

Notice d'utilisation

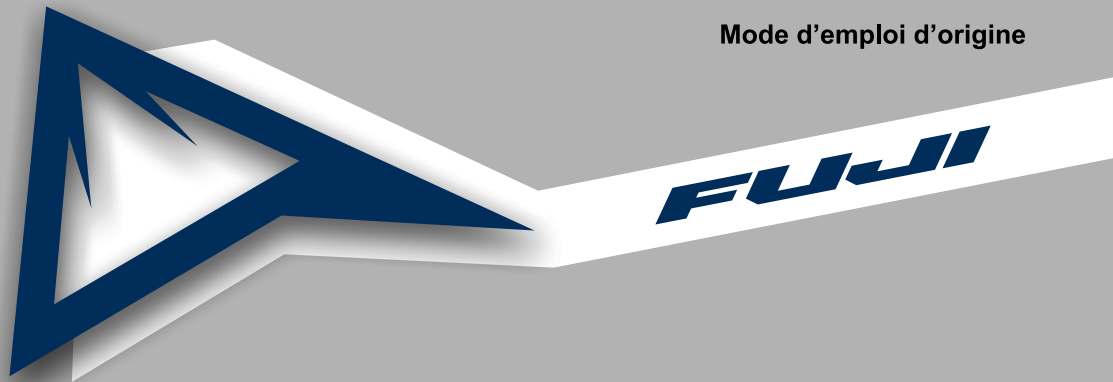
Vélo de Course
Vélo de Cyclocross
Vélo de Triathlon/TT
Singlespeed/Pignon fixe

conformément à
EN 14781

Pedelec/Vélo électrique

conformément à
EN 15194

Mode d'emploi d'origine



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 livrée entièrement montée et réglée. Si ce n'est pas le cas, pour garantir un travail de qualité, adressez-vous pour les interventions nécessaires à votre revendeur.

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

Toutes les personnes qui

- utilisent,
- 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. Lorsque vous évoluez en terrain difficile, portez des vêtements adaptés, en particulier des protections.
- Il faut absolument porter des vêtements bien ajustés aux jambes (éventuellement mettre des pinces à vélo) et des chaussures à semelles rigides et antidérapantes.



Même si vous avez déjà l'habitude du vélo, nous vous recommandons tout de même de lire d'abord le chapitre « Avant la première utilisation » et de procéder aux vérifications décrites 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 protégez 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.

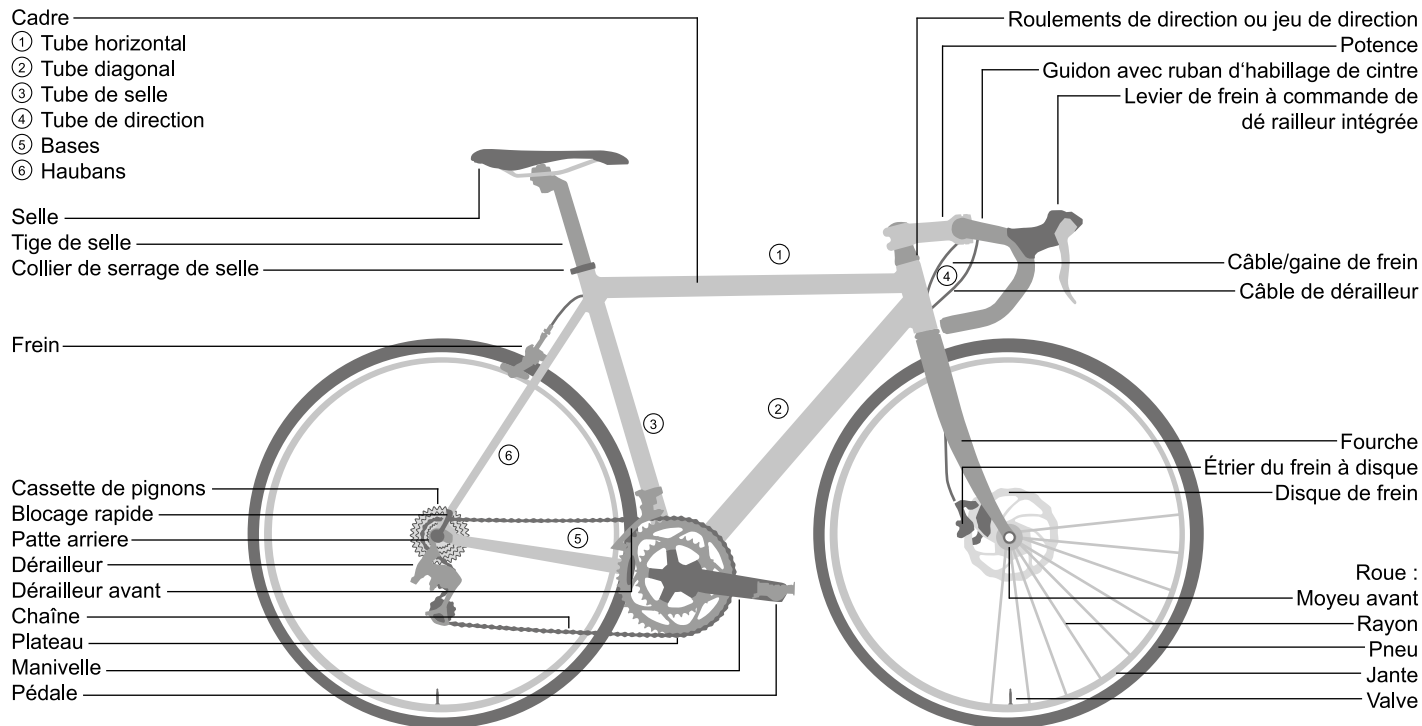
Il faut aussi vous assurer de ce que l'enfant a appris à se servir en toute sécurité de ce vélo. Assurez-vous de ce qu'il a appris à se servir en toute sécurité et responsabilité de sa bicyclette dans l'environnement où il va l'utiliser.





En lisant la notice avec ce rabat ouvert, vous pourrez tout de suite repérer la pièce dont il est question.

Les pièces constitutives d'une bicyclette



Sécurité

Lisez soigneusement toutes les indications et les avertissements que donne la notice avant de l'utiliser. Conservez-la toujours 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 quatre sortes d'indications différentes : il y a des informations importantes concernant votre nouveau vélo et son utilisation, des informations sur les risques de dommages matériels et les risques pour l'environnement, et des informations sur les risques de chute et de dommages, dommages corporels inclus.

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.

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.



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.



À gauche, une vélo de course. La bicyclette que vous avez achetée peut présenter un aspect différent. Cette notice décrit des vélos des catégories suivantes : vélo de course, vélo cyclocross, vélo de triathlon/contre la montre, vélo monovitesse/sans roue libre, Pedelec/velo électrique. La présente notice n'est valable que pour la bicyclette avec laquelle elle est fournie.

Les quatre catégories d'indications que donne la notice :



N.B. 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.



Danger ! 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 22. 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.



Sommaire

Avant-propos	C2
Nomenclature	C3
Sécurité	C4
Sommaire/Mentions légales	1
Avant la première utilisation	2
Avant chaque utilisation	3
Dispositions légales	3
Le bon vélo pour le bon usage	4
Réglages individuels	5
Utilisation des blocages rapides	5
Montage des pédales	6
Réglage de la selle	6
Réglage du guidon/de la potence	7
Réglage de l'inclinaison de la selle	7
Réglage des leviers de frein	8
Les enfants et le vélo	9
Accessoires non montés	9
Porte-bagages non montés	9
Entretien	10
La chaîne	10
Réglage de la chaîne	10
Transmission par courroie	11
Les jantes et les pneus	11
Pneus sans chambre à air/tubeless	12
Boyaux	12
Réparation des crevaisons avec chambre	12

Les freins	15
Freins à disque	16
Le dérailleur	17
Dérailleur à commande électrique	17
Vélo de Triathlon/TT	18
Roues pleines, roues spéciales	18
Programme d'entretien	19
La lubrification	21
Vis et boulons	22
Les pièces en carbone	23
Remarques complémentaires à propos du Pedelec	24
Électricité et électronique	25
Usure et garantie	26
Dispositions particulières pour les S-Pedelec/E-Bikes	26
Garantie	27
Protection de l'environnement	28
Inspections	29
Documents fournis	C5
Identification de la bicyclette	C6
Remarques	C7

Mentions légales

Vente et marketing

inMotion mar.com
Rosenstr.22
D-70191 Stuttgart
Tel +49 711 35164091
Fax +49 711 35164099
info@inmotionmar.com
www.inmotionmar.com

Texte et illustrations

Hexagon Zweiradtechnik
Mittelstraße 4
D-65307 Bad Schwalbach
Tel +49 6124 6054161
Hexagon-Zweirad@web.de

Conformité juridique

Stefan Zdarsky
Avocat spécialisé dans le droit de la propriété industrielle, Francfort-sur-le-Main
www.fzf.de

La présente notice d'utilisation répond aux exigences de et entre dans le champ des normes EN 14764, 14765 et 15194.

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

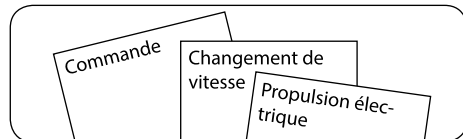
© La reproduction, la traduction ou tout usage commercial du présent document ne sauraient se faire sans autorisation écrite préalable (même pour de simples extraits sous forme imprimée ou électronique).

RR FR édition 6.0, septembre 2013



Avant la première utilisation

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



Pour toutes questions auxquelles vous n'auriez pas trouvé de réponse après la lecture de la présente notice, adressez-vous à votre revendeur.

Il y a lieu de s'assurer que la bicyclette est en bon état de marche et bien réglée.

Réglages nécessaires :

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

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

Régalez la selle à la position qui vous convient – c'est aussi la plus sûre (voir p. 6).

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 !

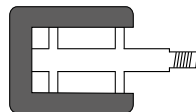


Pour ceux qui n'en ont pas l'habitude, les freins modernes peuvent s'avérer d'une efficacité redoutable par rapport aux systèmes plus anciens ! Il est conseillé de d'abord s'y habituer en les essayant tranquillement dans un endroit peu fréquenté.

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 !



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. 5 et 22).

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 ! En l'absence d'indication de pression, la pression usuelle pour les vélos de course est de 6,5 bar. Les pneus des vélos de cyclo-cross se gonflent à 3-4 bar.

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 ne doit presque pas s'enfoncer.

Vérifiez l'état des pneus et des jantes. Regardez s'il n'y a pas d'endroits endommagés, de fentes, de déformations, d'inclusion de corps étrangers (éclats de verre, cailloux coupants).

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

Avant chaque utilisation

Il faut procéder aux vérifications suivantes avant chaque utilisation :

- vérifier le bon état et le bon fonctionnement de l'éclairage et de la sonnette ;
- vérifier le bon état et le bon fonctionnement des freins ;
- vérifier l'étanchéité des durites et des raccords des freins hydrauliques ;
- vérifier que les roues sont en bon état, ne sont pas voilées et sont exemptes de corps étrangers, surtout après une utilisation en tout-terrain ;
- vérifier l'état d'usure des pneus ;
- vérifier le bon état et le bon fonctionnement des amortisseurs ;
- vérifier que vis, boulons, écrous et blocages rapides sont bien serrés (voir p. 5) ;
- 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 ;
- vérifiez que la selle et la tige de selle sont bien fixées en essayant de tourner la selle et de la basculer : elle ne doit pas pouvoir bouger ;
- lorsque vous utilisez des pédales automatiques, vérifiez leur bon fonctionnement : elles doivent se débloquer facilement.



N'utilisez pas 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 amor-

tisseurs ainsi que les éléments vitaux pour la sécurité que sont les roues et les freins peuvent s'user très vite dans ces conditions. Un élément utilisé au-delà de sa durée d'utilisation prévue peut lâcher brutalement, ce qui peut provoquer des chutes 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 !

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 personne supplémentaire doit se faire conformément au Code de la route. 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.

(voir p. C5).



Poids total en charge = poids du cycliste + poids du vélo + poids des bagages

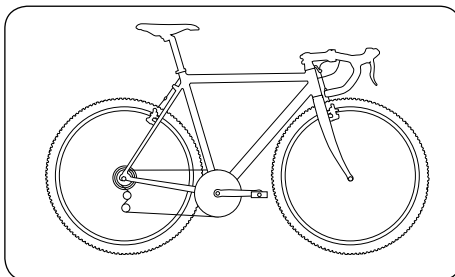
Les indications de la présente notice ne sont valables que pour les types de bicyclettes précisés sur la couverture.

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

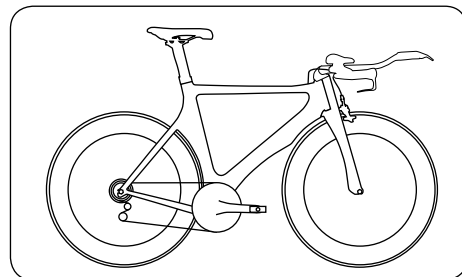
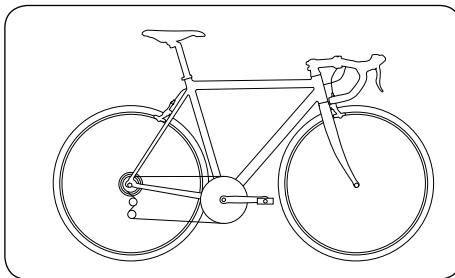
Une utilisation dans le cadre autorisé inclut le bon respect des consignes d'utilisation et d'entretien données dans la présente notice.

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

- de vélos *cyclocross* sur sols stabilisés et en terrain peu accidenté, de type chemins de terre, et sur des circuits de cyclocross ;



- de vélos *de course* et de *triathlon/TT* sur routes stabilisées.



Les bicyclettes ne sont pas conçues pour des sollicitations extrêmes, comme la descente d'escaliers ou les sauts. Pour ce genre d'usage, il ne faut utiliser que des vélos explicitement conçus à cet effet par leur fabricant. Renseignez-vous sur la réglementation en vigueur avant d'utiliser votre véhicule. Ne roulez que sur des voies où la circulation est autorisée. Il existe des réglementations particulières, comme par exemple la règle des 2 m en Bade-Wurtemberg.

La responsabilité du fabricant et du revendeur ne saurait être engagée en cas d'utilisation sortant du cadre autorisé, ceci valant en particulier pour le non respect des consignes de sécurité et les dommages consécutifs éventuels, du fait par exemple :

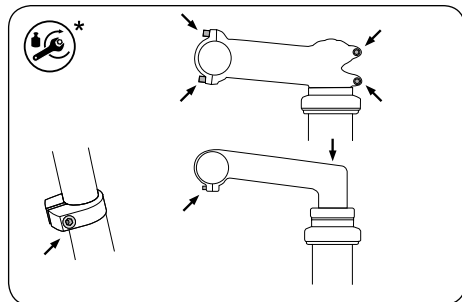
- d'utilisation en tout terrain extrême d'un vélo non conçu à cet effet ;
- de surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

Réglages individuels

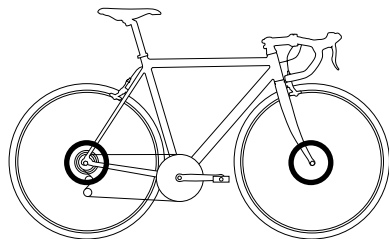
La fixation de la selle, de la tige de selle, du guidon et de la potence peut se faire au moyen de blocages rapides ou de vis ou de boulons.



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



Emplacements où peuvent se trouver des vis et boulons de réglage



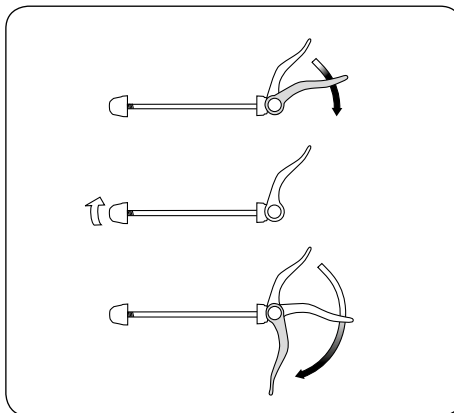
Emplacements où peuvent se trouver des blocages rapides

Utilisation des blocages rapides

Un blocage rapide est un dispositif permettant de fixer des éléments à la bicyclette sans vissage ou boulonnage. Un blocage rapide a deux fonctionnalités : le levier permet d'assurer le blocage avec la force nécessaire, l'écrou permet de régler la force de blocage. Ce réglage se fait en position ouverte.



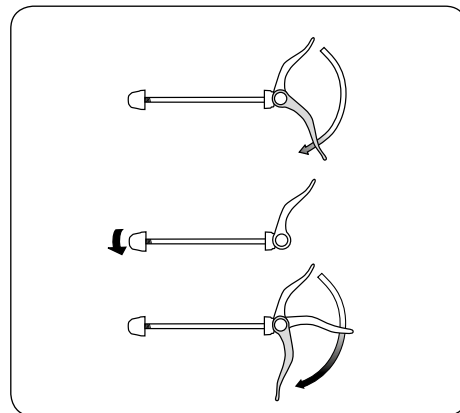
Bonne fermeture d'un blocage rapide – Une résistance commence à se manifester en milieu de course et on a besoin d'appuyer avec la paume pour assurer le blocage.



Pour un blocage moins fort



- Tous les blocages rapides doivent être bien bloqués avant utilisation.
- Lorsqu'on reprend son vélo, il est conseillé de vérifier que personne n'a trafiqué les blocages rapides en son absence.
- En position fermée, le levier de blocage doit être bien rabattu à proximité du cadre, de la fourche ou de la tige de selle.
- En position fermée, le levier de blocage doit toujours être orienté vers l'arrière. Cela lui permet de ne pas s'ouvrir intempestivement en cours de route.
- Le levier de serrage rapide pour la roue doit être situé sur le côté opposé au disque de frein. Sinon, vous pourriez vous brûler avec le disque de frein. La force de serrage du dispositif de serrage rapide peut se réduire s'il est chauffé par le disque de frein.



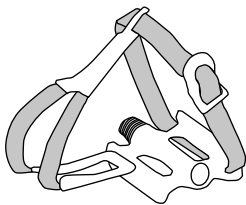
Pour un blocage plus fort

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 p. 22). Il faut enduire les filetages de graisse au préalable.



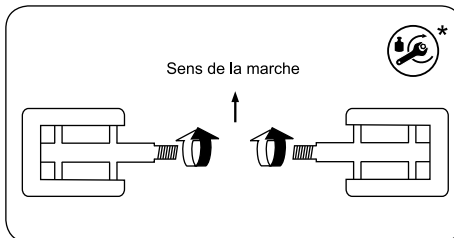
Pour l'utilisation de pédales à cale-pied et lanière, il y a lieu de bien consulter la notice du fabricant. Exercez-vous, dans un endroit peu fréquenté, à mettre les pieds dans les cale-pieds et à les en retirer, et à serrer et desserrer les lanières. Des cale-pieds très serrés **EMPÊCHENT** de dégager les pieds !



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 !



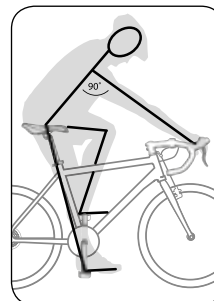
Avec les pédales automatiques, on peut régler la force nécessaire pour dégager la chaussure de la pédale. Il est recommandé au début de choisir un réglage permettant un dégagement très facile. Les pédales automatiques sont à nettoyer régulièrement avec un lubrifiant-nettoyant en bombe approprié.



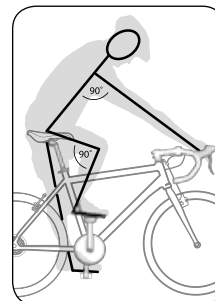
Réglage de la selle

Il faut avant d'utiliser son vélo pour la première fois régler la position de la selle et du guidon en fonction de votre taille. C'est indispensable à la fois pour votre sécurité et votre santé.

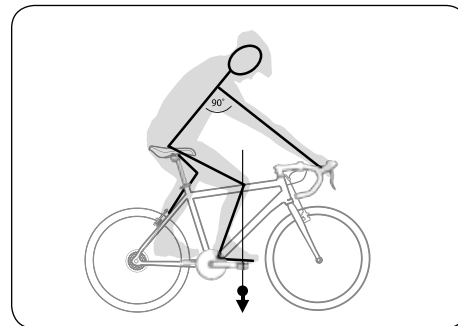
Pour cela, il faut régler la hauteur et l'inclinaison de la selle et la hauteur et l'inclinaison de l'ensemble guidon-potence.



Bon réglage de la hauteur de selle



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

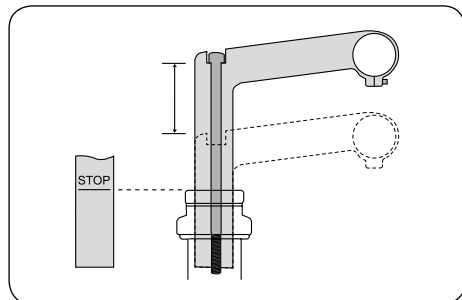


Le genou doit se trouver à la verticale de l'axe de la pédale avant

Réglage du guidon/de la potence

Il existe différents types de potences :

potence à plongeur

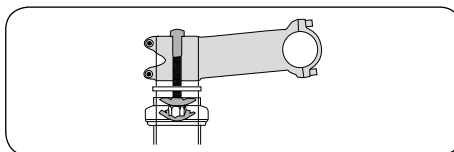


Il est possible de régler la hauteur de la potence



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



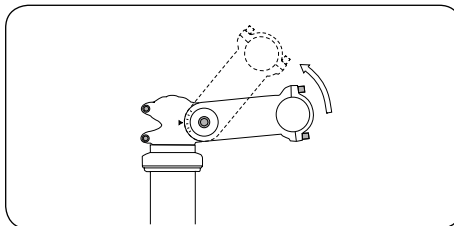
La hauteur peut se régler comme suit :

- 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



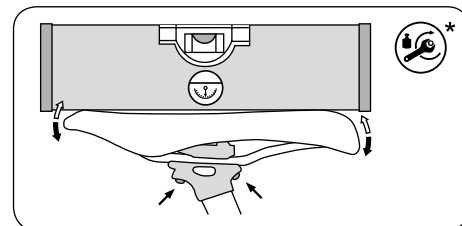
Il est possible de régler l'inclinaison de la potence



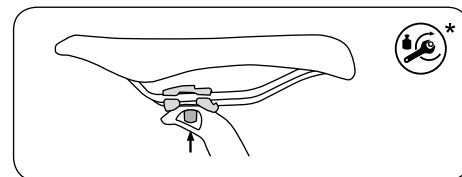
S'agissant des potences, il y a lieu de bien consulter la notice du fabricant. Les interventions sur le guidon et la potence sont à réserver à votre revendeur.

Réglage de l'inclinaison de la selle

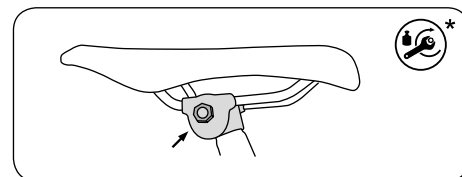
Une fois la hauteur de selle réglée, il faut en vérifier et en régler l'inclinaison. Le dessus de la selle doit être horizontal. Ce réglage se fait vis de blocage du chariot desserrée(s).



Tige de selle à deux vis



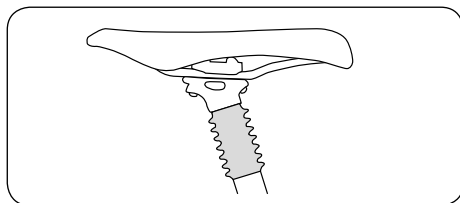
Tige de selle à fixation à vis unique



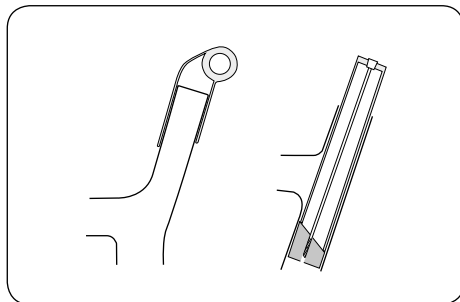
Fixation à joues latérales

* voir page 22





Tige de selle suspendue

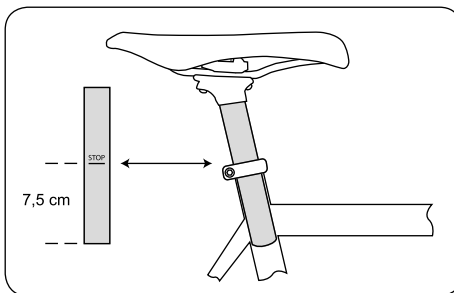


tige de selle intégrée

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.



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.

Réglage des leviers 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).

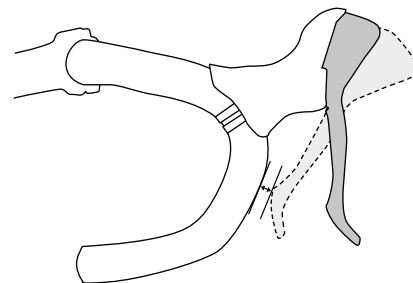


Toutefois, en actionnant la manette très fort, ou en fin de course, la force de freinage peut augmenter brutalement ! Prenez le temps de vous habituer à cette particularité. Demandez la notice du fabricant et faites-vous l'expliquer.

Pour permettre aux cyclistes ayant des petites mains une bonne préhension des manettes de frein, il est possible sur certains modèles de les rapprocher du guidon. Il y a lieu de bien consulter la notice du fabricant.

Sur certains modèles, il est possible de rapprocher les manettes de frein au moyen d'accessoires spéciaux.

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



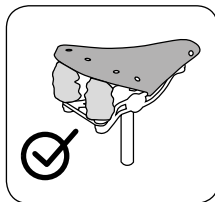
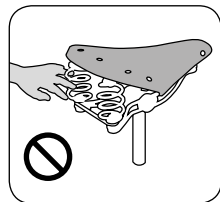
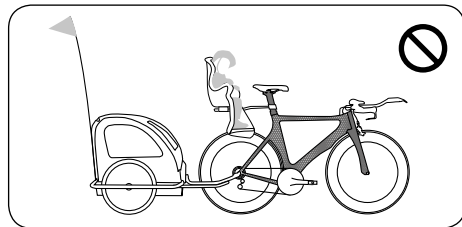
Les enfants et le vélo



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



Il ne faut monter de remorque pour enfant que sur les bicyclettes sur lesquelles c'est possible. Les vélos ne sont pas tous adaptés au tractage de remorques. Consultez votre revendeur spécialisé pour savoir si votre vélo est conçu et adapté pour tirer des remorques.



Accessoires non montés

Porte-bagages non montés



Il ne faut monter de porte-bagages que sur les bicyclettes sur lesquelles c'est possible. Les vélos ne sont pas tous adaptés au porte-bagages. Consultez votre revendeur spécialisé pour savoir si votre vélo est conçu et adapté pour porte-bagages. Ne transportez vos bagages que sur le porte-bagages prévu à cet effet. Ne fixez pas le porte-bagages à la tige de selle. Elle n'est pas prévue à cet effet. Une surcharge due au porte-bagages peut briser des composants du vélo et entraîner des chutes graves.

Porte-bagages



La présence de bagages affecte la tenue de route. Cela rallonge entre autres la distance de freinage, ce qui peut être la cause de graves accidents. Il y a lieu d'adapter son mode de conduite, ce qui veut dire qu'il faut freiner plus tôt et maîtriser un guidon plus lourd.

Il ne faut transporter de bagages que sur un porte-bagages prévu à cet effet ! Un porte-bagages ne doit pas se fixer à la tige de selle, qui n'est absolument pas prévue à cet effet !

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

- 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.

Porte-bagages avant

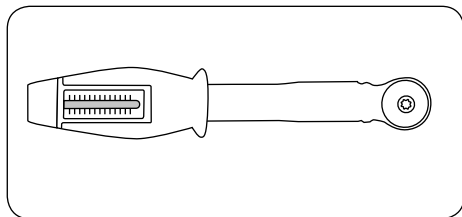


Les porte-bagages avant se fixent à l'axe avant ou à la fourche. Les porte-bagages avant affectent notablement la conduite de la bicyclette ! Faites des essais porte-bagages avant chargé dans un endroit peu fréquenté !

Entretien

i 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).

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 – sinon les vis peuvent se détacher, voire se casser. 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. Les modèles les plus pratiques sont ceux où le serrage s'interrompt lorsqu'on atteint la valeur de couple réglée. Si vous n'avez pas de clé dynamométrique, il vaut beaucoup mieux confier ces travaux à votre revendeur. Vous trouverez à la page 22 un tableau des valeurs de couple de serrage des principaux organes.



Clé dynamométrique



La Chaîne

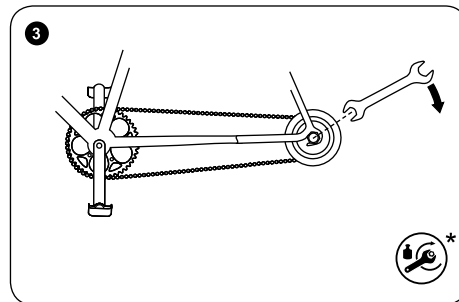
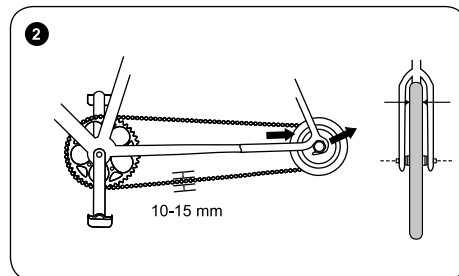
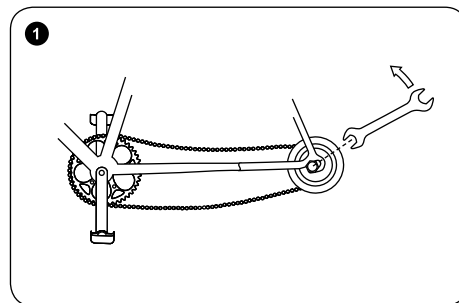
Pour bien marcher, une chaîne doit se nettoyer et se lubrifier régulièrement (voir p. 21). Les saletés peuvent s'enlever lors du nettoyage ordinaire du vélo. Sinon, on peut la nettoyer en passant dessus, de tous les côtés, un chiffon imbibé d'huile. Une fois propre, il faut la lubrifier avec un lubrifiant approprié, surtout aux articulations des maillons. Au bout d'un certain temps, essuyer le lubrifiant superflu.

! 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. Sur un vélo à moyeux à vitesses intégrées sans tendeur de chaîne, lorsque la chaîne pend trop, il faut la tendre. En effet, elle risque de sauter, ce qui peut aller jusqu'à entraîner une chute.

Réglage de la chaîne

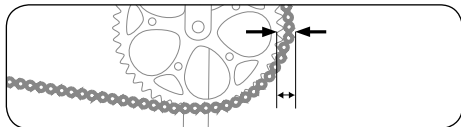
i Sur les bicyclettes à pattes de fourche réglables, la tension de la chaîne ne se règle pas dévissant les écrous de l'axe du moyeu, mais en dévissant les vis de réglage, puis en les resserrant. Sur les bicyclettes où c'est le boîtier de pédalier qui est équipé d'un excentrique, se conformer aux instructions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

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



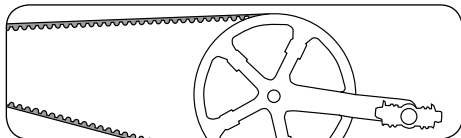
i Les chaînes s'usent du fait de leur utilisation et de la saleté. Il faut changer la chaîne dès qu'on peut l'écarter quelque peu du plateau, 5 mm env., simplement en la pinçant avec les doigts. Les chaînes qui équipent les vélos à dérailleur modernes n'ont plus de raccord rapide. Pour les changer, il faut un outil spécial. C'est un travail qu'il vaut mieux confier à votre revendeur.

D'autres chaînes sont, elles, équipées de maillons rapides et peuvent s'ouvrir sans outils spéciaux. S'ils sont de la bonne largeur et si le type de transmission le permet, de tels maillons rapides permettent d'intervenir sur une chaîne même en rase campagne.



Transmission par courroie

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

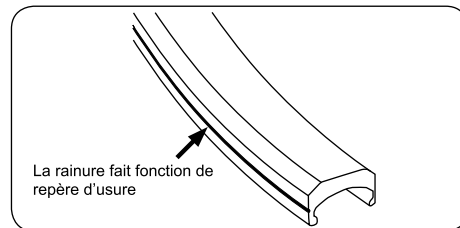


Les jantes et les pneus

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

Il faut nettoyer les jantes régulièrement selon la périodicité du programme d'entretien (voir p. 19). Il faut à cette occasion vérifier les repères d'usure de freinage :

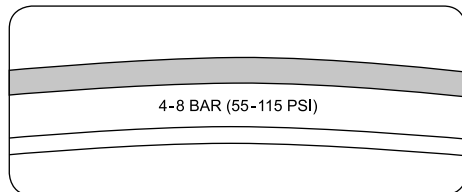
i Les jantes modernes (de 24" et plus) présentent des repères de limite d'usure par freinage. Il s'agit de points ou de lignes, de couleur ou estampés, se trouvant sur la surface d'appui. Lorsqu'ils ne sont plus visibles il ne faut plus utiliser la jante. Inversement, il peut y avoir des repères estampés 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.



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



Il faut aussi contrôler régulièrement les pneus de son vélo. On trouve sur le flanc de chaque pneu l'indication de la pression de gonflage maximale et minimale. Ces valeurs sont à respecter, faute de quoi le pneu se déjancer ou éclater.



Exemple d'une indication de pression



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



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



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



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

Pneus sans chambre/tubeless

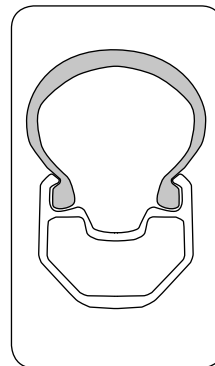
Si votre bicyclette est équipée de pneus sans chambre, consultez la notice ci-jointe des fabricants des jantes et des pneus.



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



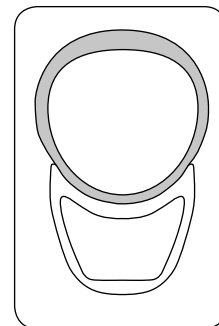
Un pneu sans chambre doit s'utiliser dans les règles de l'art, gonflé à la bonne pression et éventuellement avec le liquide anticrevaison recommandé.



Boyaux

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

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).





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 a chambre

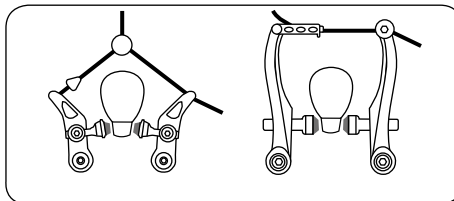
Il vous faut les outils suivants :

- démonte-pneus (en plastique)
- rustines
- dissolution
- papier verre
- clé plate (pour les roues sans blocage rapide)
- pompe
- chambre à air de rechange

1. Ouvrir le frein

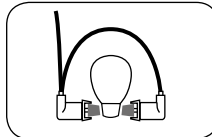
cantilever ou V-brake :

- 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.



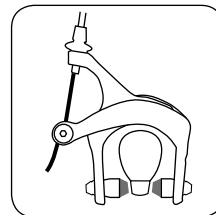
Retirer un frein à mâchoires hydraulique :

- 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



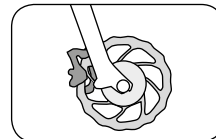
Ouverture d'un frein à étrier :

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



Freins à disques

- 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.



2. Dépose de la roue

- Lorsque votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou d'axes traversants, le débloquent et desserrer un peu l'écrou (voir p. 5).
- 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.



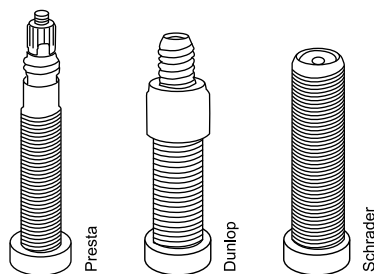
Ne touchez pas le disque de frein pendant vous déposez et remontez la roue.

source : Shimano® techdocs

Pour la roue arrière :

- sur les bicyclettes à dérailleur, se mettre sur le plus petit pignon (vitesses la plus rapide), ce qui est la position où la roue s'enlève le plus facilement ;
- lorsque votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou d'axes traversants, le débloquent et desserrer un peu l'écrou (voir p. 5).
- 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.

Types de valves de chambres à air de vélo

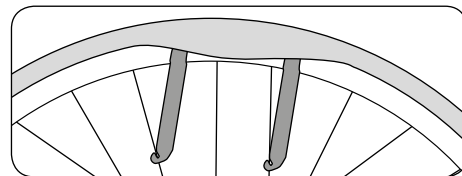


3. Démontage du pneu et de la chambre à air



pour les pneus à chambre à air, voir p. 15

- 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 le fond de jante recouvre bien tous les écrous de rayon et qu'il ne soit pas abîmé. Vérifiez que la chambre ne fasse pas de plis et ne soit pas coincée.



- 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 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 appuyant avec la paume (avec l'émittance thénar).
- Vérifiez le bon positionnement de la chambre à air.
- Avec les valves Dunlop, remettez en place le mécanisme de la valve 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 couvrant 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. Remontage de 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.



Vissez toutes les vis à leur couple de serrage prescrit, faute de quoi elles peuvent se casser et des pièces peuvent se détacher (voir p. 22).

- 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.

Les Freins

Il existe sur les bicyclettes modernes différents types de freins.

Il s'agit des systèmes suivants :

- freins à mâchoires (cantilever ou V-brake) ;
- freins à mâchoires hydrauliques ;
- freins à disques mécaniques ou hydrauliques.



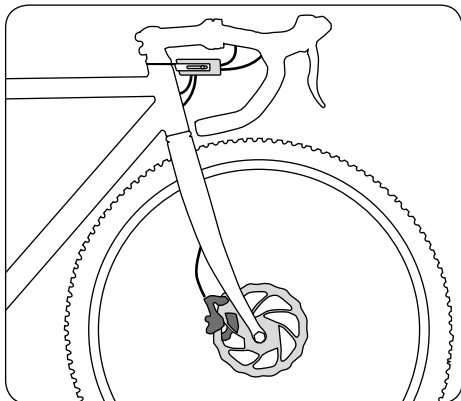
Votre bicyclette est livrée avec la notice correspondant au système de freinage dont elle est équipée.

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 réalisées dans les règles de l'art constituent un risque pour la sécurité !

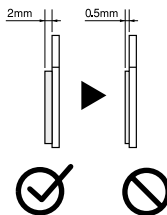
Freins à disque



i 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.

! Il existe différentes versions de freins à disque pour des bicyclettes de course et des vélos de cyclo-cross. Dans tous les cas, il convient de lire les notices jointes par les fabricants de composants, et ce avant d'utiliser le vélo pour la première fois. Veuillez vous familiariser avec la commande et l'efficacité du frein sur un terrain sûr avant la première utilisation.

i 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

i 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

Frein à disque hydraulique

Les freins à disque hydrauliques peuvent être actionnés par le biais de différents adaptateurs avec des leviers de frein/sélection usuels. En particulier dans le cas de travaux sur l'avant-corps et sur la partie commande, il convient de veiller à une fixation sûre et à un fonctionnement impeccable des adaptateurs.

Formation de bulles de vapeur



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.



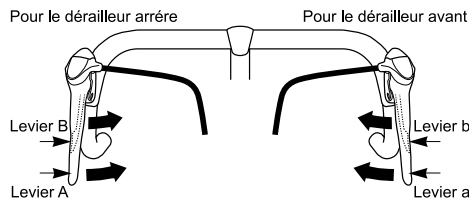
Avant un transport, vous pouvez contourner ce problème en actionnant le levier de frein et en le maintenant dans cette position à l'aide d'une courroie par exemple. Ceci permet d'empêcher la pénétration d'air dans le système hydraulique.

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

Le dérailleur

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

Le dérailleur peut fonctionner telles que l'image:



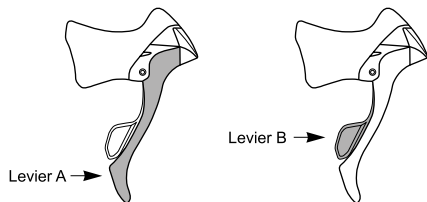
Levier (A): Permet le passage sur un plus grand pignon.

Levier (B): Permet le passage sur un plus petit pignon.

Levier (a): Permet le passage sur un plus grand plateau.

Levier (b): Permet le passage sur un plus petit plateau.

Tous les leviers reviennent sur la position d'origine lorsqu'on les relâche.



source: Shimano® techdocs



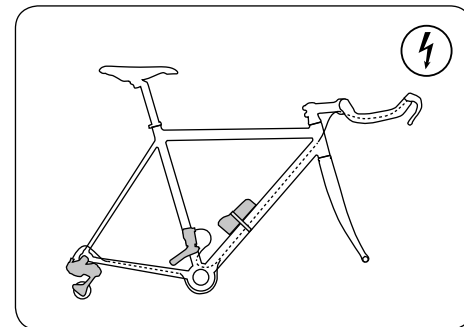
Votre bicyclette est livrée avec la notice correspondant au changement de vitesse dont elle est équipée. Vous trouverez des informations sur le changement de vitesse de votre bicyclette dans la notice du fabricant et sur son site Internet.



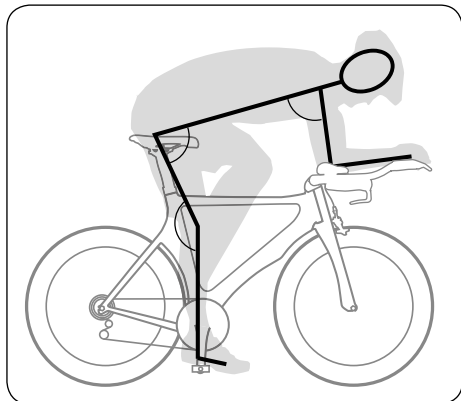
Le changement de vitesse participe à la sécurité de votre bicyclette. Lisez la notice du fabricant et familiarisez-vous d'abord avec son fonctionnement. Confiez les interventions sur le changement de vitesse à votre revendeur. Les interventions qui ne sont pas réalisés dans les règles de l'art constituent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

Dérailleur à commande électrique

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



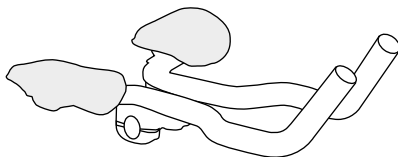
Vélo de Triathlon/TT



Position pour triathlon et contre-la-montre



La position sur un vélo de triathlon et de contre-la-montre est très différente de celle sur un vélo de course classique. Faites-vous conseiller pour trouver la bonne position sur un tel vélo.

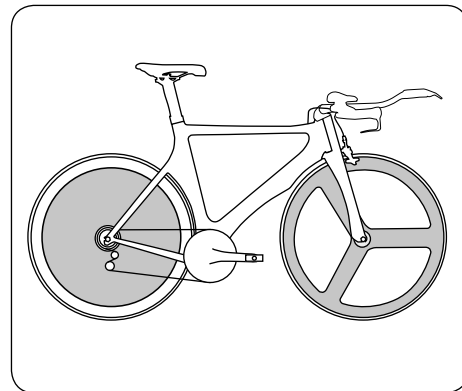


Prolongateurs et repose-bras de vélo de triathlon/contre-la-montre



Le comportement d'un vélo équipé d'un guidon contre-la-montre ou adapté au contre-la-montre est très différent du comportement d'un vélo ordinaire. Cela peut être dangereux pour le non initié. Il faut aussi s'habituer à l'éloignement des manettes de frein et de dérailleur. Exercez-vous à maîtriser votre vélo dans un endroit peu fréquenté.

Roues pleines, roues spéciales



Si votre vélo est équipé de roues lenticulaires, trispoke ou autres roues spéciales, reportez-vous pour leur utilisation et leur entretien, il y a lieu de bien consulter la notice du fabricant.



Les roues spéciales peuvent présenter des différences de roulement, de freinage et de guidage par rapport à un vélo standard. Les roues pleines et les roues à bâtons en particulier présentent une grande sensibilité au vent latéral. Les jantes qui ne sont pas en aluminium peuvent freiner différemment, souvent beaucoup moins bien, que celles auxquelles vous êtes habitué(e).

Habituez-vous à votre nouveau vélo et à son comportement dans un endroit peu fréquenté.

Programme d'entretien



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 lubrifient 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**
- **usure et voilage des jantes**
- **état des pneus, présence de corps étrangers**
- **blocages rapides**
- **fonctionnement du changement de vitesse**
- **fonctionnement des freins**
- **freins hydrauliques : étanchéité**
- **Boyaux et pneus sans chambre à air: vérifier le bon état et gonflage appropriée.**

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

Opération à réaliser

Contrôler :

- **pneus et roues**

Couple de serrage :

- guidon
- manivelles
- tige de selle
- pédales
- selle
- toutes les vis de fixation

Réglage des éléments suivants :

- jeu de direction
- freins
- changement de vitesse
- amortisseurs



Tous les 300 à 500 km :

Opération à réaliser

Contrôler :

- **chaîne**
- **pignon(s)**
- **plateau**
- **Transmission par courroie**
- jante
- usure des garnitures (remplacer les garnitures usées)

Nettoyer :

- **chaîne**
- **plateau**
- **pignon(s)**
- **Transmission par courroie**

Lubrifier :

- **chaîne avec huile pour chaines**

Contrôler :

- le bon serrage des toutes les vis et boulons

Tous les 3 000 km :

Opération à réaliser

À faire contrôler, nettoyer, éventuellement remplacer par votre revendeur :

- moyeux
- pédales
- jeu de direction
- freins
- changement de vitesse

Après avoir roulé sous la pluie :

Opération à réaliser

Nettoyer et lubrifier :

- **dérailleur**
- **chaîne**
- **freins (sauf les surfaces de freinage)**



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.

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.

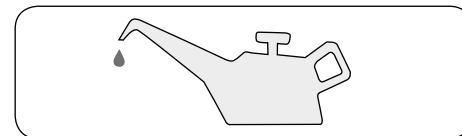


Schéma de graissage

Que faut-il lubrifier ?	Avec quelle périodicité ?	Avec que type de lubrifiant ?
Chaîne après l'avoir nettoyée lorsqu'elle s'est salie	après avoir roulé sous la pluie ; tous les 250 km	huile pour chaîne
Câbles de freins et de changement de vitesse	en cas de mauvais fonctionnement ; 1 fois par an	graisse sans silice
Roulements de roues, de pédalier, de direction	1 fois par an	graisse pour roulements
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
Tige 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

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.

<i>Assemblage par vis</i>	<i>Couple de serrage</i>
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 de tige de selle M8	20 Nm
Vis de blocage de tige de selle M6	14 Nm

<i>Assemblage par vis</i>	<i>Couple de serrage</i>
Blocage de fixation de tige de selle	20 Nm
Patins de frein	6 Nm
Support de dynamo	10 Nm
Collier de tige de selle pour cadre carbone	5 Nm*
Porte-bidon sur cadre carbone	2 Nm

Serrage des pièces en fibre de carbone

<i>Assemblage par vis</i>	<i>Couple de serrage</i>
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*

<i>Assemblage par vis</i>	<i>Pas de vis</i>	<i>Couple de serrage max.</i>
Collier de selle, non serré	M 5	4 Nm*
Collier de selle, non serré	M 6	5,5 Nm*
Œillet de fixation du dérailleur	M 10 x 1	8 Nm*

<i>Assemblage par vis</i>	<i>Pas de vis</i>	<i>Couple de serrage max.</i>
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

Couples de serrage standard pour assemblages par vis.

Les assemblages par vis se serrent aux valeurs suivantes :

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

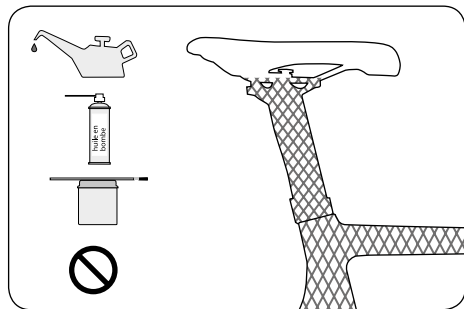
* Il est recommandé d'utiliser de la pâte de montage pour carbone



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.

Caractéristiques



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 craques, 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.

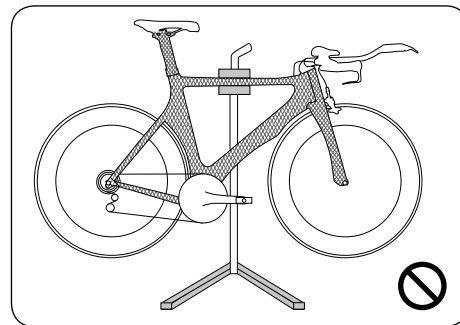
Un serrage trop fort peut provoquer des dommages invisibles à l'œil nu. Cela peut entraîner une rupture ou des altérations du cadre ou des pièces pouvant conduire à une chute. C'est pourquoi il y a lieu de toujours consulter les notices jointes des fabricants, ou de se renseigner auprès de votre revendeur. 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.

Un cadre en carbone ne se bloque pas di-

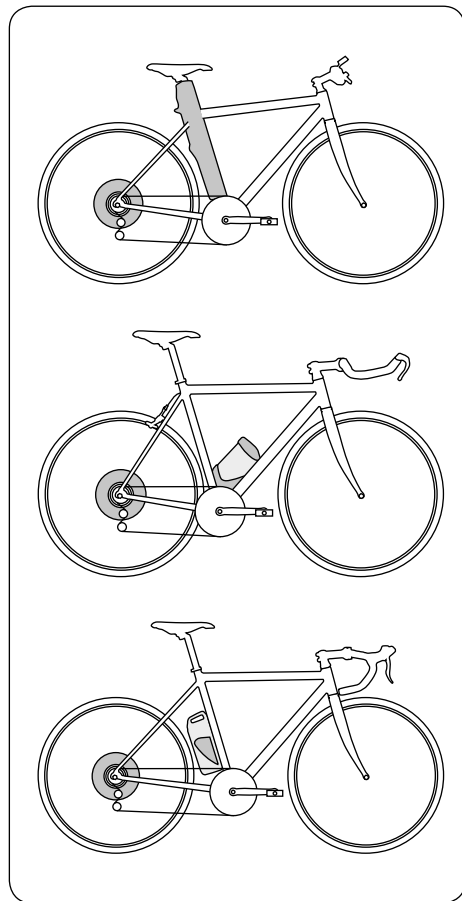
rectement sur l'établi, il faut le fixer par la tige de selle. Si la tige de selle est elle aussi en carbone, il faut la remplacer provisoirement par une tige en métal.



Carbone =



Remarques complémentaires à propos du Pedelec

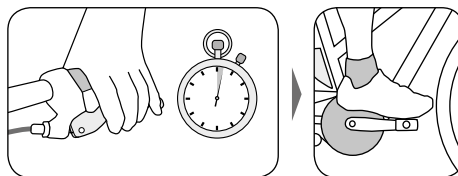


À moteur-roue arrière

Acheteur de Pedelec, vous trouverez des explications techniques sur les bicyclettes en général dans les parties précédentes de la présente notice.

Les particularités légales, réglementaires et techniques concernant votre Pedelec sont exposées dans la section qui suit.

Pour son utilisation, pour les détails techniques, consultez les notices des fabricants des éléments constitutifs du Pedelec.



Bloquez toujours les freins de votre vélo à assistance électrique Pedelec **avant** de vous mettre à pédaler ! En effet le moteur se met en marche dès qu'on se met à pédaler. Cette propulsion inhabituelle peut provoquer des chutes, des incidents ou des accidents de la circulation avec dommages corporels.



Essayez d'abord votre Pedelec dans un endroit peu fréquenté avant de vous lancer sur la voie publique !

Dispositions légales



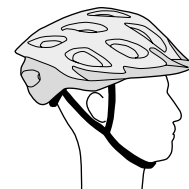
N'oubliez pas de vous conformer au Code de la route du pays où vous vous trouvez.

Un Pedelec est considéré dans l'Union européenne comme une bicyclette. L'utilisation des pistes cyclables est réglementée dans l'Union européenne comme pour les vélos. Il peut s'appliquer des réglementations particulières en dehors de l'Union européenne, mais également dans certaines régions d'Europe. Renseignez-vous sur les dispositions en vigueur dans le pays.



• Le moteur est là pour assister le cycliste à partir du moment où il pédale. La puissance du moteur est limitée à 250 W et l'assistance doit s'arrêter à 25 km/h.

- Pas d'obligation d'assurance ni de permis de conduire. Il est actuellement question d'une obligation de port de casque. Informez-vous sur la réglementation en vigueur avant d'utiliser ce deux-roues. Nous recommandons toutefois absolument le port d'un casque de vélo.



Votre vélo à assistance électrique est peut-être à propulsion totalement électrique jusqu'à 6 km/h (option pouvant être rajoutée en après-vente). Toutefois cela le transforme légalement en scooter.



Si votre Pedelec/E-Bike n'est pas équipé d'une dynamo, vous êtes soumis à l'obligation d'emport de la batterie suffisamment chargée, même pour rouler sans assistance électrique, pour pouvoir disposer de l'éclairage le cas échéant.

La réglementation concernant votre Pedelec peut varier selon les pays s'agissant de ses performances et des conditions d'utilisation qui en découlent en matière d'âge minimum, de permis de conduire, d'immatriculation et d'obligation de port du casque. Cela s'étend aussi à l'obligation d'utilisation des pistes cyclables. Renseignez-vous sur les dispositions en vigueur localement.



(CH) Les cyclomoteurs légers (jusqu'à 25 km/h et jusqu'à 0,5 kW) peuvent être conduits à partir de 14 ans avec permis de catégorie M, et sans permis à partir de 16 ans. Pas d'obligation de port du casque.

Les cyclomoteurs lourds (jusqu'à 1 000 W et jusqu'à 45 km/h) peuvent être conduits à partir de 14 ans avec permis de catégorie M. Ils sont immatriculés, avec le certificat d'immatriculation correspondant et un casque à vélo testé selon la norme EN 10782.

Cyclomoteurs présentant - du fait du type de construction - une vitesse supérieure à 20 km/h ou E-bike présentant une vitesse supérieure à 45 km/h : casque à cyclomoteur

L'utilisation de pistes cyclables est obligatoire. L'indication « Interdit aux cyclomoteurs » autorise la traversée des cyclomoteurs légers, les autres cyclomoteurs ne peuvent emprunter le trajet qu'avec le moteur coupé.

Une remorque pour enfant peut être tractée.

Électricité et électronique



Votre Pedelec est livré avec la notice du fabricant de l'équipement électrique. Vous trouverez dans cette notice ses

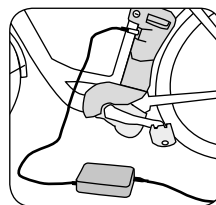
caractéristiques techniques et des informations sur son utilisation et son entretien, ainsi que sur le site Internet du fabricant.



Votre Pedelec est doté d'une assistance électrique très performante. Pour un fonctionnement correct et en toute sécurité, il est nécessaire de la faire entretenir régulièrement par votre revendeur. La batterie est à retirer immédiatement en cas de dommages aux circuits électriques, ou bien si des éléments sous tension sont exposés (après une chute ou un accident par exemple). Adressez-vous toujours à votre revendeur pour toute réparation, mais aussi pour toute question ou problème, en tout cas dès que vous constatez un défaut. Il peut résulter de graves accidents de l'absence du savoir-faire nécessaire.

Recharge de la batterie

Sur certains modèles de Pedelec, il est possible de charger la batterie directement sur le vélo. Pour savoir si c'est possible, consulter le mode d'emploi du fabricant joint au vélo.



Le chargeur

- N'utilisez que le chargeur d'origine recommandé par le fabricant.
- N'utilisez le chargeur que dans des locaux secs et ne le couvrez pas en cours d'utilisa-

tion, faute de quoi il y a risque de court-circuit ou d'incendie.

- Il faut toujours débrancher le chargeur avant de le nettoyer.

Entretien

- Le nettoyage et l'entretien de pièces apparentes sous tension est à confier à votre revendeur exclusivement !
- Il y a lieu de n'utiliser que des pièces de rechange d'origine ou autorisées par le fabricant, faute de quoi vous pouvez perdre le bénéfice de la garantie.
- Il faut retirer la batterie avant tout nettoyage de votre Pedelec.
- Si vous nettoyez la batterie, veillez à ne pas toucher de contacts, avec le risque de courts-circuits éventuels. S'ils étaient sous tension, cela pourrait provoquer des blessures et endommager la batterie.
- Un nettoyage au karcher peut endommager l'installation électrique. La forte pression peut faire s'infiltrer le liquide même dans des pièces protégées par des joints, et les endommager.
- Il faut éviter d'endommager les câbles et les pièces électriques. En cas de dommage à l'installation électrique, ne plus se servir du Pedelec et le faire vérifier par votre revendeur.



Il ne faut pas laisser des enfants se servir du Pedelec seuls et sans leur avoir montré comment s'en servir au préalable ! Il faut bien leur expliquer les risques d'utilisation d'appareils électriques.



Pièces de rechange du S-Pedelec

L'homologation de ce véhicule comporte l'autorisation d'utilisation de certaines pièces. Cela veut dire que l'homologation ne reste valable que si les pièces de rechange utilisées sont du même type ou d'un type autorisé pour votre Pedelec.

En cas de pièces modifiées ultérieurement, utilisez des pièces d'origine ou des pièces de rechange autorisées à cet effet pour votre Pedelec, faute de quoi il y a obligation d'un passage aux Mines individuel.

Pièces qui ne doivent être remplacées que par des pièces identiques ou autorisées à cet effet :

- | | |
|------------------|-------------------------------|
| 1. cadre | 8. feu avant |
| 2. fourche | 9. feu arrière |
| 3. module moteur | 10. porte-plaque constructeur |
| 4. batterie | |
| 5. pneumatiques | 11. béquille |
| 6. jantes | 12. guidon |
| 7. freins | 13. potence |



Pour l'expédition éventuelle de l'accumulateur de votre Pedelec s'appliquent des conditions particulières.

Renseignez-vous auprès du fabricant ou de votre revendeur.

Si vous transportez votre Pedelec en voiture, il faut démonter l'accu et le transporter à part.

Garantie



Dans tous les États de droit européen, s'appliquent partiellement des conditions de garantie unitaires. Renseignez-vous sur la réglementation vous concernant.

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.

La garantie ne saurait toutefois s'appliquer qu'à la condition d'un bon respect des conditions d'utilisation et d'entretien.

Ces conditions sont précisées dans la présente notice et dans les notices jointes des fabricants des accessoires dont est équipé le véhicule.

(CH) En Suisse la garantie se restreint à deux ans 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 plupart du temps il vous suffit de faire une réclamation pour obtenir la réparation ou le remplacement de la marchandise défectueuse.

Si cela s'avère définitivement impossible, ce qu'on suppose être le cas après la seconde tentative de remise en état, l'acheteur a droit à diminution ou à résiliation du contrat.

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 pneu-

matiques, 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.

Lorsque le fabricant de votre bicyclette ou de votre Pedelec/E-Bike offre d'autres garanties, cela est précisé sur le rabat paginé C7 de la notice. 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.

Usure et garantie

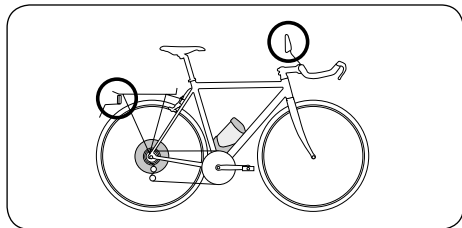
Il est à noter que certains éléments d'un Pedelec s'usent plus vite que ceux d'une bicyclette sans assistance électrique, cela en raison d'un poids supérieur et d'une vitesse généralement plus rapide du fait de l'assistance. Cette usure plus rapide ne constitue pas un vice et n'est pas couverte par la garantie.

Les pièces le plus concernées sont :

- les pneumatiques ;
- la chaîne
- les garnitures de frein.
- rayons

La batterie est un élément soumis à vieillissement, et par conséquent une pièce d'usure.. Il est à noter que l'autonomie que procure la batterie se réduit en fonction de l'âge et de l'utilisation. Il faut en tenir compte dans ses trajets, et éventuellement la remplacer par une neuve. Vous trouverez des batteries de rechange chez votre revendeur.

Dispositions particulières aux S-Pedelec/ E-Bikes



Lorsqu'on étend l'assistance au-delà de 25 km/h, il ne s'agit plus d'un Pedelec dans le sens de la directive européenne 2002/2004, et le véhicule devient soumis à homologation.

Vous avez pour obligation :

- Un S-Pedelec est considéré comme un cyclomoteur.
- L'utilisation sans pédalage est restreinte à 20 km/h.
- L'assistance se coupe au-dessus de 45 km/h environ.
- Renseignez-vous sur l'obligation éventuelle de port du casque. Mais, pour votre sécurité, ne circulez jamais sans casque !
- Un permis de conduire est obligatoire. Renseignez-vous sur le type de permis exigé. Il peut arriver que cette obligation n'existe pas et qu'il suffise d'un âge minimum.
- Votre permis de conduire une voiture peut éventuellement vous autoriser à utiliser votre Pedelec.
- L'obligation de port du casque varie selon pays. Informez-vous sur la réglementation en vigueur. Mais, pour votre sécurité, ne circulez jamais sans casque !

Ces dispositions s'appliquent à vous dans la juridiction de la Communauté européenne. Dans d'autres pays, mais parfois dans certains pays européens, la réglementation peut être différente. Renseignez-vous sur la réglementation en vigueur avant d'utiliser votre Pedelec.

Utilisation d'un S-Pedelec sur piste cyclable



L'utilisation d'un S-Pedelec comme bicyclette, sans assistance, vous permet d'emprunter toutes les pistes cyclables sans restriction. Conditions d'utilisation du moteur

Comme les cyclomoteurs, vous devez hors agglomération utiliser les pistes cyclables. Il peut néanmoins arriver que cela soit interdit par un panneau d'interdiction d'utilisation par les cyclomoteurs.

Par contre, en agglomération, vous ne pouvez utiliser les pistes cyclables qu'en présence d'un panneau l'autorisant.

N'oubliez pas de vous renseigner sur la réglementation en vigueur.

Sélecteur de vitesse

Le Pedelec est équipé d'un sélecteur de gamme de vitesse. Sélecteur actionné et utilisé sans pédaler, uniquement au moteur, il ne dépassera pas la vitesse de 20 km/h.



Du fait de la puissance additionnelle du moteur, il est possible qu'avec votre Pedelec vous rouliez nettement plus vite que vous n'en avez l'habitude avec un vélo normal. Il vous faut en tenir compte lorsque vous commencez à vous en servir.



Protection de l'environnement

Produits d'entretien et de nettoyage courants

L'entretien et le nettoyage des vélos doit se faire dans le souci de la protection de l'environnement. Il est donc conseillé, dans la mesure du possible, de n'utiliser que des produits biodégradables. Veillez à ne pas les jeter à l'égout. Pour le nettoyage de la chaîne, utiliser un nettoyeur de chaîne de vélo et amener les résidus de nettoyage au tri.

Produit de nettoyage des freins, lubrifiants

Procéder pour les produits de nettoyage des freins et pour les lubrifiants comme pour les produits d'entretien et de nettoyage courants.

Pneus et chambres à air

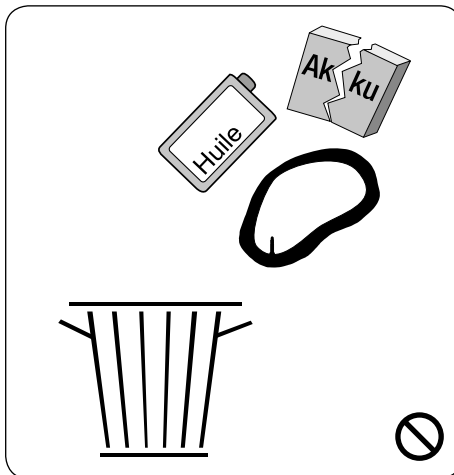
Les pneus et les chambres à air ne constituent pas des déchets domestiques ou non recyclables. Ils sont à amener au centre de tri proche de chez vous.

Pièces et cadres carbone

Les pièces et les cadres composites sont constitués de mats de fibre de carbone réunis dans une matrice de résine. On remettra de préférence tout élément à jeter à son revendeur.

Accumulateurs de Pedelec et de VAE

Les accumulateurs des Pedelec et des VAE sont à traiter comme des matières dangereuses. Ils doivent être marqués comme tels. Leur recyclage passe obligatoirement par le détaillant ou le fabricant.



Inspections

A tenir compte en particulier lors de la
prochaine inspection :

Pièces à changer :

Problèmes survenus :



1. Révision Après 200 km env. Opération effectuées Pièces mises en œuvre Date, signature Cachet du revendeur	2. Révision Après 1000 km env. Opération effectuées Pièces mises en œuvre Date, signature Cachet du revendeur	3. Révision Après 2000 km env. Opération effectuées Pièces mises en œuvre Date, signature Cachet du revendeur
---	--	--



4. Révision Opération effectuées Pièces mises en œuvre Date, signature Cachet du revendeur	5. Révision Opération effectuées Pièces mises en œuvre Date, signature Cachet du revendeur	6. Révision Opération effectuées Pièces mises en œuvre Date, signature Cachet du revendeur
---	---	---



Notes



Notes



Documentation remise

La bicyclette précisée dans la fiche d'identification se trouvant à droite sur le rabat a été livrée au client dûment montée et en bon état de marche.

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 vitesse
- ☐ Système de freinage
- ☐ Réglage de la position
- ☐ 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 avant à gauche

Date Signature du mécanicien / Cachet du revendeur

Il a été remis et expliqué les notices suivantes :

- ☐ bicyclette
- Notices supplémentaires :
 - ☐ Changement de vitesse
 - ☐ Freins
 - ☐ Transmission par courroie
 - ☐ Autres documents :
- Pedelec
 - ☐ Batterie
 - ☐ Transmission
 - ☐ Organes de commande

Agrée pour remorque ☐ oui ☐ non

Poids total autorisé _____

(poids du vélo + poids du cycliste + poids du bagage + remorque)

Client/réceptionnaire

Nom _____

Adresse _____

Code postal, ville _____

E-mail _____

Date Signature du réceptionnaire



Identification de la bicyclette

Fabricant de la bicyclette	<u>ASI Corp</u>
Marque	<u>FUJI</u>
Modèle	_____
Hauteur de cadre/taille	_____
Couleur	_____
Numéro de cadre	_____
Fourche	_____
Numéro de série	_____
Changement de vitesse	_____
Équipements spéciaux	_____
Date d'achat	_____
Propriétaire	_____
Adresse	_____

Date/signature	_____

Remis par (cachet du revendeur) :

Transmission à un nouveau propriétaire :

Propriétaire	_____
Adresse	_____

Date/signature	_____

Repère pour la photocopie

Notes

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

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



Fuji Bikes is a trademark of ASI Corp
www.advancedsports.com
© ASI