VÉLO DE VILLE

VÉLO DE TREKKING / DE RANDONNÉE

VTT

VÉLO TREKKING / VTC

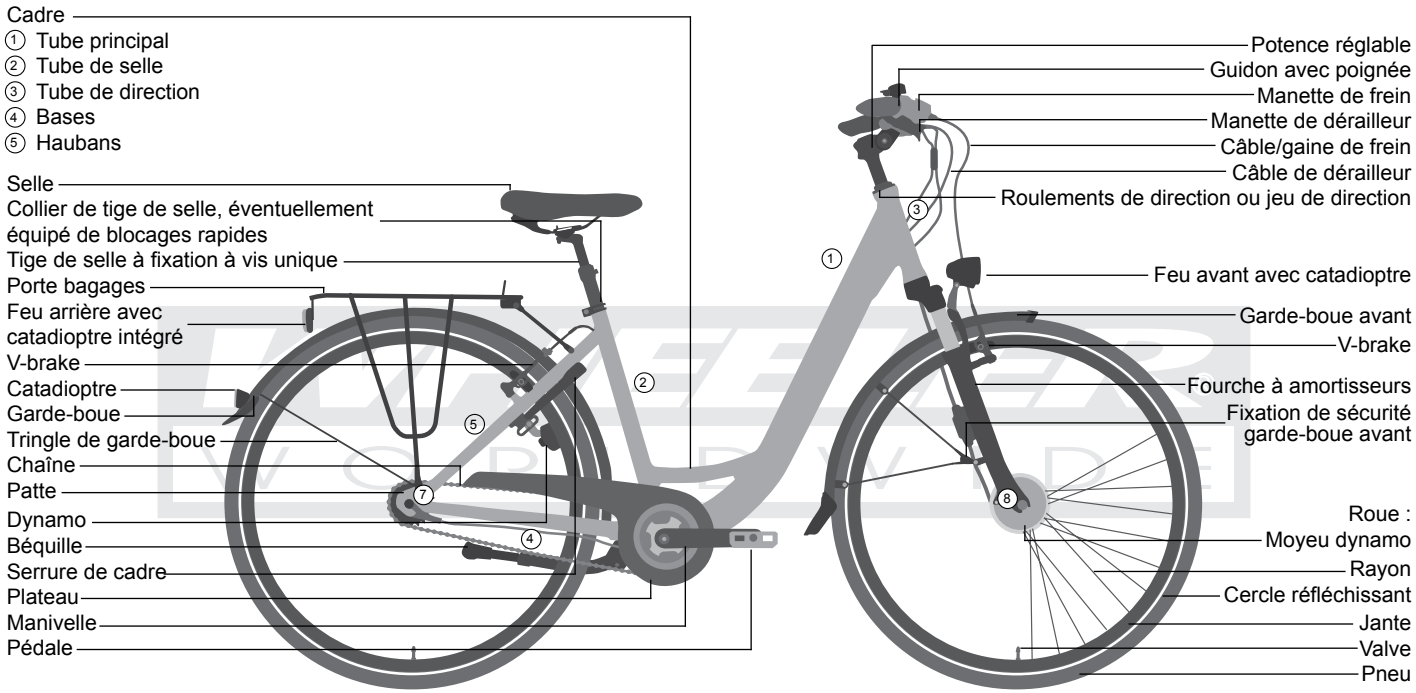
CONFORMÉMENT À EN ISO 4210-2:2015-12

NOTICE D'UTILISATION

TRADUCTION DE LA NOTICE ORIGINALE

WHEELER WORLDWIDE

Les pièces constitutives d’une bicyclette

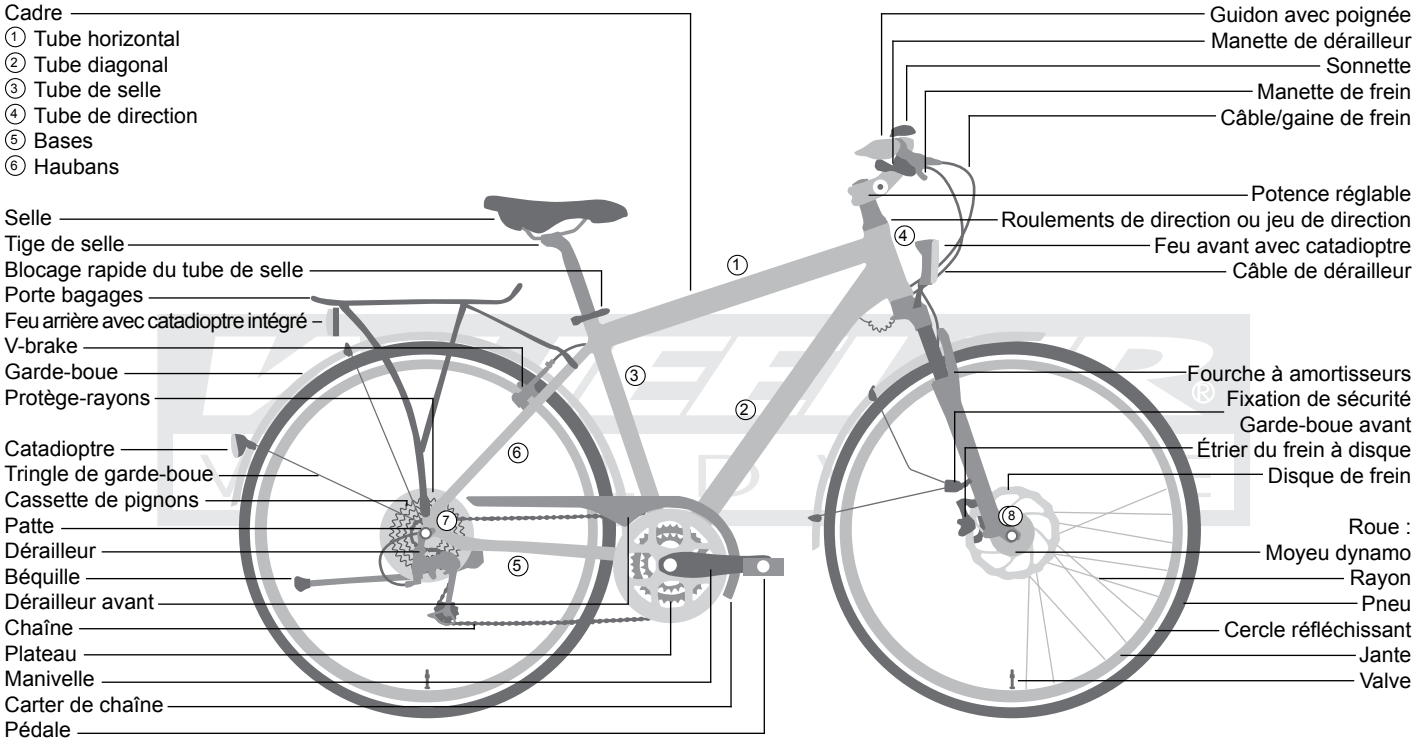


⑦ Fixation roue arrière (liaison vissée / axe transversante / blocage rapide)

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

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

Les pièces constitutives d’une bicyclette

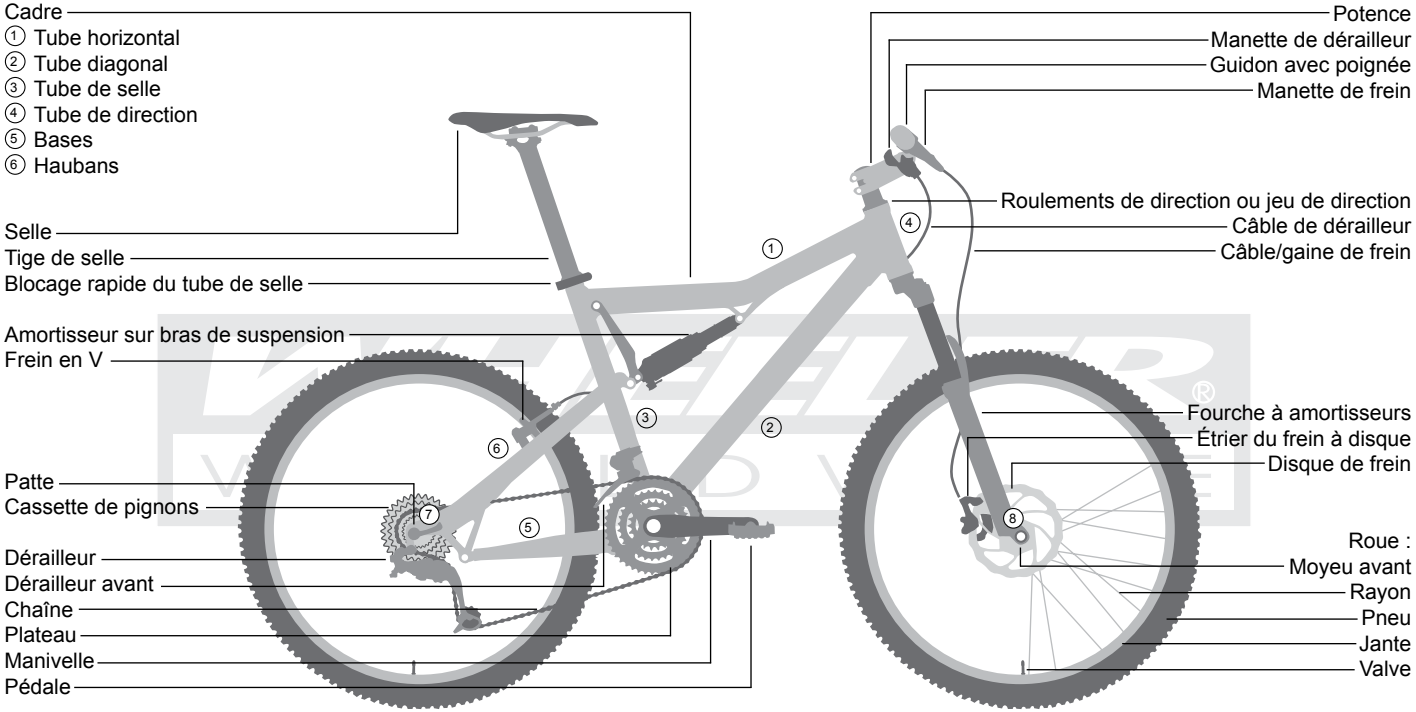


⑦ Fixation roue arrière (liaison vissée / axe transversante / blocage rapide)

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

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

Les pièces constitutives d‘un VTT



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

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

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

WHEELER®

WORLDWIDE

D

Sommaire

Les pièces constitutives d'une bicyclette A
Les pièces constitutives d'une bicyclette B
Les pièces constitutives d'un VTT C
Avant-propos 2
Sécurité 3
Pour votre sécurité 3
Avant la première utilisation 4
Avant chaque utilisation 5
Lorsque l'on a fait une chute 6
Dispositions légales 7
Le bon vélo pour le bon usage 7
Réglages individuels 10
Utilisation des blocages rapides et axes traversants 10
Axes traversants 11
Montage des pédales 13
Réglage de la selle 13
Réglage de l'inclinaison de la selle 14
Réglage du guidon et de la potence 15
Réglage des manettes de frein 16
Frein à rétropédalage 17
Les enfants et le vélo 18
Conseils aux parents 18
Cadre 22
La suspension 22
Entretien et réparation 24
Chaîne 25
Transmission par courroie 26
Roues 27
Jantes/pneumatiques 27
Pneus et pression des pneus 28
Pneus sans chambre/tubeless 29
Boyaux 30
Réparation des crevaisons 30
Freins 32
Dérailleur 35
Changement de vitesse électrique, électronique 38
Programme d'entretien 38
La lubrification 40
Vis et boulons 41
Accessoires non montés 42
Porte-bagages non montés 42
Cornes de guidon 42
Les accessoires 42
Accessoires/Entretien/Pièces de rechange 42
L'éclairage 42
Garde-boue 44
Porte-bagages 45
Si vous avez acheté un BMX 46
Les pièces en carbone 47
Transport du vélo 48
Garantie pour vices 49
Respect de l'environnement 50
Inspections 50
Documentation remise 52
Identification de la bicyclette 53
Remarques 54

Mentions légales

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

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

En charge de la diffusion de la notice d'utilisation
inMotion mar.com
Rosensteinstr.22, D-70191 Stuttgart, Allemagne
info@inmotionmar.com, www.inmotionmar.com

Texte et illustrations
Veidt-Anleitungen
Friedrich-Ebert-Straße 32
D-65239 Hochheim, Allemagne
Veidt-Anleitungen@email.de

Examen juridique effectué par un cabinet d'avocats spécialisé dans la protection intellectuelle.

La présente notice d'utilisation couvre les exigences et le domaine d'application des normes EN ISO 4210-2:2015-12, EN ISO 8089:2014-10, EN 16054:2012.

En cas de livraison et d'utilisation en dehors de ces domaines il incombe au fabricant du véhicule de fournir les instructions complémentaires nécessaires.

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

2-en-1 E FR édition 3.6, juillet 2019

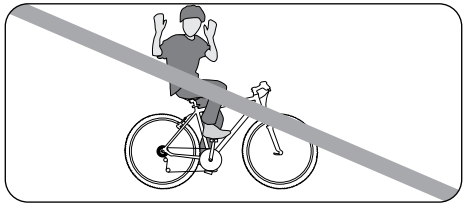
Avant-propos

Chère cliente, cher client,
nous voudrions pour commencer vous communiquer quelques informations importantes concernant votre nouvelle bicyclette. Il s'agit de vous permettre de mieux en comprendre la mécanique et de prévenir les risques. Nous vous recommandons de lire soigneusement cette notice et de la conserver en lieu sûr.
Votre bicyclette vous a été remise entièrement montée et réglée. Si ce n'est pas le cas, veuillez vous adresser à votre revendeur spécialisé pour ces étapes importantes ou lisez consciencieusement la notice de montage jointe et suivez tous les conseils qui y sont donnés avec attention.
On suppose que les utilisateurs de cette bicyclette disposent déjà des connaissances de base leur permettant d'utiliser un vélo.
Toutes les personnes qui
- réparent ou entretiennent,
- nettoient
- ou éliminent

cette bicyclette doivent avoir pris connaissance de et compris la totalité de la présente notice. Si vous avez d'autres questions ou que vous n'avez pas bien compris quelque chose, n'hésitez pas pour votre sécurité à consulter votre revendeur.
La présente notice est entièrement consacrée à la façon dont se présente votre bicyclette, à sa mécanique et à son entretien. Nous vous recommandons de la lire soigneusement. Beaucoup de ces informations sont importantes pour la sécurité. Le fait de les négliger peut être source d'accidents graves et de dommages coûteux.
Une bicyclette moderne étant un objet technique complexe, nous n'abordons que les points les plus importants.

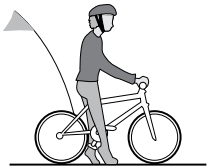
Cette notice n'est évidemment valable que pour la bicyclette avec laquelle elle a été fournie.
Certains détails techniques spécifiques sont expliqués dans les notices jointes des fabricants des accessoires montés sur la bicyclette. Si tout n'est pas clair, n'hésitez pas à consulter votre revendeur.
Avant de rouler sur la voie publique, renseignez-vous sur la réglementation en vigueur dans le pays d'utilisation.

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



Même si vous avec déjà de l'expérience dans l'utilisation de bicyclettes, il est impératif de lire préalablement le chapitre „Avant la première utilisation“ et d'effectuer les contrôles importants mentionnés dans le chapitre „Avant chaque utilisation“ !
Il faut bien tenir compte que, en tant que cycliste usager de la route, vous êtes particulièrement exposé.
Protégez-vous et les autres en adoptant un comportement routier responsable et soucieux de la sécurité.

Indications destinées aux parents et aux chargés d'éducation :
En tant que personne chargée d'éducation, vous êtes responsable de ce que fait votre enfant et de sa sécurité. Cette responsabilité s'étend à l'état de la bicyclette et à son adaptation au cycliste.
Vous trouverez au chapitre « Vélos d'enfant » des indications importantes vous concernant, vous et votre enfant.
Il faut aussi vous assurer de ce que l'enfant a appris à se servir en toute sécurité de ce vélo. Assurez-vous de ce que l'enfant a appris à se servir en toute sécurité et responsabilité de sa bicyclette dans l'environnement où il va l'utiliser.



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

Sécurité

Lisez soigneusement toutes les indications et les avertissements que donne la notice avant de l'utiliser. Conservez toujours la notice à proximité de votre vélo pour l'avoir toujours sous la main.
Avant d'utiliser votre bicyclette, n'oubliez pas de lire les sections « Avant la première utilisation » et « Avant chaque utilisation ».
Lorsque vous donnez ou revendez votre bicyclette à quelqu'un d'autre, donnez-lui aussi la présente notice.
Cette notice donne cinq sortes d'indications différentes : la première des informations importantes concernant votre nouveau vélo et son utilisation, la seconde des informations sur les risques de dommages matériels et les risques pour l'environnement, la troisième des informations sur les risques de chute et de dommages, dommages corporels inclus, la quatrième exige le respect du bon couple de serrage afin d'éviter que des pièces ne se détachent ou cassent. La cinquième indication rappelle la nécessité d'étudier à fond les notices de montage et d'utilisation fournies.
Ces icônes signalent un danger qu'on peut courir dans certaines circonstances. Les explications sur les risques encourus sont données dans des cartouches à fond gris.
Les quatre catégories d'indications que donne la notice :

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

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

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

Assemblages importants !
Ici il faut bloquer la vis ou le boulon à un couple de serrage bien précis. La valeur du couple de serrage se trouve sur la pièce elle-même ; si ce n'est pas le cas, consultez le tableau de la page 41. Pour bien respecter le couple de serrage prescrit, il faut utiliser une clé dynamométrique. Si vous n'en avez pas, confiez l'intervention à votre revendeur. Les pièces qui ne sont pas bloquées à la valeur de couple prescrite peuvent se détacher ou casser ! Cela peut avoir pour conséquence des chutes graves.

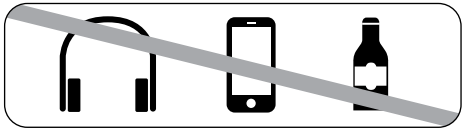
Il y a lieu de lire l'ensemble des notices fournies avec le vélo. Si vous avez des doutes concernant un point quelconque de la présente notice, n'hésitez pas à vous adresser à votre vélociste.

Lorsque l'on reprend son vélo, même après un très court moment, il est conseillé de vérifier que personne n'a trafiqué les blocages rapides en son absence. Vérifiez régulièrement le bon serrage des vis et boulons et la bonne fixation des pièces. Il faut savoir que les pièces en matériaux composites comme la fibre de carbone se serrent le plus souvent moins fort, (voir page 41). Les pièces typiquement fabriquées en fibres de carbone sont par exemple le guidon, la potence, la tige de selle et son chariot, le cadre, la fourche et les manivelles. Faites-vous montrer par votre vélociste comment procéder avec ces matériaux.

Pour votre sécurité

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

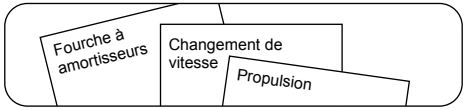
Avant la première utilisation



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

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

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

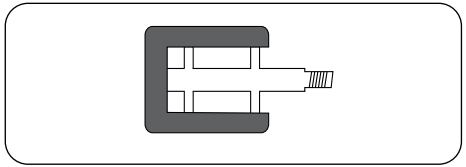


Pour toutes questions auxquelles vous n'auriez pas trouvé de réponse après la lecture de la présente notice, adressez-vous à votre revendeur.
Il y a lieu de s'assurer que la bicyclette est en bon état de marche et bien réglée.
Réglages nécessaires :
- Position et fixation de la selle et du guidon
- Montage et réglage des freins
- Fixation des roues au cadre et à la fourche

Pour vous assurer confort et sécurité, confiez le réglage du guidon et de la potence à votre revendeur.
Réglez la selle à la position qui vous convient – c'est aussi la plus sûre (voir p. 13).
Demandez à votre revendeur de régler les manettes de frein de façon à vous permettre une bonne prise en main. Repérez bien quelle manette commande quel frein : avant/arrière, droite/gauche !
La manette droite commande le plus souvent le frein arrière, et la manette gauche le frein avant. N'oubliez pas à la prise en main de votre nouveau vélo de vérifier quelle manette commande quel frein, ce n'est peut-être pas la disposition à laquelle vous êtes habitué.

Pour ceux qui n'en ont pas l'habitude, les freins modernes peuvent s'avérer d'une efficacité redoutable par rapport aux systèmes plus anciens ! Il est conseillé de d'abord s'y habituer en les essayant tranquillement dans un endroit peu fréquenté.
Si votre bicyclette est équipée de jantes en fibre de carbone, il faut savoir que le freinage sur une jante en carbone est nettement moins performant que sur une jante en aluminium.
N'oubliez pas que l'on freine nettement moins bien par temps de pluie et sur sol glissant, ce qui peut s'avérer dangereux. Il y a lieu dans ces cas de se montrer très prudent et de prévoir une augmentation de la distance de freinage.
Si vous utilisez une bicyclette monovitesse ou sans roue libre, il faut d'abord s'habituer au freinage ! Les bicyclettes monovitesse équipées d'un seul frein sont interdites sur la voie publique. Sur un fixie, en l'absence de roue libre, le pédalier est TOUJOURS entraîné par les roues.

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



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

Vérifiez que les roues sont bien fixées au cadre et à la fourche. Vérifiez que les raccords rapides sont bien serrés, ainsi que les vis, boulons et écrous les plus importants (voir p. 10 et 41).
Soulevez votre bicyclette d'une dizaine de centimètres et laissez la retomber. Si cela fait des bruits inhabituels, faites-la vérifier par votre revendeur avant de l'utiliser.
Essayez de pousser la bicyclette en ayant bloqué les freins. Le frein arrière doit bloquer la roue arrière et le vélo doit se soulever de l'arrière lorsque le frein avant est bloqué. Allez essayer la bicyclette dans un endroit tranquille pour vous habituer aux nouveaux freins. Les freins modernes peuvent s'avérer d'une efficacité redoutable par rapport à ceux d'autrefois. Il ne doit pas non plus y avoir de jeu ni de bruits dans la direction au freinage.
Vérifiez la pression des pneus. La pression conseillée est indiquée sur le flanc des pneus. Respectez bien les valeurs de pression minimale et maximale ! Si vous ne voyez rien de marqué, gonflez à 2,5 bar / 36 PSI : c'est une valeur qui convient à la plupart des pneus. Avec des pneus d'une section inférieure à 30 mm (11/8 ") il faut gonfler à 4 bar / 58 PSI.
Pour un contrôle grossier de la pression, par exemple en cours de route, on peut faire comme suit : en appuyant avec le pouce, même très fort, sur le pneu gonflé, il doit presque pas s'enfoncer.
Vérifiez l'état des pneus et des jantes. Regardez s'il n'y a pas d'endroits endommagés, de fentes, de déformations, d'inclusion de corps étrangers (éclats de verre, cailloux coupants).
Si vous voyez des coupures, des fentes ou des trous, ne vous servez pas de votre bicyclette ! Faites-la vérifier par votre revendeur.

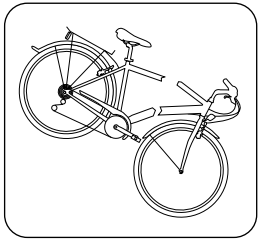
Il faut procéder aux vérifications suivantes avant chaque utilisation :
- vérifier le bon état et le bon fonctionnement de l'éclairage et de la sonnette ;
- vérifier le bon état et le bon fonctionnement des freins ;
- vérifier l'étanchéité des durites et des raccords des freins hydrauliques ;
- vérifier les pneus et les jantes par rapport à des dommages, à la concentricité et à la présence de corps étrangers,

en particulier après avoir roulé en tout terrain ;
- vérifier l'état d'usure des pneus ;
- vérifier le bon état et le bon fonctionnement des amortisseurs ;
- vérifier que les vis, écrous, axes traversants et blocages rapides sont bien serrés (voir pages 10 et 41) ;
- vérifier que le cadre et la fourche sont en bon état et pas déformés ;
- vérifier le bon état et le bon réglage du guidon, de la potence, de la tige de selle et de la selle ;
- vérifier la fixation correcte de la tige de selle et de la selle. Essayer de tourner la selle et de la basculer vers le haut ou vers le bas ; elle ne doit pas pouvoir bouger ;
- Lorsque vous roulez avec des pédales automatiques, testez leur fonctionnement. elles doivent se débloquer facilement.
- Pour les BMX : vérifier le bon fonctionnement du rotor, la bonne fixation du guidon sur la potence et celle des repose-pieds.

Lorsque l'on a fait une chute

N'utilisez par votre bicyclette si vous n'êtes pas sûr qu'elle soit en parfait état. Faites-la vérifier par votre revendeur.
Faites-en régulièrement contrôler les principaux organes, surtout si vous l'utilisez beaucoup, que ce soit sportivement ou au quotidien.
Le cadre et la fourche, les amortisseurs ainsi que les éléments vitaux pour la sécurité que sont les roues et les freins peuvent s'user très vite dans ces conditions.
Si vous dépassez la durée d'utilisation ou de vie prévue de composants, ces derniers peuvent lâcher subitement. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves !

Il faut également procéder à ces vérifications avant de repartir après toute chute ou après que la bicyclette est tombée.
Les pièces en aluminium ne supportent pas toujours d'être dévoilées et les pièces en carbone peuvent souffrir de dommages invisibles !
Faites contrôler votre vélo par votre vélociste.



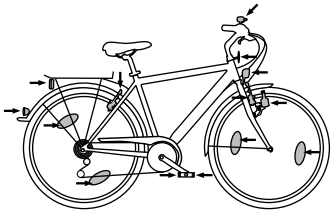
Il faut inspecter toutes les parties du vélo pour vérifier l'absence de modifications. Il peut y avoir des fissures ou des déformations au cadre ou à la fourche, mais aussi des pièces tordues. Si des pièces comme le guidon ou la selle ne sont plus bien en place, il faut en vérifier le réglage et s'assurer qu'ils sont en ordre de marche.

- Procéder à une inspection soigneuse du cadre et de la fourche. On arrive à détecter la plupart des déformations en examinant la surface sous divers angles en succession.
- Vérifier si la selle, la tige de selle, la potence ou le guidon ont conservé leurs bons réglages. Si ce n'est pas le cas, il ne faut ABSOLUMENT PAS forcer pour les remettre en place sans avoir préalablement desserré leur fixation. Resserrer les pièces obligatoirement au couple de serrage prescrit. Vous trouverez ces valeurs à la page 41 et au chapitre « Blocages rapides ».
- Vérifiez si les deux roues sont bien en place dans le cadre et dans la fourche.
- Soulever une roue, puis une autre, et la faire tourner. Les jantes doivent passer bien régulièrement et sans contact entre les mâchoires des freins. Les pneus ne doivent pas toucher les freins. Sur les vélos à frein à disque, on vérifie l'absence de voile de la roue à l'écart entre le cadre ou la fourche et le pneu.
- Vérifier le bon fonctionnement des deux freins.
- Ne repartir pas sans avoir vérifié si la chaîne est bien en place sur son plateau et sur son pignon. Elle doit s'engrener parfaitement sur les dents. Si on se met à pédaler et que la chaîne saute, cela peut provoquer des chutes et éventuellement des blessures graves.

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

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

Dispositions légales



Avant de vous engager sur la voie publique, assurez-vous de connaître la réglementation en vigueur dans le pays.
Vous y trouverez les équipements obligatoires pour pouvoir circuler sur la voie publique.
Il y est précisé l'éclairage qui doit être monté sur le vélo ou qu'il y a lieu d'emporter, et le système de freinage devant l'équiper.
On y explique les conditions d'utilisation en fonction de l'âge et où l'on peut ou doit circuler selon l'âge. Il y est aussi expliqué les conditions de circulation des enfants sur la voie publique. On y trouve aussi précisée l'obligation éventuelle du port du casque.

Le bon vélo pour le bon usage

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

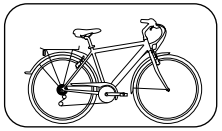
Poids total autorisé : poids du cycliste + poids du vélo + poids des bagages (voir p. C5)

Les indications de la présente notice ne sont valables que pour les types de bicyclettes précisés sur la couverture.
Les indications ne s'appliquant qu'à un type particulier de bicyclette sont dûment signalées.
Une utilisation dans le cadre autorisé inclut le bon respect des consignes d'utilisation et d'entretien données dans la présente notice.

Dangers d'une utilisation non conforme
Ce vélo ne doit être utilisé que pour l'objet auquel il est destiné.
À cet effet, lisez la section « Utilisation conforme » de la notice d'utilisation originale.
L'utilisation conforme inclut le bon respect des notices d'utilisation et d'entretien précisées dans la présente notice.
Il y a lieu également d'informer les autres utilisateurs du vélo de l'utilisation qui doit en être faite et du danger de non-respect des restrictions qui s'imposent.
Une utilisation non conforme, une surcharge ou un manque d'entretien peuvent provoquer des accidents et des chutes entrainant des dommages corporels graves, pour vous et pour d'autres !

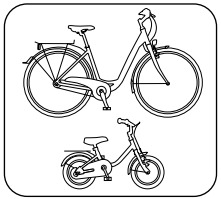
Si vous êtes équipé conformément à la réglementation nationale en vigueur, vous pouvez vous servir :

Type 1
Vélo de trekking
et les vélos pour jeunes, les vélos pour enfants et les vélos monovitesse/à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique et en tout terrain facile, de type (Les vélos monovitesse/fixie équipés d'un seul frein sont interdits sur la voie publique)



Type 2

Vélos de ville et cyclotouristes



et les vélos pour jeunes, les vélos pour enfants et les vélos monovitesse/à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique et sur chemins carrossables (Les vélos monovitesse/fixie équipés d'un seul frein sont interdits sur la voie publique).

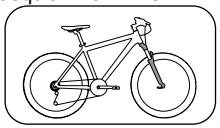
Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- d'une utilisation en tout terrain,
- de surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

vélos ne sont pas conçus pour les sollicitations extrêmes, comme descendre des escaliers, faire des sauts, des acrobaties ou participer à des compétitions officielles. La participation à des compétitions ne peut se faire que si le fabricant l'autorise.

Type 3

Les VTT – Débattement jusqu'à 120 mm env.



et les vélos pour jeunes et les vélos monovitesse/à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique et en terrain de difficulté moyenne de type chemins de campagne, chemins et tracés de cross (Les vélos monovitesse/fixie équipés d'un seul frein sont interdits sur la voie publique). Ce type de vélo peut franchir de petits obstacles comme des racines, des cailloux ou des marches. Il y a lieu de porter les équipements de protection appropriés (casque adéquat, gants).

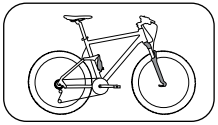
Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- utilisation en terrain difficile, sauts, descentes difficiles, bike-park
- de surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

Ce type de vélo n'est pas conçu pour les sollicitations extrêmes, comme la descente d'escaliers, les sauts, l'utilisation intense de type compétitions officielles ou acrobaties.

Type 4

Les vélos All Mountain – Débattement de 120 - 150 mm env.



pour utilisation sur la voie publique et en tout-terrain. Ce type de vélo supporte le franchissement d'obstacles comme des racines, des cailloux ou des marches. Les petits sauts sont autorisés. Il y a lieu de porter les équipements de protection appropriés (casque adéquat, gants, éventuellement protections).

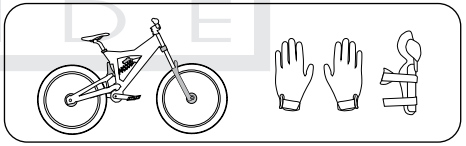
Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- utilisation extrême en tout-terrain difficile, très grands sauts, parcours downhill extrêmes ou utilisation agressive en bike-park
- de surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

Ce type de vélo n'est pas conçu pour les sollicitations extrêmes, de type descentes difficiles, grands sauts, utilisation intense de type compétitions officielles ou acrobaties.

Type 5

Les enduro – Débattement de 150- 180 mm env.



pour utilisation sur la voie publique et en tout-terrain. Ce type de vélo supporte le franchissement d'obstacles comme des racines, des cailloux ou des marches. Les sauts sont autorisés. Il y a lieu de porter les équipements de protection appropriés (casque adéquat, gants à doigts longs, éventuellement protections).

Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages

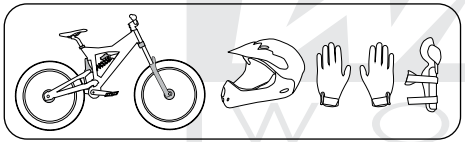
qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- utilisation en terrain difficile, grands sauts, parcours downhill extrêmes, utilisation agressive en bike-park
- de surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

Ce type de vélo n'est pas conçu pour les sollicitations extrêmes, de type descente de marches ou sauts, utilisation intense de type compétitions officielles ou acrobaties.

Type 6

Les vélos Freeride/de descente– Débattement au delà de 180 mm



pour utilisation sur la voie publique et en tout-terrain. Ce type de vélo supporte le franchissement d'obstacles comme des racines, des cailloux ou des marches. Les sauts sont autorisés. Il y a lieu de porter les équipements de protection appropriés (casque intégral, gants à doigts longs, protections).

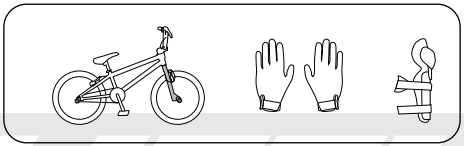
Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- utilisation extrême en tout-terrain difficile, très grands sauts, parcours downhill extrêmes ou utilisation agressive en bike-park
- de surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

Ce type de vélo n'est pas conçu pour les sollicitations extrêmes, par exemple utilisation intense de type compétitions officielles ou acrobaties très osées.

Type 7

Les BMX



et vélos pour jeunes et les vélos monovitesse/à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique et en terrain de difficulté moyenne de type chemins de campagne, parcours BMX, rampes et skate-parks (Les vélos monovitesse/fixie équipés d'un seul frein sont interdits sur la voie publique). Ce type de vélo peut franchir de petits obstacles comme des racines, des cailloux ou des marches. Il y a lieu de porter les équipements de protection appropriés (casque adéquat, gants, protections).

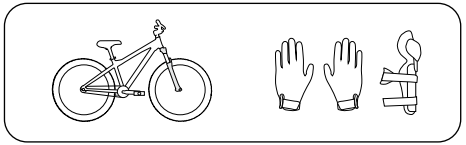
Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- utilisation en terrain difficile, sauts, descentes difficiles, bike-park
- de surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

Ce type de vélo n'est pas conçu pour les sollicitations extrêmes, de type descente de marches ou sauts, utilisation intense de type compétitions officielles ou acrobaties.

Type 8

Les vélos dirt/street/freestyle



et vélos pour jeunes et les vélos monovitesse/à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique et en terrain de difficulté moyenne de type chemins de campagne, parcours BMX, rampes et skate-parks (Les vélos monovitesse/fixie équipés d'un seul frein sont interdits sur la voie publique). Ce type de vélo supporte le franchissement d'obstacles comme des racines, des cailloux ou des marches. Il y a lieu de porter les équipements de protection appropriés (casque adéquat, gants).

Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

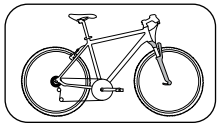
- utilisation extrême en tout-terrain difficile, très grands sauts, parcours downhill extrêmes ou utilisation agressive en bike-park
- de surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

Réglages individuels

Ce type de vélo n'est pas conçu pour les sollicitations extrêmes, par exemple utilisation intense de type compétitions officielles ou acrobaties.

Type 9

Les vélos cyclocross / VTT



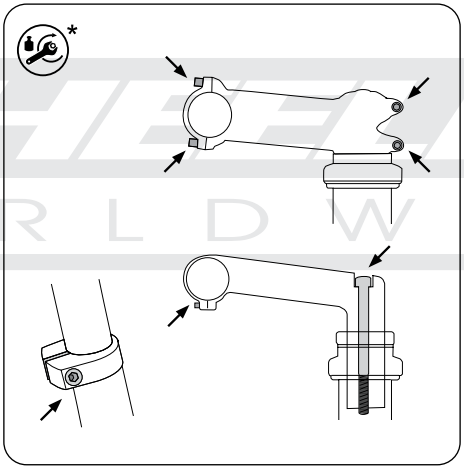
et les vélos pour jeunes et les vélos monovitesses / à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique, sur sol stable et en tout terrain facile de type chemins de campagne (Les vélos monovitesse/fixie équipés d'un seul frein sont interdits sur la voie publique). Ce type de vélo peut franchir de petits obstacles comme des racines, des cailloux ou des marches. Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- d'une utilisation en tout terrain
- de surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

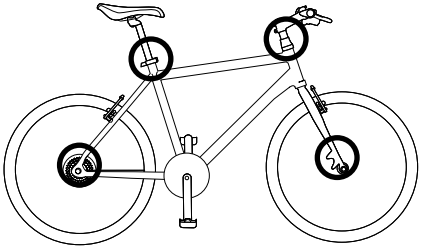
Ce type de vélo n'est pas conçu pour les sollicitations extrêmes, comme la descente d'escaliers, les sauts, l'utilisation intense de type compétitions officielles ou acrobaties.

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

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



Emplacements où peuvent se trouver des vis et boulons de réglage



Emplacements pouvant être équipés de blocages rapides et de liaisons vissées

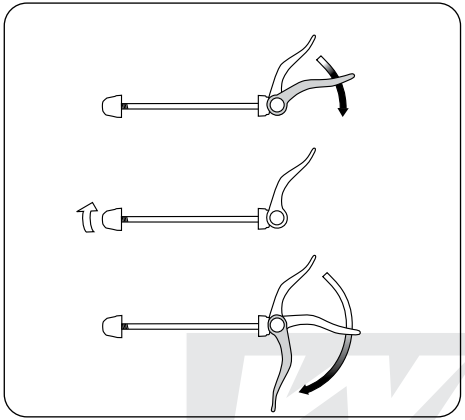
Pour l'utilisation et l'entretien des vélos équipés de moyeux through axle, consulter la notice du fabricant des moyeux.

Utilisation des blocages rapides et axes traversants

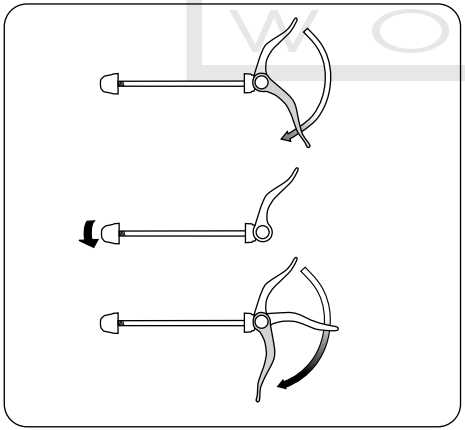
Les blocage rapides ainsi que les axes traversants sont des dispositifs permettant de fixer des éléments au vélo autrement que par une liaison vissée. Un blocage rapide a deux fonctionnalités : le levier permet d'assurer le blocage avec la force nécessaire, l'écrou permet de régler la force de blocage.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

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

* voir page 41



Pour un blocage plus faible



Pour un blocage plus fort

- Tous les blocages rapides et axes traversants doivent être bien bloqués avant utilisation.
- Vérifiez le bon serrage de tous les blocages rapides et axes traversants chaque fois que vous reprenez votre vélo après l'avoir laissé sans surveillance, ne serait-ce que quelques instants.
- En position fermée, le levier de blocage doit être bien rabattu à proximité du cadre, de la fourche ou de la tige de selle.
- En position fermée, le levier de blocage doit toujours être orienté vers l'arrière. Cela lui permet de ne pas s'ouvrir intempestivement en cours de route.

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

Axes traversants

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

Sur les châssis actuels, on trouve également des axes traversants à la place de blocages rapides ou d'écrous. Ces axes traversants fonctionnent généralement comme des blocages rapides.
L'axe se visse d'un côté dans l'un des jambages de la fourche. Le levier assure le serrage du moyeu entre les deux jambages. Le moyeu et l'axe sont bloqués au moyen d'un levier à blocage rapide, qui fonctionne exactement comme un blocage rapide. Il existe également des systèmes où l'axe n'est qu'inséré ou vissé, puis bloqué par vissage.

Consultez la notice du fabricant ci-jointe et faites-vous bien expliquer le système par votre revendeur.

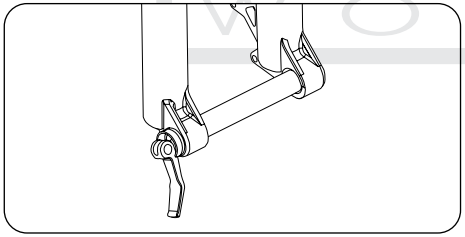
Bien que la présente notice traite spécifiquement des axes traversants de la fourche Rockshox®, celle-ci s'applique principalement aux autres fourches également.

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

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

Montage
Disposez la roue dans les pattes de la fourche. L'axe du moyeu doit être bien en place dans les pattes. Pour les freins à disque il faut s'assurer de ce que le disque soit bien pris dans l'étrier de frein.
Contrôler que ni le disque ni le moyeu ni des vis de fixation du disque ne viennent frotter contre le bas des fourreaux de la fourche. Si vous ne savez pas comment se règlent les freins à disque, consultez la notice du fabricant des freins.

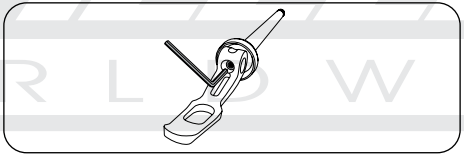
Mise en place et blocage
1. Ouvrir le levier de blocage rapide. S'assurer de ce que les ergots du levier entrainent bien l'axe par l'encoche prévue à cet effet sur l'axe.
2. Enfoncer l'axe dans le moyeu jusqu'en butée, par la droite, puis le tourner pour le visser dans le filetage de la patte.



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

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

En le refermant, on doit sentir une forte résistance pour que le levier arrive en position rabattue à l'horizontale (à 90° par rapport au bas du fourreau).
L'effort à faire doit laisser une trace bien visible sur la paume.
Si le levier se laisse rabattre sans opposer de résistance et sans laisser de trace visible sur la paume, c'est que la force de blocage est insuffisante. Pour arriver à un bon réglage, procéder comme suit : Ouvrir le levier de blocage, puis serrer lentement la vis de fixation du blocage jusqu'à obtenir un serrage suffisant. Pour un blocage plus fort, ouvrir le blocage rapide et mettre une clé Allen de 2,5 mm dans la vis de réglage du blocage, au milieu de l'entraîneur du levier



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

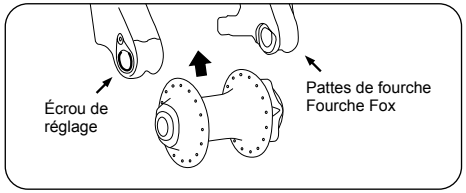
Tourner la clé dans le sens des aiguilles d'une montre. Revérifier la force de blocage. Répéter l'opération jusqu'à avoir un blocage suffisant.
Il ne faut pas utiliser d'autres outils pour fixer l'axe aux pattes de la fourche. Un serrage trop fort peut endommager l'axe et/ou les pattes.

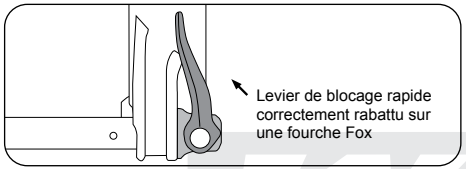
Une fois refermé, il ne faut plus toucher au levier de blocage rapide. S'il changeait de position, cela pourrait vouloir dire que l'axe est desserré, avec tous les risques que cela peut entraîner, Allant jusqu'à des blessures graves, voire mortelles.

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

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

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

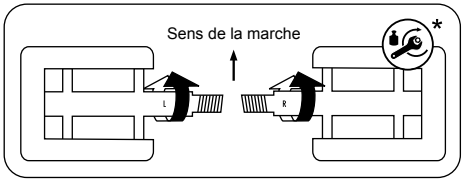




Il faut toujours vérifier le bon blocage de tous les blocages rapides et des axes traversant avant de se servir de son vélo, même si on ne l'a abandonné qu'un bref instant. Vous ne devez vous mettre en route que si tous les serrages rapides sont bien fermés.

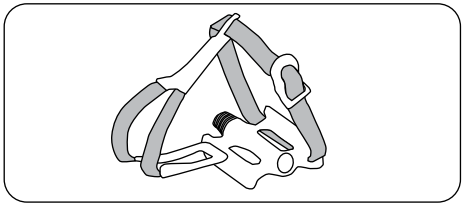
Montage des pédales

Si votre bicyclette vous a été livrée avec les pédales non montées, il faut les visser sur les manivelles avec une clé adaptée. Il faut bien faire attention que les deux pédales se vissent en sens contraire et se bloquent très fort (voir page 41). Il faut enduire les filetages de graisse au préalable.

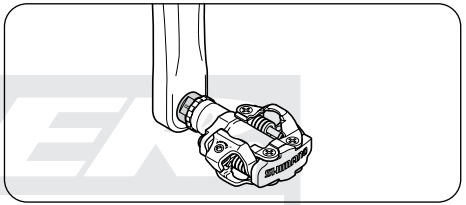


Pour plus de précisions sur le montage et l'utilisation des pédales clipsables et des pédales pliantes, consulter la notice d'utilisation du fabricant.

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



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

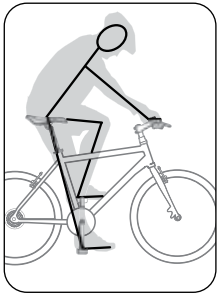


Source : Shimano® techdocs

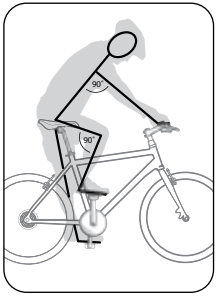
Réglage de la selle

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

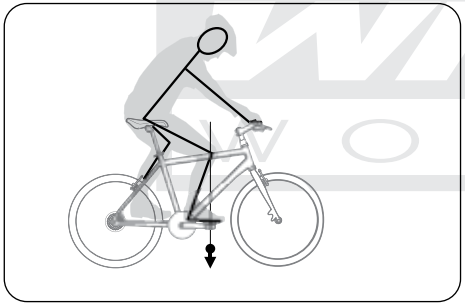
* voir page 41



Bon réglage de la hauteur de selle



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

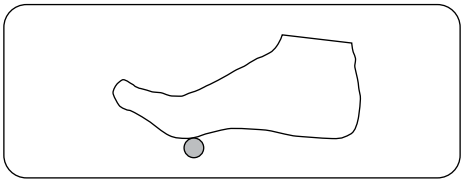


Le genou doit se trouver à la verticale de l'axe de la pédale avant

Réglage de la hauteur de selle

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

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



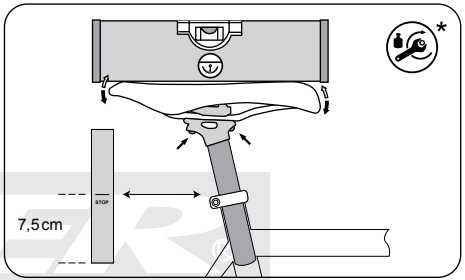
Lorsque l'on utilise des pédales automatiques, il faut régler les cales de façon à retrouver cette position du pied. Cela prévient d'éventuels dommages à l'appareil moteur et assure une transmission de puissance optimale.

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

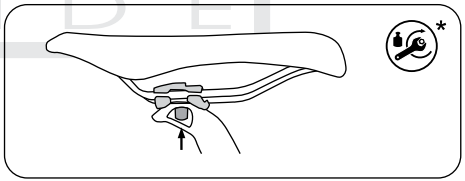
La hauteur de selle minimale du VAE dépend des mensurations du cycliste. Il doit pouvoir rouler sans que cela ne porte atteinte à sa sécurité ou sa santé. La tige de selle ne doit pas être sortie trop loin du tube de selle. Elle doit toujours pouvoir être maintenue fermement par le collier de tige de selle.
Laissez-vous conseiller par votre revendeur pour ces deux derniers points.

Réglage de l'inclinaison de la selle

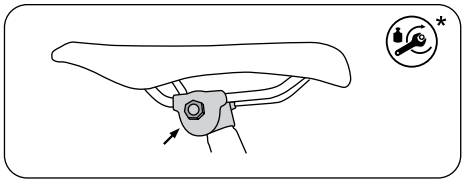
Une fois la hauteur de selle réglée, il faut en vérifier et en régler l'inclinaison. Le dessus de la selle doit être à peu près horizontal. Ce réglage se fait vis de blocage de la tige de selle desserrées.



Tige de selle à deux vis



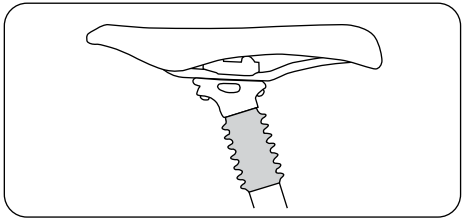
Tige de selle à deux vis



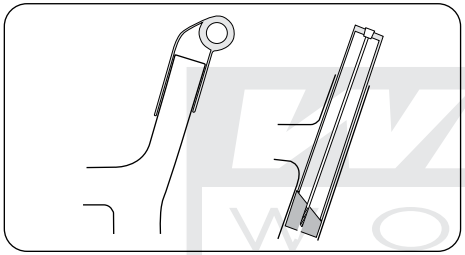
Tige de selle suspendue

WHEELER VOLTIDE

* voir page 41



Tige de selle à fixation à vis unique

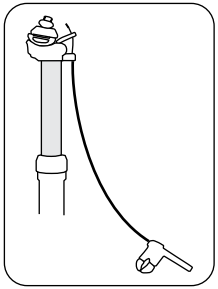


Tige de selle intégrée

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

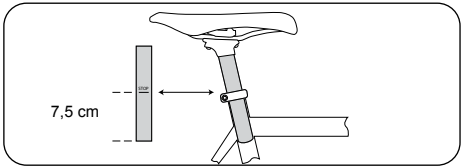
Avant de monter en selle, vérifiez que la selle et la tige de selle soient bien bloquées. Prenez la selle par l'avant et par l'arrière et essayez de la faire tourner. Elle ne doit pas bouger.

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

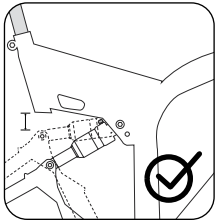


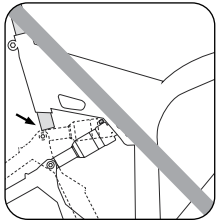
Pour le réglage et l'utilisation des tiges de selle suspendues et des tiges de selle télescopiques, consultez la notice du fabricant.

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



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

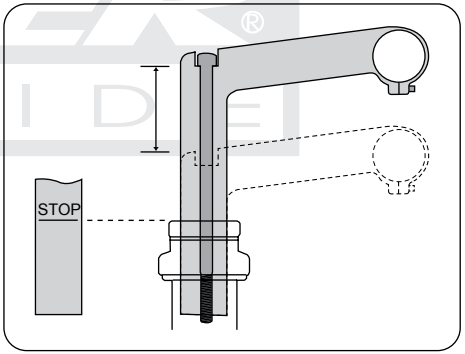




Réglage du guidon et de la potence

Il existe différents types de potences :

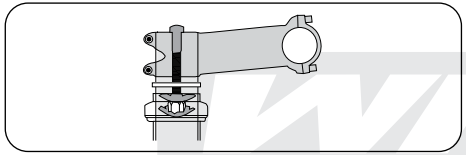
potence à plongeur



Il est possible de régler la hauteur de la potence

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

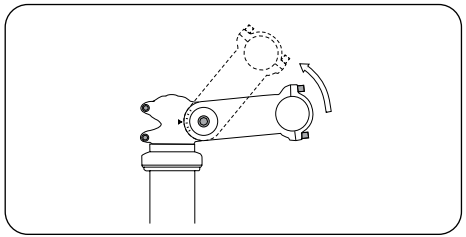
Potence Aheadset



La hauteur peut se régler comme suit :
- par montage d'autres entretoises sur ou sous la potence
- par inversion de la potence
- par remplacement de la potence

C'est une opération qu'il faut confier à votre revendeur.

Potence réglable



Il est possible de régler l'inclinaison de la potence

S'agissant des potences, il y a lieu de bien consulter la notice du fabricant.

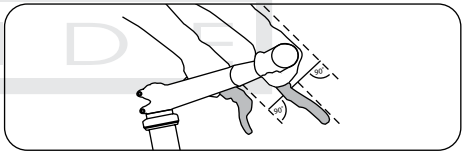
Le BMX se pratique en position debout. Faites-vous conseiller par votre revendeur sur la bonne position de conduite.

Réglage des manettes de frein

Les manettes de frein sont à régler de façon à pouvoir les actionner en toute sécurité et à pouvoir freiner sans fatigue. Repérez bien quelle manette actionne quel frein.
Certains freins comportent des limiteurs de freinage (« modulateurs de puissance »). Ce dispositif a pour but d'empêcher de freiner trop fort, et par conséquent de bloquer les roues (ce qui peut être très dangereux).

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

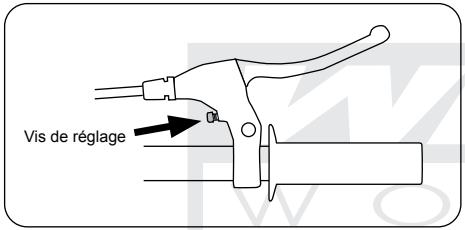
Les manettes de frein doivent être orientées de façon à permettre aux mains de les actionner en toute sécurité et sans fatigue (les mains se trouvant dans le prolongement naturel des bras en extension).



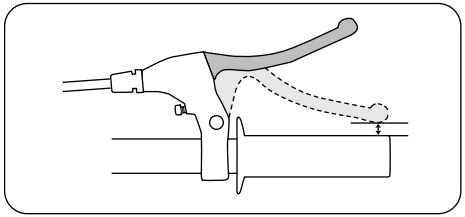
Avant d'entamer votre premier parcours, assurez-vous de la position des leviers de frein.
Dans le cas de changements de vitesse à moyeu, c'est en général le levier de frein installé sur le côté droit du guidon qui agit sur le frein de roue avant.
Dans le cas de dérailleurs, il s'agit du levier de frein installé du côté gauche.

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

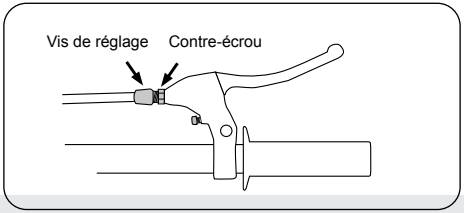
Pour pouvoir bien actionner les manettes lorsqu'on a de petites mains, une vis de réglage (située sur le montant de la manette) permet de rapprocher la manette du guidon.



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



Le réglage de rattrapage des freins mécaniques se fait en général grâce à une vis de réglage sur la cocotte de la commande de frein. Dévisser la vis de réglage jusqu'à obtenir un bon freinage. Bloquer la vis en serrant le contrécrou.

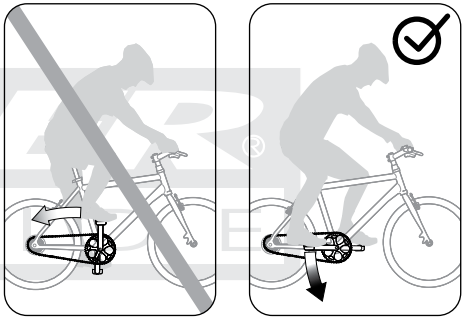


Frein à rétropédalage

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

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

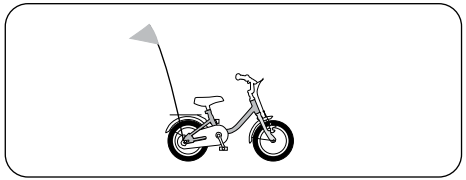
Dans les longues descentes, l'efficacité d'un frein à rétropédalage peut beaucoup diminuer ! Cela est dû au fort échauffement que provoque un freinage prolongé. Dans les longues descentes, il faut aussi freiner avec le frein avant. Laissez au frein à rétropédalage le temps de se refroidir, en évitant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



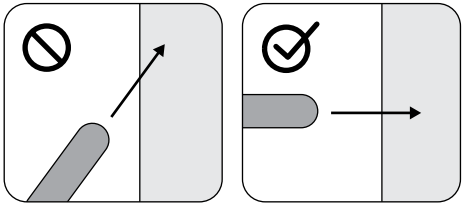
WHEELER WORLD

Les enfants et le vélo

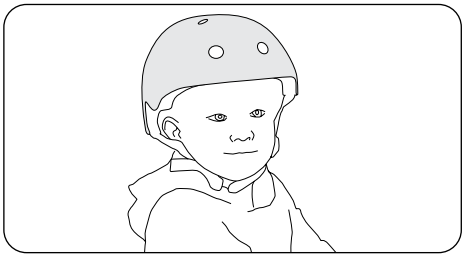
Conseils aux parents



Avant de laisser votre enfant utiliser son vélo, il faut prendre le temps d'une prise en main.
Il faut parler avec lui de la façon dont un vélo s'utilise, faire des exercices et l'habituer à s'insérer dans la circulation.
Surtout les premières fois, il est de votre responsabilité toute particulière d'accompagner l'enfant. Il faut bien réfléchir à ne jamais trop lui en demander.
Avant de le laisser utiliser le vélo, il est indispensable de lui expliquer la fonction et l'utilisation des freins, surtout lorsqu'il est équipé d'un frein à rétropédalage.
Faites-le s'exercer à un endroit sûr, calme et à l'écart de la circulation.
Pour que l'enfant sache rouler ailleurs que dans des zones à l'écart, montrez-lui comment franchir des obstacles, comme par exemple des rails ou des rebords de trottoirs. Ceux-ci doivent, autant que possible, être doucement franchis de face. Il faut également s'assurer de l'absence de danger devant et derrière.

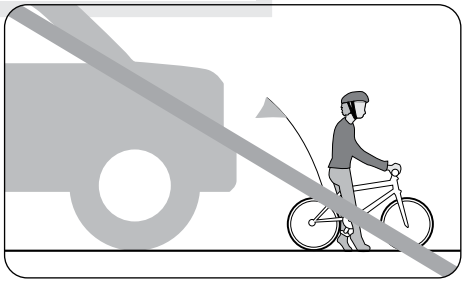


Ne laissez jamais votre enfant rouler sans casque !
Achetez un casque homologué. Procédez à l'achat du casque avec votre enfant pour être sûr qu'il soit de la bonne taille et qu'il lui plaise. Ce n'est que si le casque plaît à l'enfant qu'il l'acceptera et le portera.
Vérifiez que le casque lui aille vraiment bien et que les sangles soient bien réglées et bien fermées.



L'enfant doit porter des vêtements de couleur claire, des pantalons ajustés et des chaussures ayant une semelle solide et non glissante. Des vêtements à bandes réfléchissantes permettant d'être mieux vu sont également recommandés.

Pour toutes questions sur le réglage et l'entretien du vélo, consultez votre vélociste.
Il y a lieu de s'informer sur les exigences du Code de la route. En Allemagne par exemple les enfants doivent rouler sur le trottoir jusqu'à leur huitième année révolue. Et ils ont le droit de continuer à y rouler jusqu'à leur dixième année révolue.
Un vélo pour enfant ne disposant pas en règle générale du niveau d'équipement réglementaire n'a pas le droit de circuler sur la voie publique.



Avant la première utilisation

- Montrez à l'enfant la disposition et l'utilisation des freins. Faites-lui faire quelques freinages pour s'exercer, sous votre supervision.

- Expliquez-lui qu'un vélo freine moins bien sous la pluie et qu'il lui faudra rouler plus lentement.

Avant la première utilisation

- Montrez à l'enfant la disposition et l'utilisation des freins. Faites-lui faire quelques freinages pour s'exercer, sous votre supervision.
- Expliquez-lui qu'un vélo freine moins bien sous la pluie et qu'il lui faudra rouler plus lentement.

Ces premiers exercices se passeront d'autant mieux et seront d'autant plus utiles que vous leur donnerez un aspect ludique.

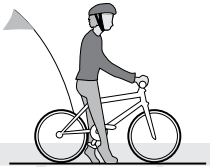
Avant chaque utilisation

Réalisez régulièrement avec votre enfant les contrôles recommandés à la section « Avant chaque utilisation ». Cela le familiarise avec la mécanique et lui permettra de détecter et de signaler les défauts de fonctionnement.
Tous défauts sont à corriger immédiatement, ou à faire corriger par votre vélociste.

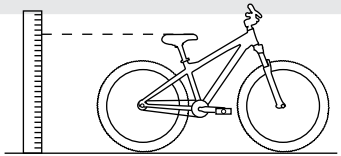
Si l'un des points de contrôle n'est pas conforme, il ne faut en aucun cas laisser votre enfant utiliser le vélo. Ce serait courir le risque de graves accidents. En cas de doute, consultez votre vélociste.

Réglage du vélo à la taille de l'enfant

La selle est à régler de façon à ce que l'enfant puisse bien pédaler, tout en lui laissant atteindre le sol avec la pointe des pieds. En effet, il est important que l'enfant puisse vite prendre appui sur le sol lorsqu'il s'arrête ou qu'il ne se sent pas en sécurité.



Pour les enfants et les adolescents il faut prendre la peine de vérifier la hauteur de la selle tous les trois mois environ.



Entretien

Il y a lieu de contrôler régulièrement le vélo de l'enfant. Les enfants, surtout lorsqu'ils sont encore petits, n'ont pas la notion de sécurité d'utilisation.

Utilisation des freins

Faites faire des exercices de freinage à votre enfant dans un endroit à l'écart de la circulation.

Il doit apprendre à freiner des deux freins simultanément, étant donné que freiner uniquement avec le frein avant entraine un fort déséquilibre qui peut provoquer des chutes.

Montrez-lui bien quelle manette actionne quel frein. Cela peut varier selon les vélos. Éventuellement faites inverser les commandes de frein par votre vélociste.

L'enfant doit se familiariser progressivement avec les freins. Ne procéder à des exercices de freinage d'urgence qu'à l'écart de la circulation.

Sur des routes mouillées et lisses, il faut que votre enfant apprenne à freiner en douceur et avec grande prudence pour éviter de glisser. Il faut expliquer à l'enfant que dans ces cas il faut rouler plus lentement et plus prudemment.

Pneus

Il faut apprendre à l'enfant à ne pas rouler sur des arêtes vives. Cela risque à la fois d'endommager les pneus, voire les roues, et de provoquer des chutes.

Vélo enfant/stabilisateurs

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

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

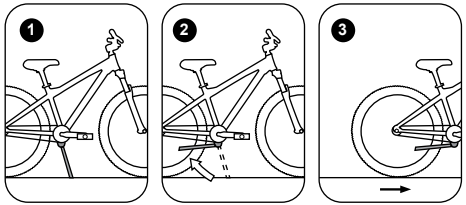
Lorsque vous utilisez des stabilisateurs, n'oubliez pas de lire soigneusement la notice du fabricant ! Les stabilisateurs doivent être très bien fixés, votre enfant compte dessus ! Si vous n'êtes pas parfaitement sûr de les avoir bien montés, n'hésitez pas à vous adresser à votre revendeur.

L'usage de stabilisateurs est à réserver à la phase d'apprentissage et aux très petits enfants. Il est recommandé de les retirer aussitôt que possible pour permettre à l'enfant d'acquérir un bon équilibre.

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

Béquille

Il faut faire attention à ce que l'enfant relève bien la béquille avant chaque utilisation, faute de quoi on court un risque de chute.

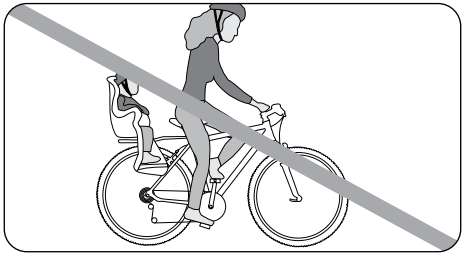


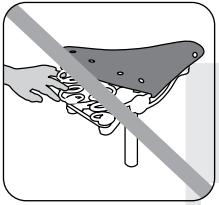
Transport d'enfant/Remorques pour enfant

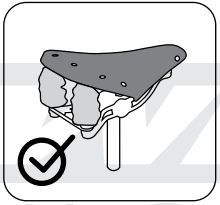
- N'utilisez que des sièges pour enfant offrant toute sécurité et homologués !
- L'enfant doit porter un casque ; ses pieds ne doivent pas pouvoir entrer en contact avec des pièces mobiles comme les rayons.
- La présence d'un siège pour enfant affecte le comportement du vélo. Cela rallonge la distance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

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

Il ne faut monter de siège pour enfant que sur les bicyclettes sur lesquelles cela est possible.
L'utilisation de la fibre de carbone n'est pas autorisée dans les sièges pour enfant.
Il ne faut jamais fixer un siège pour enfant à la tige de selle. Il est conseillé d'envelopper tous les ressorts et les pièces mobiles de la selle et de la tige de selle pour protéger l'enfant. Assurez-vous que l'enfant ne puisse pas y introduire les doigts. Il y a un grand risque de blessure.





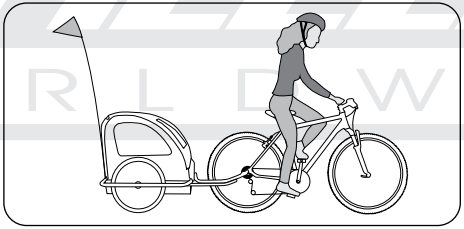


Lorsque votre bicyclette vous est livrée avec des accessoires non montés, prenez la peine de consulter les notices des fabricants.

S'agissant de remorques pour enfant :

- privilégier la meilleure qualité ;
- il faut ne les accrocher qu'à des bicyclettes et à des crochets prévus ou autorisés à cet effet par le fabricant.
- les automobiltistes ne font pas toujours attention à une remorque pour enfant dans la circulation ! Pour une meilleure visibilité, utilisez des fanions de couleur vive et un éclairage autorisé. Adressez-vous à votre revendeur pour les accessoires de sécurité.

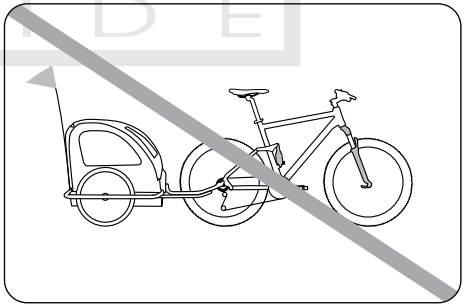
Il faut tenir compte du fait qu'un vélo qui tire une remorque est nettement plus long qu'un vélo seul. La présence d'une remorque pour enfant modifie le comportement de votre vélo. Cela rallonge la distance de freinage et rend le guidon plus difficile à maîtriser. La présence de la remorque modifie également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



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

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

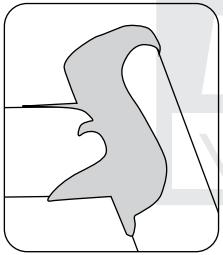
Les bicyclettes à suspension avant et arrière ne doivent pas être utilisées avec des remorques et des remorques pour enfant.
Leurs fixations et leurs roulements ne sont pas conçus pour résister aux forces correspondantes. Ils peuvent s'user ou se briser, entraînant de graves conséquences.



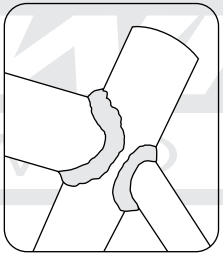
WORLDWIDE

Cadre

Suivant le type et la fonction du vélo, les formes du cadre sont différentes. Les cadres modernes sont constitués de matériaux différents tels que des alliages d'acier, d'aluminium ou du carbone (fibres de carbone).
Grâce aux progrès réalisés au niveau des matériaux et de la construction, il est possible, de nos jours, de fabriquer toutes les formes de cadre de façon sûre et stable à la conduite. Ainsi, malgré le fait que le cadre soit bas, ce qui rend la montée confortable, vous pouvez être sûr de toujours rouler en sécurité avec votre Flyer, et ce même avec des bagages.



Cadre en acier manchonné



Cadre en aluminium soudé

Si l'on venait à vous voler votre vélo, sachez qu'il peut être identifié grâce au numéro du cadre. Veuillez toujours noter le numéro dans son intégralité et dans le bon ordre. Sinon, une identification précise n'est pas possible.
Dans la documentation remise avec votre FLYER, vous trouverez un paragraphe dans lequel vous pouvez inscrire le numéro du cadre.

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

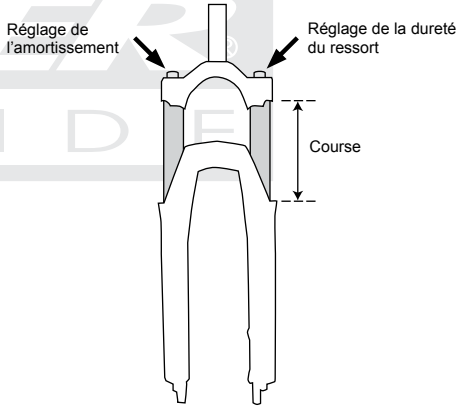
Vous ne devez en aucun cas rouler avec un cadre déformé ou fissuré. Ne jamais réparer vous-même des éléments endommagés car vous risquez un accident. Les pièces défectueuses doivent être remplacées par un revendeur spécialisé. Ne réutilisez votre vélo qu'après le remplacement. Faites inspecter votre vélo par un revendeur spécialisé après un accident ou une chute.
Un cadre ou des pièces endommagés peuvent provoquer des accidents. Si votre vélo ne roule pas bien droit, cela peut venir du fait que le cadre ou la fourche sont voilés. Veuillez vous adresser à un revendeur spécialisé afin de faire vérifier le cadre et la fourche et de faire aligner les roues, le cas échéant.

La suspension

Sur les bicyclettes suspendues, les amortisseurs doivent se régler en fonction du poids du cycliste et de l'utilisation. C'est une opération qui demande un certain savoir-faire.

Il est recommandé de se faire aider par son revendeur. Lisez soigneusement la ou les notices correspondant aux amortisseurs de votre bicyclette.

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



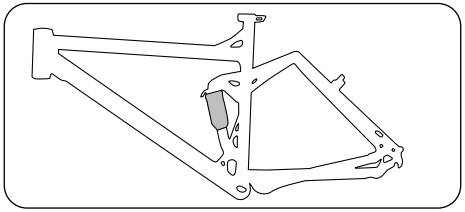
Le réglage d'une fourche à ressorts doit se faire conformément à la notice du fabricant de la fourche. De manière générale, lorsqu'on roule sur des irrégularités de la route, la fourche doit travailler de façon visible, mais sans arriver en butée.

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

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

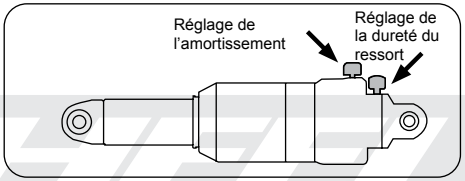
La plupart des tiges de selle suspendues peuvent se régler en fonction du poids. Cela implique le plus souvent de les démonter. Pour cela, consultez votre revendeur.

Cadres suspendus et amortisseurs



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

Un amortisseur typique ressemble à ceci :



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

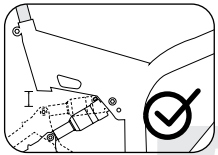
Évitez de nettoyer votre bicyclette au karcher. En effet, le liquide sous pression arrive à entrer dans les roulements, même s'ils ont des joints, ce qui est très destructeur.
La tige de l'amortisseur et le joint sont à nettoyer avec un chiffon doux dans le cadre de l'entretien régulier. Ensuite, pulvériser un lubrifiant sur la tige et le joint pour les protéger. Il existe des produits spéciaux pour cela, de marque Brunox®.
Il faut vérifier régulièrement si les articulations du bras arrière n'ont pas de jeu. Pour cela, maintenir le cadre d'une main, et de l'autre essayer de déplacer latéralement la roue arrière. Un jeu éventuel des articulations de l'amortisseur se constate en soulevant et en laissant retomber rapidement la roue arrière. Si a) vous sentez du jeu ou b) vous entendez un bruit quelque part, il faut tout de suite faire réviser votre bicyclette par votre revendeur. Ne vous servez plus de votre vélo jusqu'à ce qu'il soit réparé.

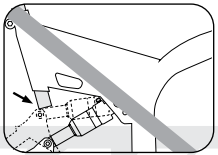
La bonne fixation et le bon fonctionnement des amortisseurs sont indispensables à votre sécurité ! Un vélo à suspension avant et arrière doit être entretenu et contrôlé très régulièrement ! Pour le nettoyage, utiliser de l'eau chaude avec un peu de détergent pour la vaisselle ou de détergent de ménage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

Serrez toutes les vis aux couples prescrits. Sinon les vis peuvent s'arracher ou casser et des pièces peuvent se détacher (voir page 41).

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

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





Un VAE est un objet technique sophistiqué ! Pour intervenir dessus, il faut un savoir-faire, de l'expérience et des outils spéciaux. N'intervenez pas vousmême sur votre VAE ! Confiez l'entretien et la réparation de votre VAE à un spécialiste.

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

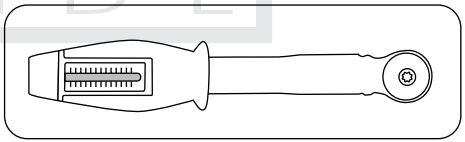
Comme tout appareil mécanique, un vélo est soumis à de fortes sollicitations et à l'usure correspondante. Différents matériaux et différentes pièces peuvent réagir de façon différente à l'usure en fonction des sollicitations. Une pièce utilisée au-delà de sa longévité nominale peut présenter une défaillance soudaine, et il peut en résulter des dommages corporels au conducteur. L'apparition de fissures, de défauts de surface ou de modifications de couleurs dans des zones fortement sollicitées signale que la durée d'utilisation de la pièce a été atteinte ; une telle pièce est à remplacer impérativement.

Vis et clé dynamométrique

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

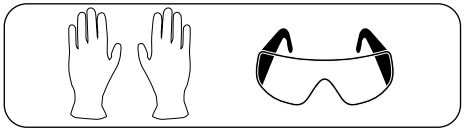
Sa valeur s'exprime en Newton-mètres (Nm). Le serrage se fait à l'aide d'une clé dynamométrique. On a tout intérêt à utiliser une clé dynamométrique affichant la valeur de serrage obtenue. Sinon les vis peuvent se détacher, voire se casser. Si vous n'avez pas de clé dynamométrique, il vaut beaucoup mieux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

Vous trouverez à la page 41 un tableau des valeurs de couple de serrage des principaux organes.



clé dynamométrique

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



Chaîne

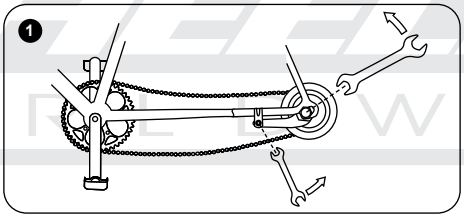
Pour bien marcher, une chaîne doit se nettoyer et se lubrifier régulièrement (voir page 40). Les saletés peuvent s'enlever lors du nettoyage ordinaire du vélo. Sinon, on peut la nettoyer en passant dessus, de tous les côtés, un chiffon imbibé d'huile. Une fois propre, il faut la lubrifier avec un lubrifiant approprié, surtout aux articulations des maillons. Au bout d'un certain temps, essuyer le lubrifiant superflu.

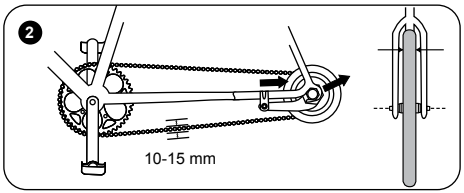
Réglage de la chaîne

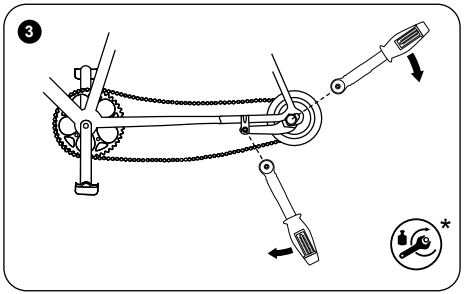
Pour un bon fonctionnement de la chaîne et du changement de vitesse, il faut que la chaîne présente une certaine tension. Les dérailleurs assurent une tension automatique de la chaîne. Avec les changements de vitesse de moyeu montés sans tendeur de chaine, il faut retendre des chaines détendues. En effet, elle risque de sauter, ce qui peut aller jusqu'à entraîner une chute.

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

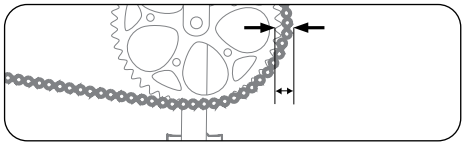
Bien veiller au bon serrage des écrous d'axe et du bras anticouple.







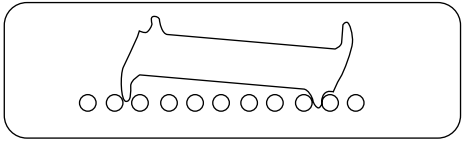
Les chaînes s'usent du fait de leur utilisation et de la saleté. Il faut changer la chaîne dès qu'on peut l'écarter quelque peu du plateau, 5 mm env., simplement en la pinçant avec les doigts. Les chaînes modernes pour dérailleurs n'ont généralement plus de maillon rapide. Pour les changer, il faut un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



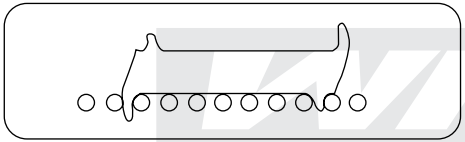
WHEEL WORLD

* voir page 41

Mesure de l'usure de la chaîne
Un outil spécial permet de voir si la chaîne est usée.



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

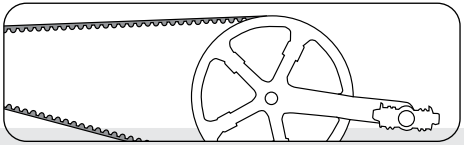


Avec une chaîne très usée comme celle illustrée, l'outil se met à plat sur la chaîne. Cette chaîne doit être changée.

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

Transmission par courroie

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



Nettoyage de la courroie

Pour assurer une bonne longévité à la transmission, nous vous recommandons de nettoyer la courroie à l'eau ou avec une balayette, en particulier après avoir roulé dans de la boue ou de la saleté. Des dépôts indésirables sur la courroie ou sur les poulies peuvent être source d'usure accélérée et de bruit (par exemple grincements, craquements).

Il faut prendre soin d'inspecter la transmission à chaque nettoyage, en recherchant des parties endommagées, des déformations ou des fissures. En cas de doute, ne pas hésiter à consulter un revendeur. Si le fonctionnement de la transmission reste bruyant en dépit d'un nettoyage soigneux, il peut être utile de procéder à une légère pulvérisation de produit au silicone sec sur la face intérieure de la courroie. Cela prévient la formation de dépôts, améliore la fluidité de fonctionnement et réduit le bruit.

Précautions d'utilisation

Pour assurer une bonne longévité de la courroie, il faut prendre les précautions suivantes. Des manipulations intempestives peuvent l'endommager et nécessiter son remplacement !

- Ne pas la ordre ou la plier
- Ne pas l'inverser en mettant l'intérieur à l'extérieur
- Ne pas l'enrouler ou mettre en boule
- Ne pas l'utiliser comme fouet
- Ne pas utiliser d'instruments coupants ni d'outils pour manipuler la courroie
- Ne pas faire levier pour la mettre en place
- Ne pas utiliser de galets tendeurs ou de galets de renvoi
- Ne pas huiler

S'assurer du bon respect de l'alignement de la courroie et des poulies et de la tension de la courroie, conformément aux instructions de la notice d'utilisation du fabricant.

Roues

Contrôle des roues

Le vélo est relié à la chaussée par le biais des roues. Les roues sont soumises à une forte contrainte du fait des inégalités au sol et du poids du conducteur.
Un contrôle approfondi et un centrage des roues sont effectués avant l'expédition du vélo. Cependant, les rayons se tassent au cours des premiers kilomètres parcourus.

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

La fixation de la roue dans le cadre et la fourche peut être réalisée de différentes manières. Habituellement, la roue est fixée par des écrous à chapeau ou par des serrages rapides. À côté de cela, il existe différents raccordements par axe d'enfichage qui sont vissés ou fixés au moyen de différents systèmes de serrage rapide.

Si un axe d'enfichage est installé sur votre vélo, vous trouverez d'autres informations dans la notice d'utilisation fournie par le fabricant ou sur les pages web des fabricants respectifs.

Toutes les vis doivent toujours être serrées avec le bon couple de serrage. Si le couple de serrage n'est pas correct, les vis peuvent casser ou des éléments raccordés peuvent se desserrer (voir page 41 « Couples de serrage pour les raccords à vis »).

Contrôle des moyeux

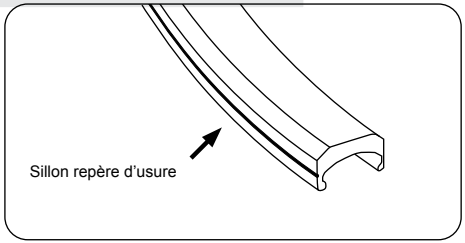
Les roulements de moyeu son contrôlés de la manière suivante :

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

Jantes/pneumatiques

Il faut nettoyer les jantes régulièrement selon la périodicité du programme d'entretien (voir page 38). Il faut à cette occasion vérifier les repères d'usure de freinage :

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



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

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

- N'utilisez que des patins convenant au matériau de la jante !
- Avant chaque utilisation, vérifiez l'absence d'usure, de déformations, de fissures, d'écailles sur les jantes et les roues !
- Si vous constatez des modifications, ne roulez plus avec cette pièce sans l'avoir faite contrôler par votre revendeur ou par le fabricant !
- Les pièces en fibre de carbones ne doivent pas être exposées à de fortes températures. Une simple exposition au soleil, par exemple dans une voiture, peut donner des températures trop élevées. Cela peut endommager la structure de la pièce. Il peut en résulter une rupture de la pièce, des chutes et des dommages corporels allant jusqu'à la mort !

La pression maximale autorisée du pneu ne doit pas être dépassée lors du gonflage. Sinon il y a un risque d'éclatement du pneu. Le pneu doit être gonflé au moins avec la pression minimale indiquée. Lorsque la pression est trop faible, il y a un risque que le pneu se détache de la jante.
Si les pneus et les jantes portent des indications de pression différentes, s'appliquent la pression maximale la plus faible et la pression minimale la plus élevée.
Lorsque vous changez un pneu, remplacez-le uniquement par un modèle de type identique possédant la même dimension et la même sculpture. Sinon les caractéristiques de roulage peuvent être modifiées de manière défavorable. Des accidents peuvent alors se produire par la suite.

Les pneus peuvent présenter des dimensions différentes. Les dimensions des pneus sont normalisées.
Exemple 1 : « 46-622 » indique que le pneu possède une largeur de 46 mm et que la jante possède un diamètre de 622 mm.
Exemple 2 : « 28 x 1.60 » indique que le pneu possède un diamètre de 28 pouces et une largeur de 1,60 pouce.

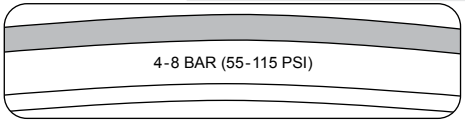
Pneus et pression des pneus

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

Largeur de pneu	*Pression recommandée*
20 mm	9,0 bar 130 psi
23 mm	8,0 bar 115 psi
25 mm	7,0 bar 100 psi
28 mm	6,0 bar 85 psi
30 mm	5,5 bar 80 psi
32 mm	5,0 bar 70 psi
35 mm	4,5 bar 65 psi
37 mm	4,5 bar 65 psi
40 mm	4,0 bar 55 psi
42 mm	4,0 bar 55 psi
44 mm	3,5 bar 50 psi
47 mm	3,5 bar 50 psi
50 mm	3,0 bar 45 psi
54 mm	2,5 bar 35 psi
57 mm	2,2 bar 32 psi
60 mm	2,0 bar 30 psi

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

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



Exemple d'une indication de pression

Les pneus sont des pièces d'usure. Vérifiez-en régulièrement la pression, les sculptures et l'état général. Tous les pneus ne peuvent pas s'utiliser indifféremment. Faites-vous conseiller par votre revendeur pour leur choix.

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

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

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

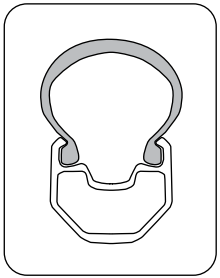
L'utilisation de pièces qui ne sont pas des pièces d'origine ou qui ne sont pas adaptés peut gravement affecter la fonctionnalité ! Des pneus ayant une mauvaise adhérence ou en mauvais état, des garnitures de frein n'ayant pas le bon coefficient de friction ou des pièces en aluminium mal montées ou de mauvaise fabrication peuvent entraîner des accidents dont les conséquences peuvent être extrêmement graves. Il en va de même pour un montage mal réalisé !

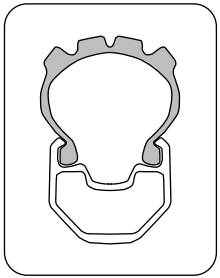
Pneus sans chambre / tubeless

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

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

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





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

Boyaux

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

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

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

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

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

Réparation des crevaisons

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

1. Ouvrir le frein

Pour cela consulter la section « Freins » (page 32).

2. Dépose de la roue
- Si votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou through axle, les ouvrir (voir p. 10)
- Si votre bicyclette est équipée d'écrous d'axe, les desserrer avec une clé plate de la bonne taille (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre).

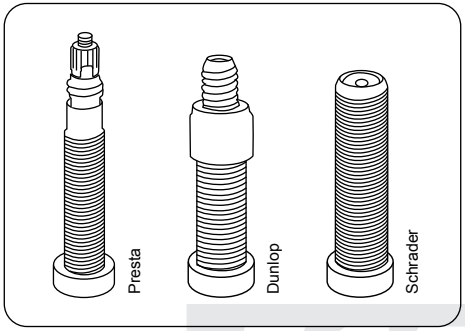
La roue avant s'enlève à l'identique.

Source : Shimano® techdocs

Pour la roue arrière :
- Sur les bicyclettes à dérailleur, se mettre sur le plus petit pignon (vitesse la plus rapide), ce qui est la position où la roue s'enlève le plus facilement.
- Si votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou through axle, les ouvrir (voir p. 10).
- Si votre bicyclette est équipée d'écrous d'axe, les desserrer avec une clé plate de la bonne taille (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
- rabattre le dérailleur un peu vers l'arrière.
- soulever un peu la bicyclette.
- de la paume de la main, donner à la roue un petit coup vers le bas.
- retirer la roue du cadre.

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

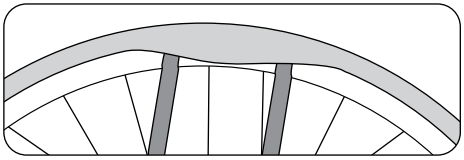
Types de valves de chambres à air de vélo



3. Démontage du pneu et de la chambre à air

Pour les pneus à chambre à air, voir page 30.

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



4. Remplacement de la chambre à air

Changez la chambre à air.

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

5. Montage du pneu et de la chambre à air

Faites attention à ne pas laisser s'introduire de corps étranger à l'intérieur du pneu. Vérifiez que la chambre ne fasse pas de plis et ne soit pas coincée.
Vérifiez que le fond de jante recouvre bien tous les écrous de rayon et qu'il ne soit pas abîmé.

- Mettez la jante à l'intérieur du pneu.
- Faites rentrer un des côtés du pneu dans le creux de la jante, sur tout le tour.
- Faites passer la valve dans la jante par le trou prévu à cet effet, puis, de part et d'autre, disposez la chambre dans la jante, à l'intérieur du pneu.
- Faites passer vigoureusement l'autre côté du pneu entièrement par-dessus le rebord de la jante, en vous aidant de la paume (de l'éminence thénar).
- Vérifiez le bon positionnement de la chambre à air.
- Pour les valves Dunlop : Avec les valves Dunlop, remettez le mécanisme de la valve à sa place et revissez le raccord par-dessus.
- Gonflez un peu la chambre à air.
- Vérifiez que le pneu soit bien en place, en vous repérant à l'aide de la fine moulure courant le long du pneu. S'il n'est pas tout à fait bien en place, rectifiez-en la position à la main, et vérifiez sa bonne concentricité.
- Gonflez la chambre à air à la pression recommandée.

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

6. Monter la roue

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

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

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

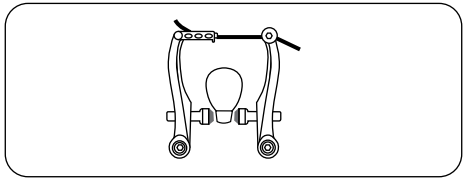
Serrez toutes les vis aux couples prescrits. Sinon les vis peuvent s'arracher et des pièces peuvent se détacher (voir page 41).

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

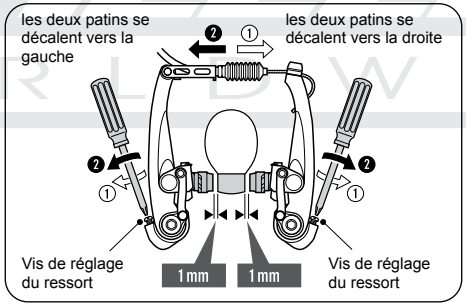
Freins

Il existe sur les bicyclettes modernes différents types de freins.
Il existe différents systèmes :

Freins à mâchoires à tirage linéaire (V-brake)



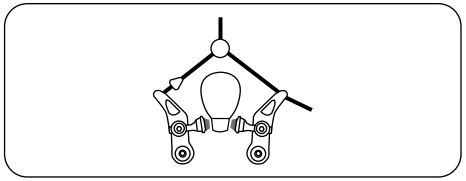
Si une garniture de frein en caoutchouc frotte contre la jante :
Les vis de réglage à ressort vous permettent de régler la force de détente pour que les deux tampons en caoutchouc se décollent de la jante de façon uniforme lorsque vous relâchez le levier de frein. Ensuite vérifier le bon fonctionnement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



Réglage des freins au niveau de la jante

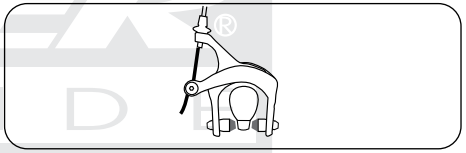
Source : Shimano® techdocs

Freins à tirage direct (cantilever)



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

Freins à tirage latéral



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

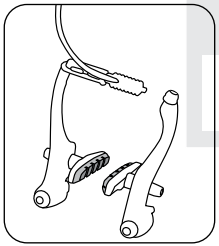
Usure des garnitures

Il est normal que les patins et les garnitures de frein s'usent. Contrôlez régulièrement l'état des freins et

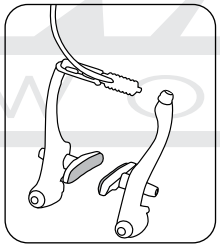
WORLDWIDE

des garnitures de frein. Remplacez suffisamment tôt les garnitures de frein et les patins usés.
Veillez à ce que les jantes et les disques soient propres et sans huile ni graisse.

Les tampons en caoutchouc pour les freins sur jante sont presque tous pourvus de rainures ou de cannelures.
Les rainures et les cannelures servent entre autres à déceler le degré d'usure des tampons en caoutchouc. Si ces rainures ou cannelures ne sont plus visibles, les tampons en caoutchouc doivent être remplacés.

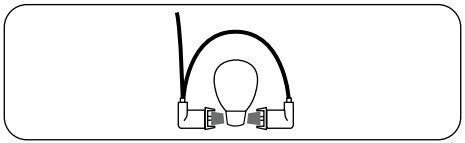


patins en caoutchouc neufs



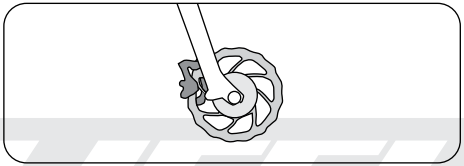
Tampons en caoutchouc usés

Freins à mâchoires hydrauliques ;



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

freins à disques mécaniques ou hydrauliques ;



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

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

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

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

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

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

Source: Shimano® techdocs

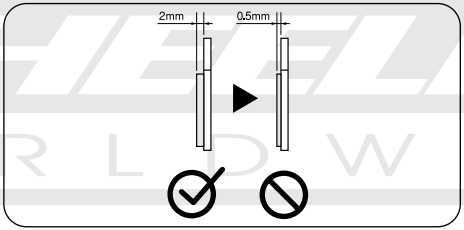
Formation de bulles avec les freins à disques

Veuillez éviter des freinages permanents prolongés, comme cela peut se produire dans de longues descentes sur des pentes abruptes. Les freinages prolongés peuvent occasionner la formation de bulles de vapeur et une défaillance complète de l'installation de freinage. Des chutes très graves et des blessures peuvent en résulter.
Le levier de frein ne doit pas être actionné si votre vélo est couché ou s'il est positionné à l'envers. Sinon, des bulles d'air peuvent arriver dans le système hydraulique, ce qui peut entraîner une défaillance du frein. Après chaque transport, vérifier si le point dur du frein semble plus souple que précédemment. Actionner ensuite lentement le frein à plusieurs reprises. Le système de freinage peut alors se purger. Si le point dur demeure souple, vous ne devez pas continuer à rouler. Le revendeur spécialisé doit purger le frein.

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

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

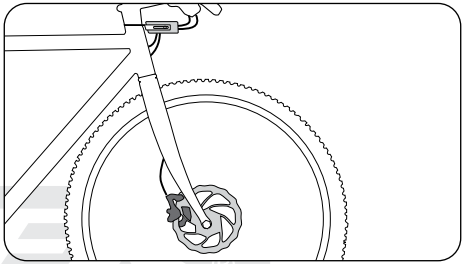
Les disques de frein et les garnitures de frein sont soumis à une usure particulièrement importante. Veuillez faire vérifier régulièrement par votre revendeur l'usure de ces composants de sécurité et les faire remplacer le cas échéant.



Source : Shimano® techdocs

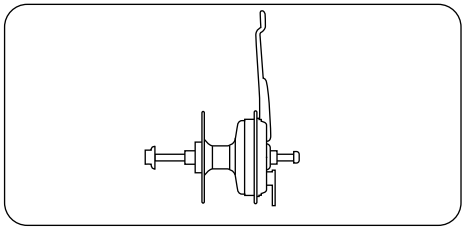
Ne pas toucher le disque de frein lorsqu'il tourne ou juste après un freinage. Il y a un risque de se blesser et de se brûler.

Source : Shimano® techdocs

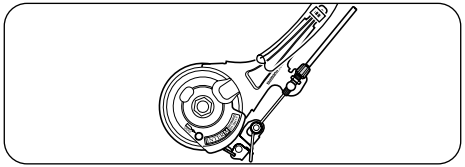


Pour les vélos équipés d'un convertisseur (permettant d'actionner des freins hydrauliques avec des manettes mécaniques) il est impératif de lire le mode d'emploi du fabricant ci-joint avant d'utiliser votre vélo.

Freins à tambour ;



Frein à rouleau.



Source : Shimano® techdocs

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

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

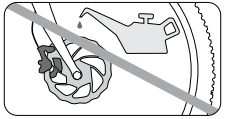
Pratiquement tous les types de freins modernes assurent un freinage nettement plus puissant ce que n'était le cas autrefois. Avant d'utiliser le vélo sur route, il faut d'abord s'y habituer en pratiquant des freinages et des freinages d'urgence dans un endroit à l'abri de la circulation

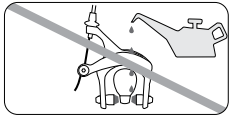
Lorsque l'on descend une côte très longue ou très raide, il ne faut pas freiner en permanence ou avec un seul frein. Cela peut faire chauffer le frein et faire perdre toute puissance de freinage. La bonne façon de faire est de freiner en même temps des deux freins. La seule exception est lorsqu'on roule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

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

Les freins sont des éléments vitaux pour la sécurité. Il y a lieu d'en assurer l'entretien régulier. Cela demande un savoir-faire et un outillage particuliers. Confiez toutes les interventions sur votre bicyclette à votre revendeur. Les interventions qui ne sont pas réalisés dans les règles de l'art constituent un risque pour la sécurité !

Ne mettez jamais de lubrifiant sur les patins, les plaquettes ou les surfaces de freinage des jantes ou des disques. Toute huile ou graisse réduit l'efficacité de freinage.





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

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

Dérailleur

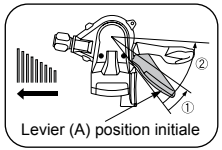
La présente notice d'utilisation décrit à titre d'exemple l'utilisation des composants de changement de vitesse d'un vélo. Ces pièces sont disponibles dans le commerce. Dans le cas de composants différents, vous trouverez des informations spécifiques dans la notice d'utilisation

correspondante ou sur la page internet du fabricant. Si vous avez des questions concernant le montage, l'entretien, le réglage et l'utilisation, veuillez contacter votre revendeur vélo.
Les vitesses permettent d'adapter son effort à la route ou d'atteindre la vitesse voulue. Les petits braquets vous permettent de monter les pentes plus facilement en se fatiguant moins. Les grands braquets demandent d'appuyer plus fort sur les pédales mais permettent d'aller plus vite et en pédalant à une cadence plus faible. Il est conseillé de manière générale de privilégier des braquets plus petits avec un pédalage un peu plus rapide.
Il existe sur les bicyclettes modernes différents types de changements de vitesse.

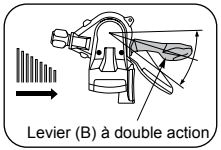
Il existe différents systèmes :
- dérailleurs ;
- moyeux à vitesses intégrées ;
- systèmes combinés.

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

Manettes de type Shimano STI

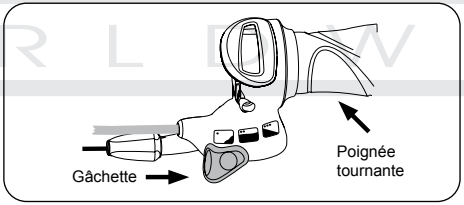


Passage d'une petite couronne dentée vers une plus grande (levier A)



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

Combinaison entre changement de vitesse à moyeu et dérailleur
Ce type de changement de vitesse est proposé par la société SRAM sous la désignation « Dual Drive ». Ce type de changement de vitesse pour vélo dispose d'un moyeu à 3 vitesses et d'un logement de pignon supplémentaire pour les dérailleurs usuels. Parmi ses avantages, on note l'absence d'un basculeur avant et, de ce fait, un biaisement de la chaîne réduit.
Le composant de changement de vitesse à moyeu est actionné au moyen d'un levier à pouce. Le dérailleur est actionné au moyen d'une poignée tournante et pour la dernière version au moyen d'une manette trigger.
Le mode opératoire précis pour le réglage, le montage et le démontage de la roue arrière est indiqué dans les notices des fabricants jointes.

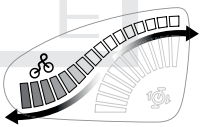


Dérailleur automatique
Il s'agit d'un système sans indexation qui offre le choix entre changement de vitesse automatique et changement de vitesse manuel.

En mode automatique, il suffit de choisir son rythme de pédalage au niveau de la poignée, le système Harmony s'occupe du reste. Le système adapte automatiquement et en continu le braquet à la situation, vous permettant de toujours conserver le même rythme.
En mode manuel, c'est vous qui choisissez le réglage, qui se fait en continu.
Le choix du mode se fait au moyen d'un bouton sur la poignée.

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

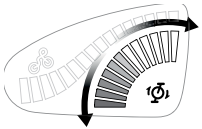
Changement de vitesse manuel



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

WORLDWIDE

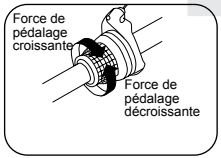
Changement de vitesse automatique

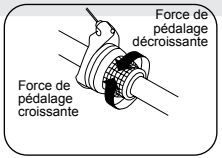


Changements de vitesse de moyeu/de pédalier

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

Manettes tournantes





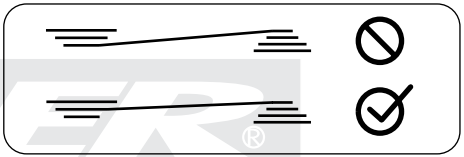
Source : Shimano® techdocs

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

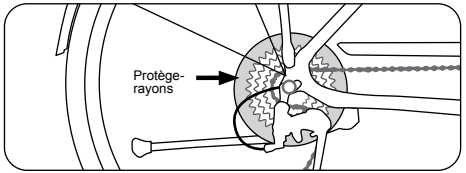
Le changement de vitesse participe à la sécurité de votre bicyclette. Lisez la notice du fabricant et familiarisez-vous d'abord avec son fonctionnement. Confiez les interventions sur le changement de vitesse à votre revendeur. Les interventions qui ne sont pas réalisés dans les règles de l'art constituent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

Ne pédalez pas en arrière pendant un changement de vitesse car cela pourrait endommager le mécanisme de changement de vitesse. Toute modification au niveau du réglage de votre changement de vitesse ne doit être effectuée que petit à petit et avec précaution.
En cas de mauvais réglage, la chaîne de vélo peut sauter du pignon et provoquer des chutes. En cas de doute, veuillez contacter un revendeur spécialisé qui pourra effectuer ce réglage pour vous.

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



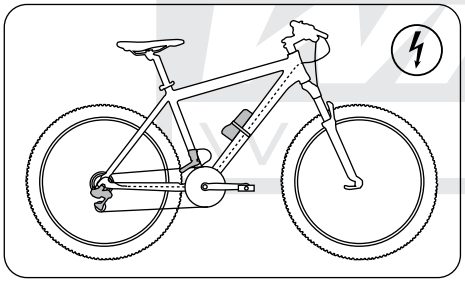
L'utilisation d'un protège-rayon est recommandée. Sinon, la chaîne de vélo ou tout le mécanisme de dérailleur pourrait passer entre les pignons et les rayons et ce, malgré la faible importance des mauvais réglages.



Changement de vitesse électrique, électronique

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

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



Programme d'entretien

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

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

Les interventions que vous pouvez envisager de réaliser par vous-même sans risque sont signalées en gras.
Pour assurer dans la durée le bon fonctionnement de votre bicyclette, et aussi pour ne pas perdre le bénéfice de la garantie :

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

Périodicité d'entretien

Avant chaque utilisation :

Opération à réaliser
Entretien/contrôle :
Contrôlez :

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

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

Opération à réaliser
Contrôler :
- **pneus et roues**

Couple de serrage :
- guidon
- pédales
- manivelles
- Selle
- Tige de selle
- toutes les vis de fixation

Réglage des éléments suivants :
- jeu de direction
- Changement de vitesse
- Freins
- Amortisseurs

Tous les 300 à 500 km :

Opération à réaliser

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

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

Lubrifier :
- **chaîne avec huile pour chaines**

Contrôler :
- le bon serrage des toutes les vis et boulons

Tous les 1 000 km :

Opération à réaliser

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

Tous les 3 000 km :

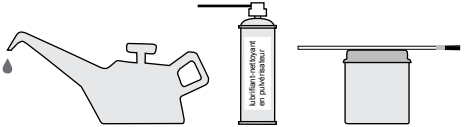
Opération à réaliser

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

Après avoir roulé sous la pluie :

Opération à réaliser

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



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

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

WORLDWIDE

La lubrification

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

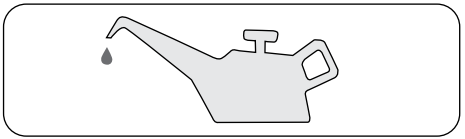


Schéma de graissage

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

WHEELER WORLDWIDE

Vis et boulons

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

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

Assemblage par vis	*Couple de serrage*
Manivelle, acier	30 Nm
Manivelle, aluminium	40 Nm
Pédales	40 Nm
Écrou d'axe de roue avant	25 Nm
Écrou d'axe de roue arrière	40 Nm
Expandeur de potence	8 Nm
Vis de blocage de potence Aheadset	9 Nm
Vis de blocage des embouts de cintre	10 Nm

Assemblage par vis	*Couple de serrage*
Vis du collier de tige de selle M8	20 Nm
Vis du collier de tige de selle M6	14 Nm
Vis du chariot de selle	20 Nm
Patins de frein	6 Nm
Support de dynamo	10 Nm

Consignes particulières pour les pièces en fibre de carbone

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

Assemblage par vis	*Pas de vis*	*Couple de serrage max.*
Vis du collier de tige de selle desserré	M 5	4 Nm*
Vis du collier de tige de selle desserré	M 6	5,5 Nm*
Œillet de fixation du dérailleur	M 10 x 1	8 Nm*

Assemblage par vis	*Pas de vis*	*Couple de serrage max.*
Porte-bidon	M 5	4 Nm*
Roulement intérieur	BSA	selon instructions fabricant*
Étrier de frein, frein à disque, Shimano (IS et PM)	M 6	6 – 8 Nm
Étrier de frein, frein à disque, AVID (IS et PM)	M 6	8 – 10 Nm
Étrier de frein, frein à disque, Magura (IS et PM)	M 6	6 Nm
Étrier de frein, frein à disque, Magura (IS et PM)	M 6	6 Nm

Coup*le de serrage des liaisons* vissées

Les assemblages par vis se serrent aux valeurs suivantes :

Dimensions	*Marquage des vis*			*Unité*
	8.8	*10.9*	*12.9*	
M4	2,7	3,8	4,6	Nm
M5	5,5	8,0	9,5	Nm
M6	9,5	13,0	16,0	Nm
M8	23,0	32,0	39,0	Nm
M10	46,0	64,0	77,0	Nm

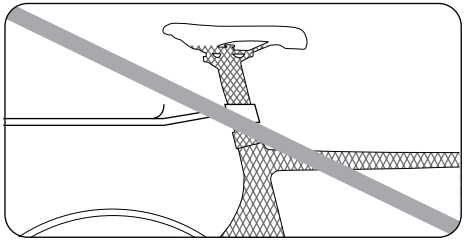
* Il est recommandé d'utiliser de la pâte de montage pour carbone

Vous devez toujours installer les accessoires joints conformément aux spécifications et aux instructions. Vous devez respecter les bons couples de serrage pour tous les raccords à vis (voir le chapitre « Couples de serrage dans le cas de raccords à vis »)

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

Porte-bagages non montés

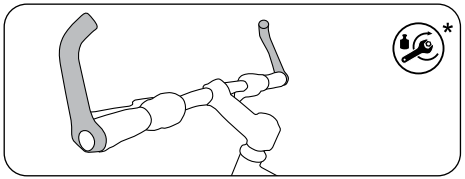
Il ne faut monter de porte-bagages que sur des vélos qui le permettent. Utiliser pour cela les points de fixation prévus. Pour les cadres et les pièces en carbone, demandez à votre revendeur si et comment on peut transporter des bagages. Un porte-bagages ne doit pas se fixer à la tige de selle, qui n'est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



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

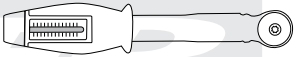
Évitez de charger un côté du porte-bagages plus que l'autre.

Cornes de guidon



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

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



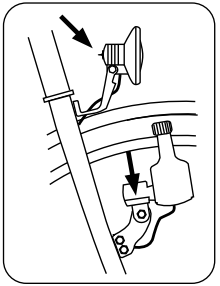
WORLDWIDE

Les accessoires

Accessoires / Entretien / Pièces de rechange

L'éclairage

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

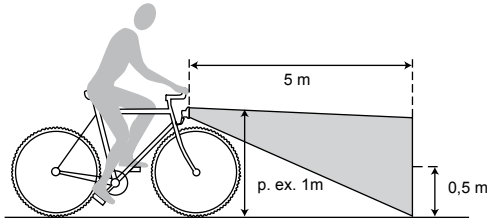


* voir page 41

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

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

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



Éclairage

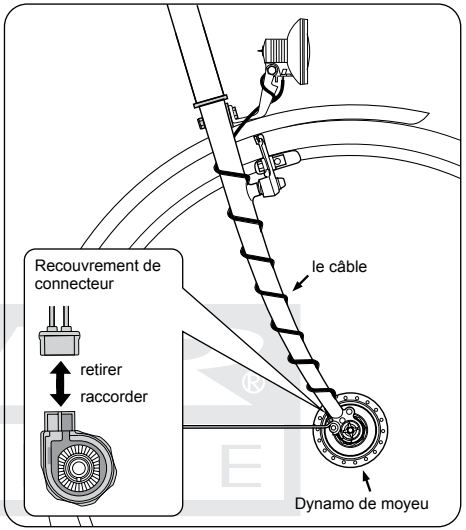
Selon le système d'éclairage installé sur votre vélo, les ampoules à remplacer sont différentes. Les indications concernant les ampoules sont données dans la liste qui suit.

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

Dynamo

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

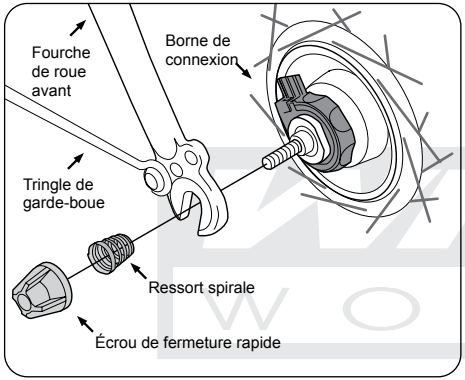
Dynamo de moyeu



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

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

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



Source : Shimano® techdocs

Panne du système d'éclairage

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

Nettoyez les catadioptres et les feux de votre système d'éclairage à intervalles réguliers ! Il suffit pour cela d'utiliser de l'eau chaude et du liquide-vaisselle. Maintenez les points de contact dans un état propre et conducteur à l'aide d'une huile d'entretien appropriée !
Votre Flyer est équipé d'un système d'éclairage moderne. Celui-ci offre, outre la fonction d'éclairage pure, des fonctions de sécurité, telles que le feu de position. Si vous êtes à l'arrêt la nuit, par exemple à un feu tricolore, vous restez malgré tout visible pour les autres usagers de la route.
De la même façon, certains modèles sont équipés du feu de circulation diurne nouvellement développé. Celui-ci est alimenté par des sources de tension différentes, suivant la situation de conduite. Veuillez lire à ce sujet les notices jointes du fabricant de composants.

Garde-boue

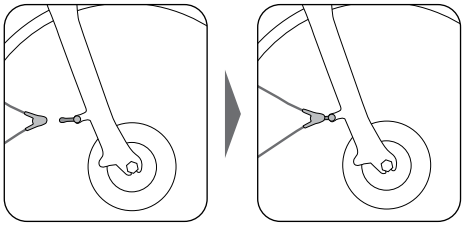
Les garde-boues sont fixés dans une position correcte au moyen de tringles spéciales. Si le bord intérieur du garde-boue est positionné parallèlement au pneu comme un anneau, les tringles présentent la longueur optimum. Dans le cadre d'une utilisation normale, le garde-boue ne doit pas se détacher. Il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

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

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

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

Reclipsage des tringles



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

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

Porte-bagages

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

- Il ne faut fixer de siège pour enfant à un porte-bagages que si le siège est prévu à cet effet et que le fabricant l'autorise.
- Il faut veiller à ce que rien ne puisse se prendre dans les rayons et dans les roues en rotation.

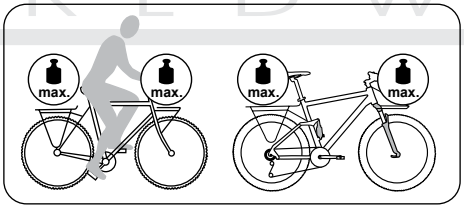
Lorsque vous voyagez chargé, il ne faut pas dépasser le poids total autorisé de la bicyclette (voir p. C5). La charge admise pour le porte-bagages est indiquée dessus.

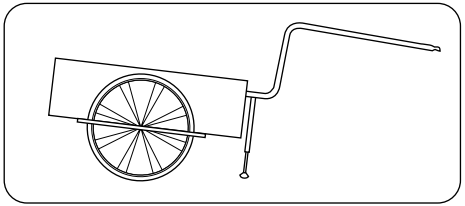
Lorsque vous chargez un porte-bagages, veillez à ne pas couvrir le feu avant, le feu arrière ou les catadioptres du vélo !

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

Porte-bagages avant

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



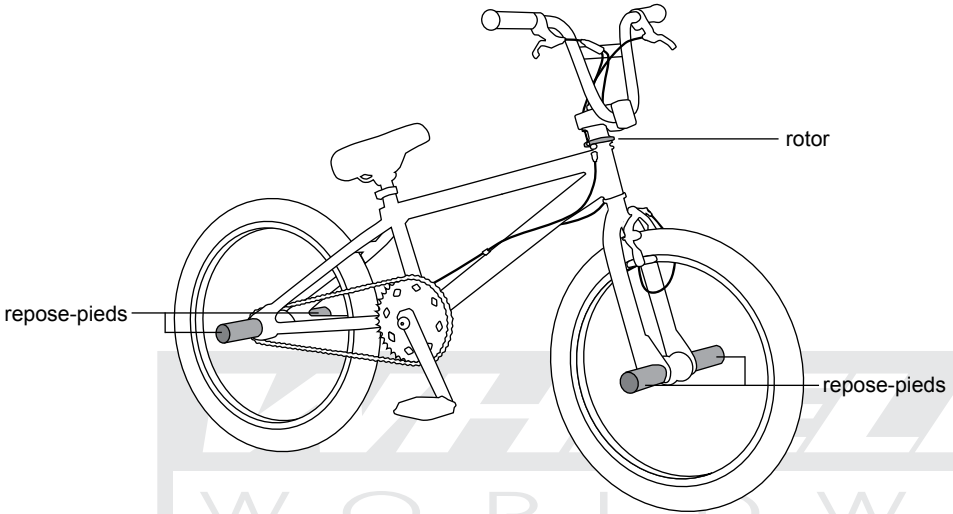


Renseignez-vous pour savoir si votre vélo peut s'utiliser avec une remorque. Cette information doit se trouver dans la documentation que vous a remis votre revendeur lorsque vous avez acheté votre vélo.

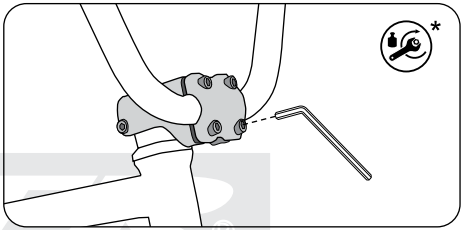
Utiliser exclusivement des remorques homologuées. Sont homologuées par exemple les remorques marquées « GS » (geprüfte Sicherheit). Faites-vous conseiller par votre revendeur. Il se chargera aussi du bon montage de l'attelage qui est nécessaire.
Il faut tenir compte du fait qu'un vélo qui tire une remorque est nettement plus long qu'un vélo seul. La présence de la remorque modifie également le comportement de l'ensemble dans les virages. Tout cela demande une certaine habitude pour s'insérer dans la circulation. Avant de se lancer sur la route, il faut d'abord s'exercer avec la remorque vide dans un endroit à l'abri de la circulation.

Ne pas oublier de lire la notice d'utilisation du fabricant, qui donne généralement des conseils pour bien rouler attelé. On peut aussi consulter le site Internet du fabricant.
Vérifier si le fabricant de la remorque donne des indications de charge maximale et de vitesse maximale autorisées. Il y a lieu de se conformer à ces valeurs. Il est interdit aux enfants en dessous de 16 ans de rouler avec une remorque.

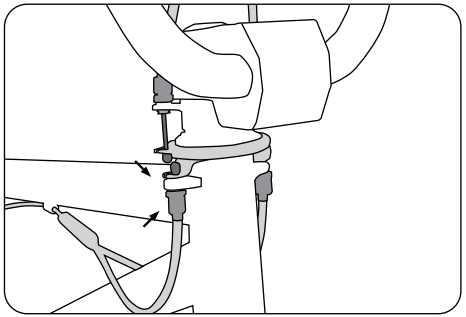
Si vous avez acheté un BMX



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

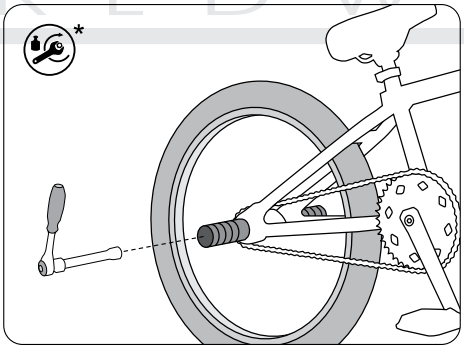


Il est essentiel que les câbles de freins soient bien fixés dans le rotor. L'usure peut faire se desserrer le montage. Faites-les monter et contrôler régulièrement par un professionnel.



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

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

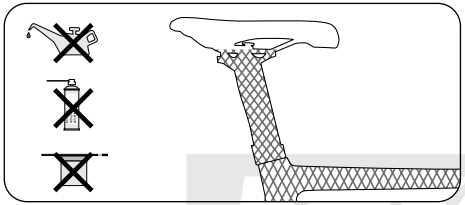


WORLDWI

* voir page 41

Les pièces en carbone

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



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

Les propriétés du carbone

Par carbone on désigne en fait un matériau composite dans lequel une matrice en résine incorpore différentes couches de fibres de carbone. C'est un matériau à la fois très léger et très résistant, mais sensible aux chocs et aux déformations.

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

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

- Recherchez les décollements, les criques, les rayures profondes, les trous ou autres désordres pouvant affecter la surface.
- Essayez de voir s'il y a des pièces qui apparaissent plus molles ou moins solides au toucher que normalement.
- Vérifiez s'il n'y a pas des couches qui se détachent (peinture, finition, fibres).
- Recherchez des bruits, des craquements inhabituels.

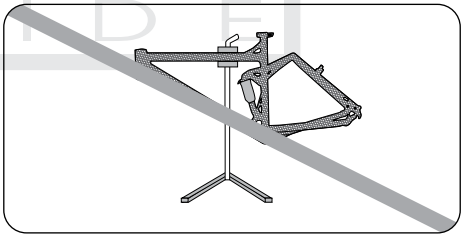
Si vous avez le moindre doute, soumettez les pièces en question à un spécialiste.

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

Il ne faut jamais faire subir de fortes températures à des pièces en carbone ! Un simple séjour dans un véhicule en plein soleil peut donner lieu à des températures pouvant affecter la sécurité des pièces

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

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



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

Carbone =

Transport par voiture

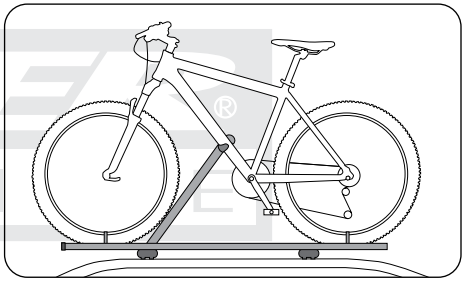
N'utiliser que des porte-vélos de toit ou de hayons conformes à la réglementation en vigueur. Les porte-vélos de toit, de hayon ou autres homologués procurent la sécurité nécessaire. S'assurer de la présence d'un label de qualité, comme le sigle « GS » (geprüfte Sicherheit).
Les porte-vélos de mauvaise qualité peuvent provoquer des accidents. Il y a lieu d'adapter sa conduite à la charge sur le toit que constitue le porte-vélos.

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

Le vélo est à fixer soigneusement de façon à ne pas pouvoir se détacher du porte-vélo. Un vélo qui se détache peut provoquer de graves accidents de la circulation. Ne pas oublier de vérifier la fixation du vélo plusieurs fois pendant le trajet. Des pièces non fixées (de type outils, pompe, sacoche ou siège pour enfant) peuvent se détacher pendant la marche et mettre en danger les autres usagers de la route. Il ne faut pas oublier de retirer au préalable toutes pièces non fixées.
Ne pas attacher un vélo par son guidon, sa potence, sa selle ou sa tige de selle qui si le porte-vélos est prévu à cet effet. Ne pas utiliser d'accessoires de fixation susceptibles d'endommager le cadre ou la fourche.

Ne jamais attacher un vélo par une pièce en carbone.

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



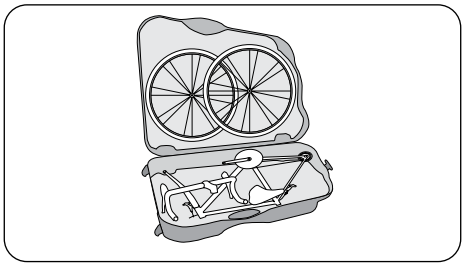
Les vélos en carbone ne sont pas adaptés pour être transportés sur le toit d'une voiture, car les roues sont en général fixées au cadre par un système de pinces.
Ne pas hésiter à se renseigner sur l'utilisation et la pose de son porte-vélos sur les pages Internet des fabricants de pièces et d'accessoires. Toujours se renseigner au préalable lorsqu'on utilise un matériel qu'on ne connaît pas.

Transport par train

Les vélos ne sont pas traités de la même façon dans les différents modes de transports publics. Il est utile de se renseigner avant le départ sur la possibilité d'emporter son vélo dans les bus, les trams ou les trains.
Les vélos ne sont pas acceptés dans tous les trains. La plupart du temps, des emplacements spéciaux sont prévus pour les vélos. Dans certains trains, le transport des vélos se fait sur réservation

Transport par avion

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



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

En droit européen, le vendeur se doit d'assurer une garantie des vices d'au moins deux ans à partir de la date d'achat. Cela inclut tous vices déjà présents à l'achat/la remise. On considère de plus pendant les six premiers mois que les vices étaient déjà présents à l'achat.
Un vélo, en particulier un vélo à assistance électrique, est un véhicule complexe. Il y a par conséquent lieu de bien respecter la périodicité d'entretien. Un défaut d'entretien est susceptible d'annuler la garantie du vendeur, et ce si la panne aurait pu être évitée par un entretien. Les entretiens nécessaires sont précisés dans la présente notice et dans les notices jointes des fabricants des composants.

(CH) En Suisse la garantie se restreint à un an après la date d'achat.
À constatation d'un vice, vous avez le choix entre résolution du contrat pour vices, diminution et livraison d'un matériel neuf, ou au moins suppression du défaut altérant la qualité.

La responsabilité pour vice ne couvre pas l'usure normale dans le cadre d'une utilisation conforme à la destination. Les organes de propulsion et de ralentissement, ainsi que les pneumatiques, l'éclairage et les points de contact du cycliste avec la bicyclette sont naturellement sujets à usure, à quoi s'ajoute la batterie pour les Pedelec et les E-Bikes.
Si le fabricant de votre vélo ou Pedelec/VAE offre d'autres garanties, renseignez-vous auprès de votre revendeur spécialisé. Les conditions particulières en matière d'autonomie et de garantie d'autonomie se trouvent dans les conditions afférentes.

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

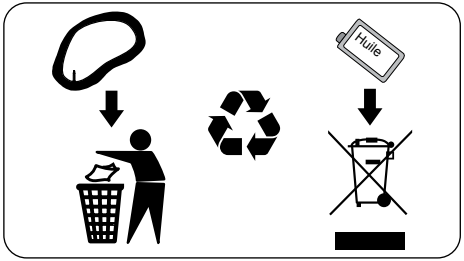
Respect de l’environnement

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

Produits de nettoyage des freins et lubrifiants
Ils sont à traiter comme les autres produits de nettoyage et d’entretien.

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

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



Inspections

A tenir compte en particulier lors de la prochaine inspection :

_____

_____

_____

_____

Pièces à changer :

_____

_____

_____

_____

Problèmes survenus :

_____

_____

_____

_____

WHEELER® WORLDWIDE

1. Révision
Après 200 km env.

Opération effectuées :

Pièces mises en oeuvre :

Date, signature Cachet du revendeur

2. Révision
Après 1000 km env.

Opération effectuées :

Pièces mises en oeuvre :

Date, signature Cachet du revendeur

3. Révision
Après 2000 km env.

Opération effectuées :

Pièces mises en oeuvre :

Date, signature Cachet du revendeur

4. Révision

Opération effectuées :

Pièces mises en oeuvre :

Date, signature Cachet du revendeur

5. Révision

Opération effectuées :

Pièces mises en oeuvre :

Date, signature Cachet du revendeur

6. Révision

Opération effectuées :

Pièces mises en oeuvre :

Date, signature Cachet du revendeur

WHEELER WORLDWIDE

Documentation remise

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

La fonctionnalité des éléments ci-dessous a été contrôlée :

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

_____

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

Remis par (cachet du revendeur) :

_____ _____

Date Signature du mécanicien/revendeur

Si le vélo avec lequel la présente notice a été fournie est seulement pré-monté, il y a lieu de lire la notice de montage jointe et de s'y conformer. Les contrôles ci-dessus doivent être effectués également par le propriétaire en tenant dument compte des restrictions précisées !

Il a été remis et expliqué les notices suivantes :

- ☐ Bicyclette

Notices supplémentaires :

- ☐ Changement de vitesses
- ☐ Eléments de suspension
- ☐ Freins
- ☐ Transmission par courroie
- ☐ Autres documents : _____

Si cela n'est pas précisé explicitement, les remorques, sièges pour enfants et porte-bagages ne sont pas autorisés, et le vélo n'est pas homologué pour la compétition.

Homologué pour usage avec remorque	☐ oui	☐ non
Homologué pour usage avec siège d'enfant	☐ oui	☐ non
Homologué pour usage avec porte-bagages	☐ oui	☐ non
Homologué pour la compétition	☐ oui	☐ non
Homologué les Bike Parks	☐ oui	☐ non

Le poids autorisé du conducteur, bagages compris, est de 100 kg.
Le poids total maximum (poids vélo + cycliste + bagages + remorque) est de 120 kg.
Pour ce vélo s'applique un poids total maximum admissible de _____ kg (poids vélo + cycliste + bagages + remorque).
En l'absence d'autre valeur précisée dans le champ, s'applique le poids total pour le cycliste, bagages compris, de 100 kg, comme mentionné ci-dessus, et 120 kg comme poids total maximum admissible.

Client/réceptionnaire/propriétaire

Nom _____

Adresse _____

Code postal, ville _____ _____

E-mail _____

_____ _____

Date d'achat Signature du réceptionnaire/propriétaire

WHEELER WORLDWIDE

Identification de la bicyclette

Fabricant de la bicyclette _____

Marque _____

Modèle _____

Hauteur de cadre/taille _____

Couleur _____

Numéro de cadre _____

Fourche / fourche suspendue _____

Numéro de série _____

Amortisseur arrière _____

Numéro de série _____

Changement de vitesse _____

Équipements spéciaux _____

_____

_____

_____

_____

Transmission à un nouveau propriétaire :

Propriétaire _____

Adresse _____

_____ _____

Date / signature _____ _____

WHEELER®
WORLDWIDE

Repère pour la photocopie

Notes

INTERCYCLE
PFRUNDMATTE 3
CH-6210 SURSEE

TEL.: +41 41 926 65 11
FAX: +41 41 926 63 55

E-MAIL: INFO@INTERCYCLE.COM
WWW.INTERCYCLE.COM

WHEELER®
WORLDWIDE