacité maximale et utilisation en compétition.
- Pour les cadres, les défauts de corrosion dus à l'usure naturelle du composant en question sont exclus.
- Pour les amortisseurs, veuillez vous reporter aux instructions d'utilisation et d'entretien figurant dans le manuel du fournisseur.
- Problèmes résultant du non-respect des instructions d'utilisation et d'entretien.

Entretien courant

Nous vous recommandons de faire vérifier régulièrement votre vélo.

Cela permet de maintenir votre vélo en parfait état et peut prolonger la durée de vie de ses composants. N'oubliez pas que l'entretien courant relève de la responsabilité de l'utilisateur final.

Première utilisation

Pour obtenir des instructions détaillées sur la configuration des composants de votre vélo, veuillez vous reporter aux manuels d'utilisation fournis au moment de l'achat. Un montage correct et un entretien initial sont essentiels pour la sécurité et le bon fonctionnement de votre vélo. Nous vous recommandons vivement de suivre ces instructions afin de préserver la validité de votre garantie.

Batteries

Afin de préserver au mieux votre batterie :

- Ne connectez pas la bome positive directement à la borne négative de cette batterie ;
- Ne placez pas la batterie dans un endroit soumis à des températures élevées, dans un environnement exposé à la lumière directe du soleil ou à proximité de sources de chaleur;
- Ne laissez pas la batterie dans un endroit humide ou en contact avec des liquides ;
- N'ouvrez pas la batterie sans l'aide d'un technicien agréé;
- Stockez la batterie dans un environnement sec et tempéré ;
- · Chargez la batterie tous les mois :
- Rechargez la batterie exclusivement avec le chargeur fourni avec votre vélo.

Limitation de responsabilité

Le fabricant n'est pas responsable des dommages et/ou pertes résultant du dysfonctionnement du produit ou de l'une de ses pièces.

Services en ligne via code QR

Le produit est toujours livré avec un code QR qui vous permet de télécharger le manuel d'utilisation et d'entretien général. Le cas échéant, un code QR supplémentaire peut être fourni pour l'enregistrement du produit et l'extension de la garantie.



ATTENTION : la lecture du code QR nécessite une connexion Internet active.

Contact

Pour plus d'informations ou si vous avez des questions concernant la garantie, veuillez nous contacter : ITALIE : service@aletebikes.com - $+39\,0426\,317511$

EUROPE :aftersales@aletebikes.com - +39 0171 911383

Période de garantie par composant

Vous trouverez ci-dessous la période de garantie pour chaque composant de votre vélo, à compter de la date d'achat initiale :

Période reconnue à compter de la date d'achat :	Avant la première utilisation	15 jours	2 ans	10 ans
Batterie			х	
Contrôleur/Affichage/Moteur/Connexions électriques			х	
Cadre				х
Fourche rigide				х
Fourche à suspension			х	
Amortisseurs			х	
Vitesses			х	
Freins hydrauliques			х	
Freins mécaniques			х	
Plaquettes de frein (disque) ou patins de frein (frein V-brake)		х		
Serrage			х	
Pneus	х			
Moyeux			х	
Rayons		х		
Chambre à air	х			
Jantes		х		

Période reconnue à compter de la date d'achat :	Avant la première utilisation	15 jours	2 ans	10 ans
Chaîne		х		
Pédales		х		
Câbles		х		
Selle		х		
Tige de selle/Collier de serrage/Collier			х	
Porte-bagages arrière			х	
Garde-boue		х		
Carter			х	
Cloche		х		
Lumières		х		
Poignées		х		
Casque			х	
Guidon			х	
Potence			х	
Boîtier de pédalier			х	
Pédalier			х	
Roue libre			х	
Dérailleur			х	
Manettes de vitesse			х	

FR 65

