

PIERER

E-Bikes GmbH



RAYMON



NOTICE D'UTILISATION

EN ISO 4210-2

Article 8959045001

VÉLO TOUT TERRAIN

Avant la première sortie, lisez les pages 4 à 11 ! Avant chaque sortie, contrôlez le fonctionnement décrit aux pages 12 et 13 !

Cadre :

- ① Tube supérieur
- ② Tube diagonal
- ③ Tube de selle
- ④ Plateaux
- ⑤ Hauban
- ⑥ Tube de direction
- ⑦ Amortisseur

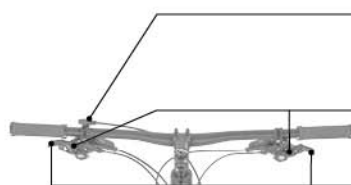
Fourche suspendue :

- I Té de fourche
- II Plongeur
- III Fourreau
- IV Patte de fixation de roue



Cintre :

- Télécommande tige de selle à hauteur variable
- Manette de vitesses
- Levier de frein



Cadre :

- ① Tube supérieur
- ② Tube diagonal
- ③ Tube de selle
- ④ Plateaux
- ⑤ Hauban
- ⑥ Tube de direction

Fourche suspendue :

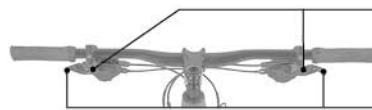
- I Té de fourche
- II Plongeur
- III Fourreau
- IV Patte de fixation de roue



Cintre :

Manette de vitesses

Levier de frein



Accordez une attention particulière aux symboles suivants :

⚠ AVERTISSEMENT

Ce symbole met en garde contre une situation dangereuse qui peut impliquer des blessures graves, voire même la mort si les actions décrites ne sont pas effectuées ou si des mesures de précaution correspondantes ne sont pas prises.

⚠ ATTENTION

Ce symbole met en garde contre une situation dangereuse qui peut impliquer des blessures mineures à modérées si les actions décrites ne sont pas effectuées ou si des mesures de précaution correspondantes ne sont pas prises.

REMARQUE

Ce symbole vous avertit de mauvais comportements n'impliquant pas de blessures, mais des dommages matériels et des nuisances pour l'environnement.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Ce symbole donne des instructions de sécurité spécifiques et des informations concernant le maniement du produit ou renvoie au passage correspondant de la notice d'utilisation méritant une attention particulière.

Les conséquences possibles en cas de non-respect des mises en garde signalées par ces symboles ne sont pas toujours décrites dans les textes qui accompagnent ces symboles.

Pour des raisons de meilleure lisibilité, la forme masculine sera utilisée dans cette notice d'utilisation pour les désignations de personnes et les noms personnels. Les termes correspondants s'appliquent en principe à tous les sexes dans le sens d'une égalité de traitement. La forme abrégée de la langue est utilisée uniquement pour des raisons rédactionnelles et n'implique aucun jugement.

REMARQUES SUR L'UTILISATION DE LA PRÉSENTE NOTICE

Les figures (c+d) illustrent des vélos tout terrain typiques – l'un de ces types correspond à peu près au vélo que vous avez acheté. Il existe entretemps un choix très large de modèles spécialement conçus et équipés pour un usage spécifique.

Cette notice n'a pas pour vocation de vous permettre d'assembler un vélo à partir de pièces détachées, de le réparer ou de procéder au montage final d'un vélo pré-assemblé.

Cette notice ne saurait s'appliquer à d'autres types de vélos que celui représenté ou indiqué ici.

Sous réserve de modification des caractéristiques techniques par rapport aux indications et illustrations du manuel d'utilisation.

Cette notice d'utilisation répond aux exigences de la norme européenne EN ISO 4210-2.

Tenez compte également des notices techniques fournies par les équipementiers. La présente notice est soumise à la législation européenne. En cas de livraison du vélo en dehors de l'Union européenne, des notices techniques complémentaires doivent être éventuellement fournies par le fabricant.



TABLE DES MATIÈRES

REMARQUES SUR L'UTILISATION DE LA PRÉSENTE NOTICE	1
CONSEILS GÉNÉRAUX DE SÉCURITÉ	4
UTILISATION CONFORME À L'USAGE PRÉVU	6
AVANT LA PREMIÈRE SORTIE	10
AVANT CHAQUE SORTIE	12
APRÈS UNE CHUTE	14
MANIEMENT DES ATTACHES RAPIDES ET DES AXES TRAVERSANTS	16
Attaches rapides	16
Procédure de fermeture fiable d'une attache rapide	17
Axes traversants	18
Les axes traversants sur les fourches suspendues	18
Systèmes de blocage rapide RockShox Maxle et Maxle-Lite, 15 ou 20 mm	18
Fox E-Thru 15 mm	19
SR SUNTOUR Q-LOC2	20
Les axes traversants sur les triangles arrières	21
AJUSTEMENT DU VÉLO AU CYCLISTE	23
Réglage correct de la hauteur de selle	24
Réglage de la hauteur du cintre	26
Potences pour fourche non filetée, dites potences Aheadset®	27
Réglage de l'inclinaison du cintre, des embouts de cintre et des poignées de frein	28
Réglage de la garde des leviers de frein	30
Ajustement du recul de la selle et réglage de son inclinaison	31
Décalage et réglage horizontal de la selle	32
Dispositif de fixation intégré à la tige de selle avec une ou deux vis parallèles	32
Dispositif de fixation intégré à la tige de selle avec deux vis de serrage placées l'une derrière l'autre	33

CARBONE : REMARQUES IMPORTANTES	34
SYSTÈME DE FREINAGE	36
Généralités sur les freins	36
Freins sur jante	38
Freins V-Brake et freins cantilever	38
Fonctionnement et usure	38
Contrôle du fonctionnement	38
Synchronisation et réglage des freins	39
Freins à disque	40
Fonctionnement et usure	40
Freins à disque hydrauliques	41
Contrôle du fonctionnement	41
Usure et maintenance	41
Freins à disque mécaniques	42
Contrôle du fonctionnement	42
Usure et maintenance	42
SYSTÈMES DE CHANGEMENT DE VITESSES	43
Système de dérailleurs	43
Fonctionnement et utilisation	43
Contrôle et réglage	45
Réglage du dérailleur arrière	46
Réglage des vis de butée	46
Réglage du dérailleur avant	47
CHAÎNE : ENTRETIEN ET USURE	48
TIGES DE SELLE À HAUTEUR VARIABLE	49
ROUES ET ÉQUIPEMENT PNEUMATIQUE	50
Pneumatiques, chambres à air, rubans fonds de jante, pression de gonflage	50
Valves	51
Voile et saut, tension des rayons	53

CREVAISONS	54
Dépose d'une roue	54
Pneus à tringles rigides et souples	55
Démontage de pneu	55
Montage de pneu	56
Pose d'une roue	58
JEU DE DIRECTION	59
Contrôle et réglage	59
Jeux de direction non filetés, dits Aheadset®	60
SUSPENSION	61
Glossaire	61
FOURCHES SUSPENDUES	63
Réglage de la dureté du ressort	63
Réglage de l'amortissement	64
Lock-out	66
Maintenance	67
SUSPENSION ARRIÈRE	68
Particularités de la position assise	68
Réglage de la dureté du ressort	68
Réglage de l'amortissement	69
Lock-out	70
Maintenance	71
ÉQUIPEMENTS RELATIFS À LA PRATIQUE DU VÉLO	73
Casques de vélo et lunettes	73
Vêtements	73
Pédales et chaussures	73
Accessoires	75
Systèmes antivol	75
Kit de réparation	75
TRANSPORT DES BAGAGES	76
Transport des bagages sur des cadres non suspendus	76

TRANSPORT DES ENFANTS	77
Sièges pour enfant	77
Remorques pour enfant	77
Systèmes de remorquage / d'attelage tandem pour vélo d'enfant	77
TRANSPORT DU VÉLO	78
En voiture	78
Par le train / les transports publics	79
CONSEILS GÉNÉRAUX D'ENTRETIEN ET RÉVISIONS	80
Entretien et révisions	80
Nettoyage et entretien de routine du vélo	81
Stockage ou rangement du vélo	86
CALENDRIER D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE	82
COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDÉS	84
Couples de serrage recommandés pour freins à disque	85
EXIGENCES LÉGALES	87
GARANTIE LÉGALE CONTRE LES VICES CACHÉS ET GARANTIE COMMERCIALE	88
Remarques concernant l'usure	88
INTERVALLES DE RÉVISION – CHAMPS PRÉVUS POUR LES CACHETS	89
PROTOCOLE DE REMISE	94
CARTE D'IDENTIFICATION DU VÉLO	95

Édition 21.3, juin 2022

© Toute reproduction, traduction et copie ou utilisation à des fins commerciales autres, même partielle, et sur des médias électroniques, est interdite sans autorisation préalable écrite de Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH.

© Texte, conception, photographie et réalisation graphique
Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de

CONSEILS GÉNÉRAUX DE SÉCURITÉ

Chère cliente, cher client,

Avec l'achat de ce vélo (a), vous avez opté pour un produit de qualité. Votre nouveau vélo a été assemblé par un professionnel, à partir de pièces soigneusement conçues et fabriquées. Votre revendeur agréé a procédé à son montage final et vérifié son bon fonctionnement. Ainsi vous pourrez en profiter pleinement dès les premiers coups de pédale.

La présente notice contient de nombreux conseils pratiques destinés à vous faciliter la prise en main de votre vélo, de même que des informations utiles sur ses aspects techniques, sa maintenance et son entretien. N'hésitez pas à consacrer du temps à une lecture approfondie de cette notice. Même si vous avez pratiqué le vélo toute votre vie, les informations qu'elle contient vous seront utiles, étant donné les développements techniques considérables que la technique du vélo a connu ces dernières années (b). Avant d'entreprendre votre première sortie, vous devriez lire dans tous les cas les chapitres intitulés « **Utilisation conforme à l'usage prévu** » et « **Avant la PREMIÈRE sortie** ».

Soucieux de vous garantir un plaisir durable dans votre pratique du vélo, nous vous recommandons de toujours contrôler le bon fonctionnement de votre vélo avant de l'enfourcher, selon la procédure décrite au chapitre « **Avant CHAQUE sortie** ».

Il est impossible à la notice même la plus complète de couvrir toutes les combinaisons possibles de vélos et d'équipements. La présente notice d'utilisation, considère seulement le vélo que vous venez d'acquérir ainsi que ses composants usuels et se contente de donner les indications et les avertissements les plus importants.

En effectuant les travaux de réglage et de maintenance (c) décrits dans cette notice, vous devez toujours garder à l'esprit que les instructions et les indications qui y sont faites s'appliquent uniquement et exclusivement à ce vélo tout terrain.

Nos conseils ne sauraient s'appliquer sans restriction à d'autres types de vélo. En raison de la diversité et de l'évolution des modèles, la description des travaux peut éventuellement ne pas être complète. Tenez compte absolument des notices techniques des équipementiers (d) que votre revendeur agréé vous a remises.

Selon l'expérience et/ou l'habileté manuelle de la personne effectuant les travaux, ces notices peuvent paraître lacunaires. Certains travaux peuvent nécessiter un outillage spécial ou des notices complémentaires. N'attendez pas de ce manuel qu'il vous communique le savoir-faire et l'expertise d'un mécanicien vélo.



Avant que vous n'enfourchiez votre vélo, permettez-nous de vous rappeler certains principes de sécurité : Ne roulez jamais sans casque ni lunettes (e) convenablement ajustés et portez toujours des vêtements appropriés à la pratique du vélo, de couleurs claires et voyantes, et au moins des pantalons ou shorts moulants et des chaussures (f) compatibles avec le système de pédales que vous utilisez.

Ce manuel n'est pas destiné à vous enseigner le maniement d'un vélo. Lorsque vous roulez à vélo, vous devez être conscient que cette activité est associée à des risques et que vous devez, en tant que cycliste, veiller à toujours conserver le contrôle de votre vélo.

Comme dans toutes les activités sportives, vous pouvez vous blesser en pratiquant le vélo. Restez donc vigilant et soyez toujours conscient des dangers potentiels et de leurs conséquences. Rappelez-vous que vous n'êtes pas protégé sur un vélo, comme dans une voiture, par une carrosserie, un système ABS ou des airbags. Aussi, roulez toujours avec prudence et respectez les droits des autres usagers.

Ne roulez jamais lorsque vous êtes sous l'influence de médicaments, de drogues ou de l'alcool ou encore si vous êtes fatigué. Ne prenez jamais de passer sur votre vélo et gardez toujours les deux mains sur le cintre.

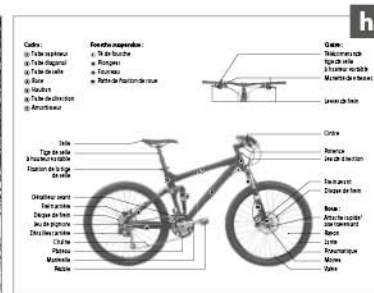
Respectez la réglementation relative à la pratique du cyclisme en dehors du réseau routier (g). Cette réglementation peut varier d'un pays à l'autre. Respectez la nature lorsque vous faites des randonnées à travers les champs ou en forêt. Roulez uniquement sur des routes et des chemins à revêtement dur et balisés.

Pour vous familiariser avec les différents composants de votre vélo, ouvrez le pan intérieur de la couverture recto de votre notice (h). Vous y trouverez représenté un vélo, sur lequel sont indiqués les principaux composants. Conservez la page dépliée pendant la lecture. Elle vous permettra de repérer rapidement les composants mentionnés dans le texte.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne présumez pas de vos capacités, dans l'intérêt de votre propre sécurité. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

Veillez tenir compte des points suivants : Ne vous accrochez pas à un véhicule lorsque vous roulez à vélo. Ne conduisez pas sans les mains. Ne retirez vos pieds des pédales que si l'état de la route l'exige. En outre, il est interdit en France de circuler à vélo avec des écouteurs, des oreillettes ou des casques audio.



UTILISATION CONFORME À L'USAGE PRÉVU

Chaque type de vélo, dénommé **catégorie** ci-après, est conçu et fabriqué pour un usage spécifique. Utilisez votre vélo uniquement pour l'usage spécifique auquel il est prévu, sinon vous risquez de le soumettre à des contraintes excessives qui pourraient entraîner une défaillance, voire un accident aux conséquences imprévisibles. En outre, la garantie devient caduque en cas d'utilisation non conforme à l'usage prévu.

Demandez à votre revendeur agréé de vous confirmer la catégorie auquel votre vélo appartient et vérifiez sur la carte d'identification.

Pour le **poids total maximum admissible** reportez-vous à la carte d'identification (a). Le cas échéant, le poids total maximum admissible peut être limité davantage par les consignes d'utilisation des équipementiers.

Catégories 3 à 5 : VTT

Vous ne trouverez plus sur le marché un type unique de « vélo tout terrain », mais au contraire une grande variété de modèles développés pour des usages spécifiques. Utilisez votre vélo uniquement pour l'usage spécifique auquel il est destiné. Respectez les règles de la circulation en vigueur sur les voies publiques.

Les vélos tout terrain ne sont pas toujours destinés à être utilisés sur les voies publiques en raison de leur conception et de leur équipement. Toute utilisation du vélo sur les voies publiques suppose l'installation préalable d'équipements de sécurité (b) prescrits pour cet usage. Respectez les règles de la circulation en vigueur sur les voies publiques. Pour de plus amples informations, voir le chapitre « **Exigences légales** ».

Demandez à votre revendeur agréé de vous confirmer la catégorie auquel votre vélo appartient et vérifiez sur la carte d'identification.

Catégorie 3 : VTT de cross-country, de marathon et de randonnée

Les VTT et composants de la catégorie 3 sont utilisés pour les compétitions et sorties sportives sur des sentiers de niveau modéré à techniquement exigeant. Les VTT et composants de cette catégorie sont conçus pour rouler sur des sentiers non balisés (c), des routes accidentées et non consolidées ainsi que sur terrain difficile et chemins non équipés. Les conduire exige de réelles qualités techniques de pilote. Il est possible de faire des sauts jusqu'à une hauteur de 60 cm.

Les VTT et les composants de la catégorie 3 ne conviennent toutefois pas à une utilisation sur terrain cassant, pour des sauts de grande hauteur (d), etc. et des compétitions de catégories supérieures.

a

CARTE D'IDENTIFICATION DU VÉLO

Utilisation conforme à l'usage prévu

Utilisé en ville catégorie 1 catégorie 2

MARQUE catégorie 1 catégorie 2

POIDS catégorie 1 catégorie 2

N° de carte catégorie 1 catégorie 2

POIDS VÉLO catégorie 1 catégorie 2

POIDS DEPENDANCE catégorie 1 catégorie 2

Poids des accessoires catégorie 1 catégorie 2

Poids des accessoires catégorie 1 catégorie 2

Norme de cycle catégorie 1 catégorie 2

Taille de cadre catégorie 1 catégorie 2

Taille de roue (cm) catégorie 1 catégorie 2

Équipement catégorie 1 catégorie 2

Garantie catégorie 1 catégorie 2

Marque catégorie 1 catégorie 2

Utilisation conforme à l'usage prévu et à l'état d'usage prévu et dans les conditions d'utilisation.

Caractéristiques techniques

Caractéristiques techniques

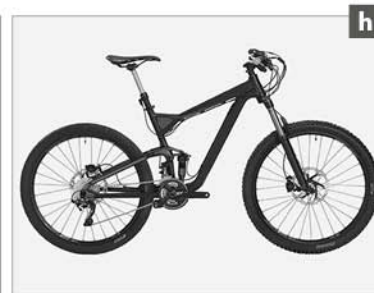


En général, les **VTT de cross-country (e)**, **de marathon** et **de randonnée** sont des VTT hardtails et des VTT à suspension intégrale avec débattement de suspension court (100-120 mm).

Les sauts pratiqués pourtant par des cyclistes inexpérimentés peuvent se solder par de mauvais atterrissages entraînant une augmentation significative des forces agissantes et pouvant occasionner des dommages matériels. Nous vous recommandons de participer à un cours de maîtrise de la conduite. Demandez le cas échéant à un revendeur agréé de procéder à un contrôle de votre vélo à une fréquence supérieure à celle prescrite dans le calendrier d'entretien et de maintenance.

⚠ AVERTISSEMENT

Les vélos de la catégorie 3 ne se prêtent pas à une utilisation en terrain cassant, à rouler dans les escaliers, à la pratique des sauts hauts et loins, des slides, stappes, wheelies (f), « tricks » etc. !



Catégorie 4 : VTT d'enduro et all mountain, vélos de trail

Les VTT et composants de la catégorie 4 sont utilisés pour les compétitions et sorties sportives sur des sentiers avec des exigences techniques très complexes. Les VTT et composants de cette catégorie sont conçus pour rouler sur des sentiers accidentés, non balisés et en partie cassants et des chemins non consolidés à une vitesse inférieure à 40 km/h. Il est possible de faire des sauts jusqu'à une hauteur de 120 cm.

Les VTT et les composants de la catégorie 4 ne conviennent toutefois pas à une utilisation régulière et durable dans des bike parks ou des compétitions de catégories supérieures.

En général, les **VTT d'enduro (g)** et **all mountain (h)** sont des **VTT à suspension intégrale** avec un débattement moyen de suspension (130-160 mm).

⚠ AVERTISSEMENT

En raison des charges plus élevées, les VTT de la catégorie 4 doivent être vérifiés pour des dommages possibles après chaque sortie. Une inspection toutes les 75 heures de service au minimum auprès de votre revendeur agréé est obligatoire.

Catégorie 5 : vélos de dirt, VTT freeride et downhill

Les VTT et composants de la catégorie 5 sont utilisés pour la pratique de sports extrêmes, dans des bike parks (a), des pistes spéciales downhill ou des compétitions par exemple. Les VTT et composants de cette catégorie sont conçus pour des sauts extrêmes ou des descentes sur des sentiers non consolidés, très cassants à des vitesses supérieures à 40 km/h. Il est possible de faire des sauts d'une hauteur supérieure à 120 cm.

En général, les VTT dotés de cadres hardtail spécialement renforcés et de fourches de type dirt sont typiques pour les vélos de dirt. Les VTT à suspension intégrale avec un très long débattement de suspension sont typiques pour les VTT de freeride.

En raison de l'usage spécifique auquel ils sont destinés, les **vélos de dirt** (b) ne sont souvent dotés que d'un seul frein.

Si vous voulez utiliser le vélo de dirt pour un autre usage spécifique que l'usage typique en zone sécurisée, vous devez l'équiper de manière adéquate.

Les **VTT freeride** (c) sont des VTT à suspension intégrale avec un très long débattement de suspension.

Dans le cas de ces VTT, il faut absolument veiller à ce qu'un contrôle intensif pour des dommages possibles soit fait après chaque sortie. En cas de dommages préalables des charges supplémentaires nettement inférieures peuvent provoquer une défaillance. En outre, un remplacement régulier des composants importants pour la sécurité doit être pris en considération. Il est fortement recommandé de porter les protections spéciales (d).

⚠ AVERTISSEMENT

En raison des charges plus élevées, les VTT de la catégorie 5 doivent être vérifiés quant à l'absence de dommages après chaque sortie. Une inspection chez un revendeur agréé est obligatoire au moins toutes les 50 heures de service.



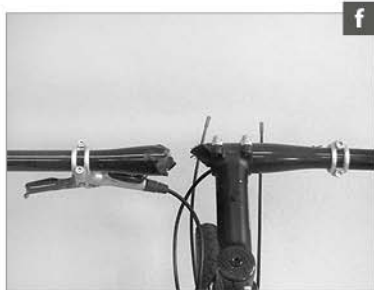
⚠️ AVERTISSEMENT

Ne surestimez pas vos qualités de pilote, pour votre propre sécurité. Certaines manœuvres paraissent simples quand elles sont exécutées par des pilotes professionnels, mais sont en réalité extrêmement dangereuses. Portez toujours des équipements de protection spécialement adaptés à votre pratique (e).

Utilisez votre vélo conformément à l'usage spécifique auquel il est prévu, sinon vous risquez de le soumettre à des contraintes excessives qui pourraient entraîner une défaillance (f+g). Risque d'accident !

Votre vélo est conçu pour supporter un poids total maximum admissible. Le poids du cycliste est additionné à celui des bagages, du vélo et éventuellement à la charge attelée. Pour connaître le poids total maximum admissible pour votre vélo, reportez-vous à sa carte d'identification, fournie dans la notice ou adressez-vous à votre revendeur agréé.

Les VTT (de cross-country, de marathon et de randonnée en montagne, les vélos enduro et all mountain, les VTT de dirt et de free-ride) ne sont pas toujours destinés à être utilisés sur les voies publiques en raison de leur conception et de leur équipement. Toute utilisation du vélo sur les voies publiques suppose l'installation préalable d'équipements de sécurité prescrits pour cet usage (h). Respectez les règles de la circulation en vigueur sur les voies publiques.



⚠️ AVERTISSEMENT

L'entretien régulier de votre vélo est essentiel pour son aptitude et votre sécurité. Vous en tant que propriétaire êtes le seul à connaître la fréquence d'usage de votre vélo, le terrain où vous roulez et la manière sollicitées avec laquelle vous utilisez votre vélo. De ce fait, c'est vous qui est responsable de faire réaliser les travaux d'entretien et de maintenance régulièrement. Pour de plus amples informations, reportez-vous au chapitre « Calendrier d'entretien et de maintenance ». Ou demandez conseil à votre revendeur agréé.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Reportez-vous à la carte d'identification de votre vélos et au chapitre « Avant la première sortie » pour obtenir de plus amples informations sur l'utilisation de votre vélo conforme à l'usage prévu ainsi que sur le poids total maximum admissible (cycliste, bagages, vélo et éventuellement charge attelée).

AVANT LA PREMIÈRE SORTIE

1. Les catégories de vélos citées plus haut sont conçues pour supporter un **pooids total maximum admissible**. Le poids du cycliste est additionné à celui des bagages, du vélo et éventuellement à la charge attelée. Pour connaître le poids total maximum admissible de votre vélo, reportez-vous à sa carte d'identification, fournie dans cette notice ou adressez-vous à votre revendeur agréé.
2. Pour pouvoir circuler sur la voie publique, votre vélo doit être conforme aux dispositions légales en matière de sécurité. Comme celles-ci varient selon les pays, l'équipement de votre vélo peut ne pas être complet. Consultez votre revendeur agréé, qui vous renseignera sur les dispositions légales et réglementations en vigueur dans votre pays ou le pays dans lequel vous envisagez d'utiliser votre vélo. Équipez ou faites équiper votre vélo conformément aux réglementations en vigueur avant de l'utiliser sur la voie publique.
3. Familiarisez-vous avec votre système de freinage (a). Vérifiez sur la carte d'identification de votre vélo que vous pouvez actionner le frein de la roue avant avec le même levier (b) (droit ou gauche) que celui que vous utilisez habituellement. Si ce n'est pas le cas, faites intervertir les poignées de frein par votre revendeur agréé avant d'effectuer votre première sortie avec le vélo.



L'efficacité des freins modernes (c) peut être très supérieure à celle des freins que vous avez eu coutume d'utiliser jusqu'à présent. N'hésitez pas à faire d'abord quelques essais de freinage sur une surface plane et adhérente, à l'écart de la circulation.

Voir le chapitre « **Système de freinage** » ainsi que les notices fournies pour de plus amples informations.

4. Familiarisez-vous avec le système de changement de vitesses (d) et son fonctionnement. Faites-vous expliquer son principe par votre revendeur agréé et entraînez-vous à passer les vitesses sur votre nouveau vélo dans une zone à l'écart de la circulation.

Voir le chapitre « **Systèmes de changement de vitesses** » ainsi que les notices fournies pour de plus amples informations.

5. Veillez au réglage correct de la selle et du cintre. La selle doit être réglée de telle sorte que vous puissiez tout juste poser le talon sur la pédale quand celle-ci se trouve en position basse (e). Vérifiez que vous pouvez encore toucher le sol avec la pointe des pieds lorsque vous êtes assis sur la selle. Votre revendeur agréé vous aidera à déterminer la position d'assise adéquate si votre position actuelle ne vous convient pas.

Voir le chapitre « **Ajustement du vélo au cycliste** » pour de plus amples informations.

6. Si votre vélo est équipé de pédales automatiques (f) et que vous n'avez jamais utilisé de chaussures automatiques auparavant, entraînez-vous soigneusement, tout d'abord à l'arrêt, à engager et à dégager les cales des chaussures dans les pédales. Faites-vous expliquer le fonctionnement des pédales par votre revendeur agréé.

Voir le chapitre « **Pédales et chaussures** » ainsi que les notices fournies pour de plus amples informations.

7. Si vous avez fait l'acquisition d'un vélo suspendu, nous vous conseillons de faire procéder au réglage correct de la suspension par votre revendeur agréé. Un réglage incorrect peut entraîner un mauvais fonctionnement, voire une détérioration des éléments de suspension. Il affectera dans tous les cas le comportement du vélo et ne vous permettra pas de jouir d'une sécurité de conduite maximale.

Pour de plus amples informations, voir les chapitres « **Fourches suspendues** » (g) et « **Suspension arrière** » (h). Éventuellement, des instructions sur les fourches et les vélos suspendus sont également fournies avec cette notice.

⚠ AVERTISSEMENT

Utilisez le vélo conformément à l'usage spécifique auquel il est prévu, sinon vous risquez de le soumettre à des contraintes excessives qui pourraient entraîner une défaillance. Risque d'accident !



⚠ AVERTISSEMENT

Si vous manquez de pratique ou si la tension des ressorts de fixation sur les pédales automatiques est trop importante, il peut arriver que vous ne puissiez plus dégager les chaussures des pédales. Risque d'accident !

Notez qu'en raison de l'usage spécial auquel ils sont destinés, certains vélos de dirt sont équipés d'un seul frein. De tels VTT ne peuvent être utilisés qu'en zone sécurisée.

⚠ ATTENTION

Veillez en particulier à disposer d'un écart suffisant au niveau de l'entrejambe pour ne pas risquer de vous blesser si vous devez descendre de vélo rapidement.

REMARQUE

Nous vous recommandons de souscrire une police d'assurance responsabilité civile. Assurez-vous que votre assurance vous couvre pour les dommages survenant pendant l'utilisation de votre vélo. Adressez-vous à votre agence d'assurances.

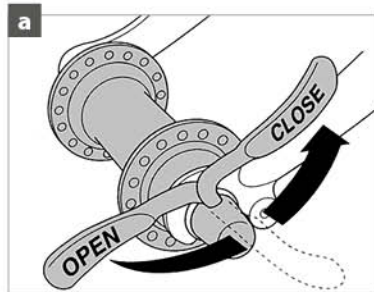
INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Avant d'envisager de tracter une remorque ou d'utiliser un siège pour enfant sur votre vélo, lisez intégralement la carte d'identification du vélo et prenez contact avec votre revendeur agréé.

AVANT CHAQUE SORTIE

Votre vélo a subi de nombreux contrôles lors de sa fabrication et a fait l'objet d'une vérification finale par votre revendeur agréé avant sa livraison. Des modifications dans le fonctionnement du vélo pouvant intervenir lors d'un transport du vélo ou ayant été effectuées à votre insu par des personnes pendant un stationnement, il est impératif que vous effectuiez les contrôles suivants avant chaque sortie :

1. Assurez-vous que les attaches rapides (a), les axes traversants ou autres fixations des roues avant et arrière, ainsi que les fixations de la tige de selle et des autres composants sont correctement serrées. Voir le chapitre « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** » pour de plus amples informations.
2. Vérifiez l'état des pneumatiques et la pression de gonflage à l'avant et à l'arrière (b). Une pression plus élevée donnera une meilleure stabilité de conduite et diminuera le risque d'une panne. Les valeurs de pression minimale et pression maximale admises sont indiquées (en bar ou en p.s.i.) sur les flancs des pneus. Voir le chapitre « **Roues et équipement pneumatique** » ainsi que les notices fournies pour de plus amples informations.
3. Faites tourner les deux roues librement pour vérifier l'absence de voile et de saut. Observez l'écart entre la jante et les patins ou, dans le cas d'un vélo équipé de freins à disque, l'écart entre le cadre et la jante ou le pneu.



La présence d'un voile peut aussi être imputable à une déchirure latérale du pneumatique, un axe de moyeu cassé ou une rupture de rayon. Voir le chapitre « **Roues et équipement pneumatique** » ainsi que les notices fournies pour de plus amples informations.

4. Faites un essai de freinage à l'arrêt, en tirant avec force les leviers de frein vers le cintre (c). Dans le cas des **freins sur jante**, la surface de contact des patins doit s'appuyer simultanément et entièrement sur les flancs de la jante mais ne doit pas frotter contre les pneus, ni au moment du freinage ni quand les freins sont relâchés ou desserrés. Les leviers de frein ne doivent pas pouvoir être tirés complètement jusqu'au cintre. Dans le cas de freins hydrauliques, les durites ne doivent pas laisser échapper de liquide hydraulique. Contrôlez également l'épaisseur des patins de frein.

Sur les **freins à disque** (d), vous devez obtenir immédiatement un point de pression stable. Si vous ne pouvez atteindre un point de pression stable qu'après avoir actionné plusieurs fois le levier de frein, nous vous recommandons de faire vérifier le vélo par votre revendeur agréé. Les leviers de frein ne doivent pas pouvoir être tirés complètement jusqu'au cintre. Dans le cas de freins hydrauliques, les durites ne doivent pas laisser échapper de liquide hydraulique ou de liquide de freinage ! Contrôlez également l'épaisseur des plaquettes de freins. Voir le chapitre « **Système de freinage** » ainsi que les notices fournies pour de plus amples informations.

5. Soulevez légèrement votre vélo, puis lâchez-le pour le faire rebondir sur le sol. Si vous percevez un cliquetis, tentez d'en déterminer l'origine. Contrôlez éventuellement les paliers et les assemblages vissés.
6. Si vous souhaitez rouler sur la voie publique, vous devez équiper votre vélo conformément aux réglementations légales en vigueur dans le pays où vous vous trouvez (e). Dans tous les cas, vous vous exposez à de grands dangers si vous roulez sans éclairage ni réflecteurs dans des conditions de mauvaise visibilité et de nuit. Vous risquez de ne pas être vu ou d'être vu trop tard par les autres usagers. Pour circuler sur la voie publique, votre vélo doit toujours être équipé d'un système d'éclairage homologué. Activez votre éclairage dès la tombée de la nuit. Voir le chapitre « **Exigences légales** » pour de plus amples informations.
7. Sur un vélo suspendu, procédez comme décrit ci-dessous : appuyez-vous sur le vélo et vérifiez si l'enfoncement et l'extension des éléments de suspension s'effectuent normalement (f). Voir les chapitres « **Fourches suspendues** » et « **Suspension arrière** » ainsi que les notices fournies pour de plus amples informations.
8. Avant le départ, assurez-vous que la béquille de stationnement éventuellement montée est complètement repliée. **Risque d'accident !**
9. N'oubliez pas de vous munir d'un antivol chaîne, articulé pliable (g) ou en U de qualité. Pour vous prémunir efficacement contre le vol, attachez votre vélo (le cadre et, si possible, également les roues) à un point fixe.



⚠ AVERTISSEMENT

- **En cas de fixation incorrecte des attaches rapides, des éléments du vélo peuvent se desserrer en route et provoquer une chute grave !**
- **N'utilisez pas votre vélo s'il ne satisfait pas un des points de contrôle énumérés ci-dessus. L'utilisation d'un vélo défectueux peut entraîner un accident grave ! En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.**
- **Votre vélo est très sollicité par les contraintes du terrain sur lequel vous évoluez ainsi que par les forces que vous exercez sur lui. Soumis à des charges dynamiques importantes, ses différents composants réagissent par l'usure et la fatigue. Vérifiez régulièrement si votre vélo présente des signes d'usure, des éraflures, des déformations, des altérations de couleur ou des fissures naissantes. Des pièces dont la durée de vie est dépassée peuvent céder subitement. Portez régulièrement votre vélo chez votre revendeur agréé pour qu'il puisse remplacer éventuellement les pièces en question.**
- **Tenez compte du fait que votre action de freinage peut être retardée dans certaines positions, si votre vélo est équipé d'embouts de cintre (h). En effet, les mains ne peuvent pas accéder facilement aux leviers de frein dans toutes les positions.**

APRÈS UNE CHUTE

1. Vérifiez que les roues sont encore correctement fixées dans leurs pattes de fixation (a) et centrées par rapport au cadre et à la fourche. Faites tourner les roues doucement et observez l'écart entre les flancs de la jante et les patins ou les montants de la fourche et du cadre. Si l'écart varie sensiblement et que vous ne pouvez pas procéder à un centrage sur place, ouvrez légèrement les freins sur jante, si votre vélo en est équipé, pour que la jante puisse tourner sans frotter sur les patins. Attention : il est possible que vous ne disposiez plus alors de l'effet de freinage complet. Voir les chapitres « **Système de freinage** », « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** », « **Roues et équipement pneumatique** » ainsi que les notices fournies pour de plus amples informations.
2. Vérifiez que le cintre et la potence ne présentent ni torsion ni début de rupture et que leur position est correcte (b). Vérifiez le serrage de la potence sur la fourche en essayant de bouger le cintre avec la roue maintenue en position (c). Appuyez-vous aussi sur les poignées de frein un court instant pour contrôler le bon serrage du cintre dans la potence. Réajustez éventuellement les composants et resserrez les vis avec précaution jusqu'à obtenir un serrage fiable des composants.



Les couples de serrage maximums à appliquer sont indiqués en règle générale sur les composants eux-mêmes ou dans les notices fournies. Voir les chapitres « **Ajustement du vélo au cycliste** », « **Jeu de direction** » ainsi que les notices fournies pour de plus amples informations.

3. Vérifiez si la chaîne est encore engagée sur les plateaux et les pignons. Si le vélo est tombé du côté des dérailleurs, vérifiez leur fonctionnement. Demandez à une personne de soulever le vélo au niveau de la selle et passez les vitesses une à une avec précaution. Surveillez notamment l'écart du dérailleur arrière par rapport aux rayons dans les petites vitesses, c'est à dire quand la chaîne est engagée sur les plus gros pignons (d+e).

Si le dérailleur arrière ou la patte de fixation du dérailleur sont tordus, le dérailleur peut venir se coincer dans les rayons ou la chaîne peut sauter. Le dérailleur arrière, la roue arrière et le cadre risqueraient alors d'être irrémédiablement endommagés. Vérifiez également le fonctionnement du dérailleur avant. Si le dérailleur est décalé, il peut faire dérailler la chaîne et interrompre ainsi la transmission. Voir le chapitre « **Systèmes de changement de vitesses** » ainsi que les notices fournies pour de plus amples informations.

4. Vérifiez l'alignement correct de la selle par rapport au cadre en prenant la boîte de pédalier ou le tube supérieur comme repère. Desserrez éventuellement la fixation de la tige de selle, ajustez la selle, puis resserrez la fixation. Voir les chapitres « **Ajustement du vélo au cycliste** », « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** » ainsi que les notices fournies pour de plus amples informations.
5. Soulevez votre vélo de quelques centimètres, puis laissez-le rebondir sur le sol (f). En cas de bruits suspects, voyez si des fixations ne sont pas desserrées. Si c'est le cas, resserrez-les.
6. Pour terminer, vérifiez encore une fois l'état général du vélo, afin de repérer d'éventuelles déformations, altérations de couleur ou fissures (g).

N'enfourchez votre vélo que si le contrôle de tous les points énumérés ci-dessus est satisfaisant et rentrez par le chemin le plus court en roulant très prudemment. Évitez d'accélérer et de freiner brusquement et ne roulez pas en danseuse. Si vous avez des doutes sur la fiabilité de votre vélo, faites-vous ramener en voiture pour éviter tout risque inutile.

Arrivé chez vous, procédez encore une fois à un contrôle approfondi de votre vélo. Réparez ou faites réparer les pièces endommagées. Demandez conseil à votre revendeur agréé. Voir le chapitre « **Carbone : Remarques importantes** » pour de plus amples informations sur les composants en carbone.

⚠ AVERTISSEMENT

Des pièces déformées, en particulier si elles sont en aluminium, peuvent se rompre subitement. Vous ne devez pas essayer de les redresser, car cela aggraverait encore le risque de rupture. Ceci vaut en particulier pour la fourche, le cintre, la potence, les manivelles, la tige de selle et les pédales. En cas de doute, il est toujours préférable de faire remplacer ces composants, qui sont critiques pour votre sécurité. Demandez conseil à votre revendeur agréé.

Si vous avez un vélo en carbone ou doté de composants en carbone (h), vous devez impérativement le faire inspecter par votre revendeur agréé après une chute ou un incident comparable. Le carbone est un matériau extrêmement rigide permettant la conception de composants à la fois très résistants et très légers. Cependant, à la différence des composants en acier et en aluminium, les composants en carbone ont la particularité de ne pas révéler de déformations visibles si d'éventuelles surcharges ont endommagé leur structure interne constituée de nappes de fibres de carbone. Un composant endommagé peut rompre subitement. Risque d'accident !



MANIEMENT DES ATTACHES RAPIDES ET DES AXES TRAVERSANTS

Attaches rapides

La plupart des VTT sont équipés d'attaches rapides permettant un réglage, un montage et un démontage rapide de leurs composants. Il est impératif de contrôler le serrage correct de toutes les attaches rapides de votre vélo avant chaque utilisation. Le maniement des attaches rapides doit s'effectuer avec un très grand soin, car votre sécurité en dépend directement.

Entraînez-vous au maniement correct des attaches rapides, pour prévenir tout risque d'accident.

L'attache rapide est dotée principalement de deux éléments de réglage :

1. Le levier de serrage, d'un côté du moyeu : qui transforme le mouvement de fermeture en force de serrage par l'intermédiaire d'un excentrique (a).
2. L'écrou de réglage sur le côté opposé : qui permet d'exercer une précontrainte sur la tige filetée de l'attache (b).



⚠ AVERTISSEMENT

Assurez-vous que les leviers de serrage des attaches rapides sur les deux roues sont toujours placés du côté opposé à la transmission (côté pédalier). En vous servant du levier comme repère visuel, vous préviendrez le cas échéant le risque d'une pose incorrecte de la roue avant par rapport au sens de roulement de son pneumatique. Sur les vélos dotés de freins à disque et d'attaches rapides avec axe de 5 mm, il peut être avantageux de placer les deux leviers du côté de la transmission (c). Vous pouvez éviter ainsi que les doigts viennent au contact du disque et ne se brûlent. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

Ne partez jamais avec un vélo dont vous n'avez pas contrôlé la fixation des roues ! Risque d'accident !

⚠ ATTENTION

Évitez de toucher le disque de frein tout de suite après vous être arrêté : vous pourriez éventuellement vous brûler. Attendez toujours que le disque refroidisse avant de desserrer le levier de l'attache.

REMARQUE

Attachez non seulement le cadre mais aussi les roues munies d'attaches rapides à un objet fixe chaque fois que vous devez garer votre vélo dans un endroit.

Procédure de fermeture fiable d'une attache rapide

Ouvrez le levier de l'attache rapide. Vous devez alors pouvoir lire l'inscription « Open » (« ouvert ») sur la joue interne du levier (d).

Assurez-vous que le composant à fixer est correctement positionné. Voir les chapitres « Roues et équipement pneumatique » et « Ajustement du vélo au cycliste » pour de plus amples informations.

Placez le levier en position de fermeture, de sorte à pouvoir lire l'inscription « Close » (« fermé ») sur la joue externe du levier. Du début jusqu'à mi-course, vous devez pouvoir actionner le levier très facilement (e). Ensuite, la force que vous devez exercer sur le levier doit augmenter sensiblement. En fin de course, vous ne devez plus pouvoir déplacer le levier que difficilement. Appuyez sur le levier avec la paume de la main en prenant appui avec les doigts sur une partie fixe du cadre, par exemple le fourreau de la fourche (f) ou le hauban du triangle arrière. Ne prenez surtout pas appui sur un disque de frein ou sur un rayon de la roue.

En position finale, le levier doit être perpendiculaire à l'axe de l'attache et ne doit en aucun cas former d'angle saillant. Il doit être placé le long du cadre ou de la fourche afin de prévenir les risques d'ouverture involontaire. Il doit aussi avoir une prise facile, pour permettre une ouverture rapide.



Pour contrôler la fiabilité du serrage, appuyez latéralement sur l'extrémité du levier fermée et essayez de le faire pivoter autour de l'axe de l'attache (g). S'il bouge, ouvrez de nouveau le levier et augmentez la précontrainte sur l'axe de l'attache rapide. Pour cela, tournez l'écrou de réglage sur le côté opposé, d'un demi-tour dans le sens des aiguilles d'une montre. Fermez de nouveau le levier et contrôlez la fiabilité du serrage.

Enfin, soulevez le vélo pour décoller la roue du sol et donnez une tape sur le pneu avec la main (h). Si la roue est bien fixée, elle ne se déboîtera pas dans ses pattes de fixation et ne produira pas de cliquetis à l'usage.

Pour contrôler le blocage de la selle par l'attache rapide, essayez de déplacer la selle angulairement par rapport à l'axe du tube de selle.

⚠ AVERTISSEMENT

En cas de serrage insuffisant des attaches rapides, les roues peuvent se détacher. Risque sérieux d'accident !

REMARQUE

Il est possible de remplacer les attaches rapides par des axes antivol. Ceux-ci ne peuvent être desserrés qu'à l'aide d'une clé spéciale codée ou d'une clé Allen. Si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

Axes traversants

Les axes traversants (a) sont spécialement conçus pour les pratiques extrêmes du VTT comme, par exemple, l'usage sportif tel que l'usage cross-country, marathon, all mountain etc. Ils confèrent aux fourches suspendues et triangles arrières une rigidité appropriée.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Lisez dans tous les cas la notice technique de la fourche suspendue ou/et des roues fournie par le fabricant, avant de procéder à la mise en service ou au remplacement d'une combinaison fourche/roue avec système à axe traversant.

Divers systèmes à axe traversant sont disponibles actuellement sur le marché. Certains systèmes sont fixés au moyen d'attaches rapides. D'autres nécessitent le recours à un outil spécial pour le montage et le démontage.

Lors du montage, quel que soit le système concerné, veillez à ce que les axes traversants, pattes de fixation soient propres sur la fourche et le moyeu. Nettoyez le cas échéant les composants avec un chiffon absorbant éventuellement en vous aidant d'un peu d'eau et de détergent. Si le réglage et la fixation de la roue ne fonctionnent pas comme décrit, consultez votre revendeur agréé.

Les axes traversants sur les fourches suspendues

Systèmes de blocage rapide RockShox Maxle et Maxle-Lite, 15 ou 20 mm

Pose d'une roue

Si votre vélo est muni d'un système de blocage rapide Maxle avec levier de serrage, introduisez la roue avant dans la fourche et engagez en même temps le disque dans l'étrier de frein. Centrez la roue avant entre les pattes de fixation, puis introduisez l'axe traversant Maxle, le levier de serrage rapide en position ouverte, dans la patte de fixation droite, puis le moyeu (b).

Assurez-vous que le levier de serrage rapide est en position ouverte (c) et repose dans l'évidement de l'axe. Une fois l'extrémité filetée de l'axe est en prise avec le filetage intérieur du fourreau gauche de la fourche, faites tourner l'axe dans le sens des aiguilles d'une montre. Pendant les premières rotations l'axe traversant doit tourner avec souplesse.

Tournez le levier avec force dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'axe soit serré fermement. Assurez-vous que le levier de serrage rapide ne glisse pas de l'évidement de l'axe lorsque vous serrez. Pour terminer, fermez le levier de serrage rapide Maxle comme vous feriez pour le levier d'un serrage rapide conventionnel (d). Le levier de serrage rapide ne doit pas saillir sur le front ou sur le côté et devrait épouser le fourreau.



Dépose d'une roue

Si votre vélo est doté d'un système à axe traversant Maxle, ouvrez le levier de serrage rapide complètement. Assurez-vous que le levier de serrage rapide ouvert repose dans l'évidement de l'axe. Desserrez ensuite l'axe traversant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Assurez-vous que le levier de serrage rapide ouvert ne glisse pas de l'évidement de l'axe lorsque vous desserrez.

Retirez l'axe traversant complètement dès que l'extrémité fileté de l'axe traversant n'est plus en prise avec les filetages des fourreaux.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Pour de plus amples informations, consultez le site www.rockshox.com

Fox E-Thru 15 mm (e)

Pose d'une roue

Introduisez la roue avant dans la fourche et engagez en même temps le disque dans l'étrier de frein. Centrez la roue avant entre les pattes de fixation, puis introduisez l'axe traversant E-Thru, le levier de serrage rapide en position ouverte, dans la patte de fixation gauche, puis le moyeu (f).

Une fois l'extrémité fileté de l'axe est en prise avec le filetage intérieur du fourreau droit de la fourche, faites tourner l'axe dans le sens

des aiguilles d'une montre (g). Pendant les premières rotations l'axe traversant doit tourner avec souplesse. Serrez l'axe légèrement et puis retournez-le environ d'un tiers-tour.

Fermez le levier de serrage rapide E-Thru comme vous feriez pour le levier d'une attache rapide conventionnelle. Au début, vous devez pouvoir actionner le levier facilement, sans produire aucun effet de serrage. À mi-course, la force que vous exercez sur le levier doit augmenter sensiblement et être telle que vous devez avoir des difficultés à le déplacer en fin de course.

Si le levier ne se laisse pas fermer complètement, ouvrez-le de nouveau et tournez l'axe légèrement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Essayez de nouveau de fermer le levier de serrage rapide. Appuyez sur le levier avec la paume de la main en prenant appui avec les doigts sur le fourreau de la fourche (h). Ne prenez surtout pas appui sur le disque du frein à disque ou les rayons de la roue. Le levier de serrage rapide ne doit plus pouvoir tourner après la fermeture. Veillez à ce que le levier de serrage rapide ne saillit pas sur le côté ou l'avant. Il est fermé de préférence presque en position verticale devant le fourreau.

Dépose d'une roue

Si votre vélo est doté d'un système à axe traversant Fox E-Thru 15 mm, ouvrez le levier de serrage rapide complètement. Desserrez ensuite l'axe traversant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.



Retirez l'axe traversant complètement dès que l'extrémité filetée de l'axe traversant n'est plus en prise avec les filetages des fourreaux.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Pour de plus amples informations, consultez le site www.ridefox.com

SR SUNTOUR Q-LOC2 (a)

Pose d'une roue

Si votre vélo est muni d'un système SR SUNTOUR Q-LOC 15 mm, introduisez la roue avant dans la fourche et engagez en même temps le disque dans l'étrier de frein si nécessaire. Centrez la roue avant entre les pattes de fixation.

Ouvrez le levier de serrage rapide du système SR SUNTOUR complètement. Vissez l'écrou de fixation à l'extrémité de l'axe traversant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'au point où le mécanisme de blocage s'ouvre.

Glissez l'axe avec le levier de serrage rapide ouvert et le mécanisme de blocage relâché du côté gauche (b) à travers la patte de fixation et le moyeu, jusqu'au clic audible. Tournez le levier de serrage rapide avec force dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'axe soit serré fermement. Pour terminer, fermez le levier de serrage rapide comme vous feriez pour le levier d'un serrage rapide conventionnel (c). Le levier de serrage rapide ne doit pas saillir sur le front ou sur le côté (d).



Dépose d'une roue

Si votre vélo est doté d'un système à axe traversant SR SUNTOUR Q-LOC 15 mm, ouvrez le levier de serrage complètement. Enfoncez l'écrou de fixation légèrement et vissez l'écrou de fixation dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'au point où le mécanisme de blocage s'ouvre. Retirez l'axe traversant complètement dès que l'extrémité filetée de l'axe traversant n'est plus en prise avec les filetages des fourreaux.

⚠ AVERTISSEMENT

- **Des roues mal montées peuvent être la cause de chutes et d'accidents graves !**
- **Procédez après le montage des roues à un essai de freinage à l'arrêt. Le point de pression doit être atteint avant que le levier de frein touche le cintre. Sur les freins hydrauliques, pompez plusieurs fois si nécessaire pour régler un point de pression stable. Enfoncez plusieurs fois la fourche suspendue pour contrôle.**
- **Pour la fixation de l'axe, n'utilisez jamais d'autres outils que ceux recommandés par le fabricant. Utilisez toujours une clé dynamométrique pour les serrages. Ne dépassez en aucun cas le couple maximum prescrit par le fabricant ! Si vous serrez l'axe trop, vous risquez d'endommager l'axe ou le fourreau de la fourche.**

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Pour de plus amples informations, consultez le site www.srsuntour-cycling.com

Les axes traversants sur les triangles arrière

Certains vélos tout terrain sont équipés d'un système à axe traversant vissé (e).

Ce système est généralement composé de deux éléments de commande :

1. Sur le côté droit se trouve un écrou intégré souvent dans le cadre.
2. Sur le côté gauche se trouve soit un levier de serrage pour replier, un levier rigide pour serrer ou une fixation pour outils, tel que par ex. à six pans creux, 5 mm.

Pose d'une roue

Introduisez la roue arrière dans le triangle arrière et engagez en même temps le disque dans l'étrier de frein et la chaîne à travers le plus petit pignon de la cassette.

Assurez-vous que sur la roue arrière la chaîne passe au-dessus de la cassette et des deux galets de dérailleur.

Centrez la roue arrière entre les pattes de fixation, puis introduisez l'axe traversant, le levier de serrage rapide en position ouverte, dans la patte de fixation gauche, puis le moyeu (f).

Une fois l'extrémité filetée de l'axe est en prise avec le filetage intérieur, faites tourner l'axe dans le sens des aiguilles d'une montre. Pendant les premières rotations l'axe traversant doit tourner avec souplesse. Serrez légèrement l'axe (g).

Fermez le levier de serrage rapide éventuellement présent comme vous feriez pour le levier d'une attache rapide conventionnelle (h).

Au début, vous devez pouvoir actionner le levier facilement, sans produire aucun effet de serrage. À mi-course, la force que vous exercez sur le levier doit augmenter sensiblement et être telle que vous devez avoir des difficultés à le déplacer en fin de course.

Si le levier ne se laisse pas fermer complètement, ouvrez-le de nouveau et tournez l'axe légèrement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Essayez de nouveau de fermer le levier de serrage rapide.

Appuyez sur le levier avec la paume de la main en prenant appui avec les doigts sur le triangle arrière. Ne prenez surtout pas appui sur le disque du frein à disque ou les rayons de la roue.

Le levier de serrage rapide ne doit plus pouvoir tourner après la fermeture. Veillez à ce que le levier de serrage rapide ne saillit pas sur le côté ou l'arrière. Fermez-le de préférence en parallèle à un tube du cadre.



Le cas échéant il vous faut réajuster l'écrou pour modifier la position.

Dans le cas des leviers rigides ou des axes traversants dotés de fixation pour outils serrez l'axe. Respectez les couples de serrage éventuellement indiqués.

Dépose d'une roue

Si votre vélo est doté d'un système à axe traversant rigide, ouvrez le levier de serrage rapide complètement (a). Dans le cas des leviers desserrez l'axe.

Desserrez ensuite toutes sortes d'axes traversants dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (b). Retirez l'axe traversant complètement (c) dès que l'extrémité filetée de l'axe traversant n'est plus en prise avec les filetages du triangle arrière.

Ce faisant, tenez le cadre (d) et la roue fermement pour éviter qu'ils ne tombent et ne basculent.

⚠ AVERTISSEMENT

Pour la fixation de l'axe, n'utilisez jamais d'autres outils que ceux recommandés par le fabricant. Utilisez toujours une clé dynamométrique pour les serrages. Effectuez le serrage du composant par petits paliers d'un demi-newton-mètre, en partant d'un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximum prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépassez en aucun cas le couple maximum prescrit par le fabricant ! Si vous serrez l'axe trop fortement, vous risquez d'endommager l'axe ou le cadre.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Les fabricants de systèmes de fixation de roue à axe traversant accompagnent habituellement leur produit d'une notice technique détaillée. Nous vous conseillons de la lire attentivement avant de démonter la roue ou d'effectuer une opération d'entretien quelconque.

Pour de plus amples informations, consultez par ex. les sites
<https://bike.shimano.com> – Shimano E-Thru
www.syntace.com – X-12
www.dtswiss.com – RWS-System



AJUSTEMENT DU VÉLO AU CYCLISTE

Votre taille et vos proportions corporelles sont un critère décisif pour le choix de la hauteur de cadre de votre vélo. Veillez en particulier à disposer d'un écart suffisant au niveau de l'entrejambe pour ne pas risquer de vous blesser si vous devez mettre rapidement pied à terre (e).

Votre position sur le vélo est déjà conditionnée plus ou moins par le type de vélo que vous avez choisi (f). Certains composants de votre vélo sont cependant conçus de manière à pouvoir être ajustés dans une certaine limite à vos proportions corporelles (g). Il s'agit principalement de la tige de selle, de la potence et des poignées de frein.

Comme tous les travaux nécessitent un savoir professionnel, de l'expérience, un outillage approprié et une grande habileté manuelle, il vous est recommandé de procéder uniquement à un contrôle de votre position sur le vélo. Discutez de la position d'assise et des modifications éventuelles que vous souhaiteriez y voir apporter avec votre revendeur agréé. Celui-ci pourra tenir compte de vos désirs et procéder aux modifications souhaitées lors d'un passage de votre vélo en atelier, par exemple lors de la première révision.

Après chaque ajustement/montage, effectuez impérativement un check-up rapide comme décrit dans le chapitre « **Avant chaque sortie** » et essayez votre vélo tranquillement dans une zone à l'écart de la circulation.



⚠ AVERTISSEMENT

- Sur les cadres très petits, les pieds peuvent entrer en collision avec la roue avant. Pour prévenir ce risque, veillez à un ajustement correct des cales sur les chaussures.
- Tous les travaux décrits requièrent l'expérience d'un mécanicien et un outillage approprié. Ayez pour règle de serrer les boulons, les vis et les écrous avec le plus grand soin. Augmentez les forces de serrage par étapes et contrôlez chaque fois la fixation du composant que vous voulez serrer. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices des équipementiers.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

- Si vous avez des problèmes d'assise (engourdissements, etc.), il est possible que votre selle ne soit pas adaptée à votre morphologie. Adressez-vous à votre revendeur agréé : il dispose d'un choix de selles très varié et vous conseillera volontiers (h).

Réglage correct de la hauteur de selle

La hauteur de la selle est déterminée en fonction du pédalage. Pendant le pédalage, la plante antérieure du pied doit reposer exactement au-dessus de l'axe de la pédale. Dans la position verticale basse de la manivelle, la jambe ne doit pas être complètement tendue, ce qui nuirait à la « rondeur » du pédalage.

Mettez des chaussures à semelles plates pour vérifier la hauteur de la selle. Portez de préférence des chaussures de vélo adaptées.

Asseyez-vous sur la selle et posez le talon sur la pédale, celle-ci se trouvant dans la position de rotation la plus basse (a). La ligne des hanches doit être parallèle au sol, la jambe complètement tendue.

Pour ajuster la hauteur de selle, desserrez l'attache rapide (b) (voir le chapitre « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** ») ou le boulon de fixation de la tige de selle, placés à l'extrémité supérieure du tube de selle.

Pour ce dernier, vous nécessitez un outil spécial, par exemple une clé Allen avec laquelle vous pouvez desserrer le boulon de deux à trois tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Après cela, vous pouvez déplacer la tige de selle en hauteur.

Ne sortez pas la tige au-delà du repère d'insertion minimum indiqué dessus (c) (MIN. INSERT, LIMIT ou STOP) et graissez toujours la partie de la tige en aluminium ou en titane qui vient s'insérer dans le tube de selle en aluminium, titane ou acier.

Dans le cas des **tiges de selle en carbone** et/ou des **tubes de selle en carbone**, vous ne devez en aucun cas appliquer de **graisse dans la zone de serrage** ! Utilisez une **pâte de montage spéciale pour les composants en carbone** à la place.

Remettez la selle en position en alignant sa pointe sur le tube supérieur ou par rapport à la boîte de pédalier (d).

Fixez la tige de selle. Serrez pour cela l'attache rapide comme décrit au chapitre « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** » ou serrez la vis de serrage par demi-tours dans le sens des aiguilles d'une montre. En principe, vous devriez atteindre un serrage suffisant sans avoir à appliquer de forces importantes. Si ce n'est pas le cas, le diamètre de la tige n'est pas adapté au cadre.

Vérifiez à chaque étape du serrage la fixation de la tige de selle. Pour cela, saisissez la selle par les deux mains, devant et derrière, et essayez de la faire pivoter latéralement. Si vous y parvenez, resserrez avec précaution la vis d'un demi-tour et vérifiez la fixation une nouvelle fois.



Vérifiez si l'extension des jambes est correcte en vous asseyant de nouveau sur le vélo. Posez le pied sur une pédale et amenez celle-ci en son point de rotation le plus bas (e). La plante antérieure du pied posée au centre de la pédale (position de pédalage idéale), la jambe doit être légèrement pliée. Si c'est le cas, la hauteur de la selle est correctement réglée. Vérifiez que vous pouvez poser les pieds au sol en gardant un équilibre stable sur la selle (f). Si ce n'est pas le cas, n'hésitez pas à baisser un peu la selle, au moins au début.

⚠ AVERTISSEMENT

N'utilisez jamais votre vélo si la tige de selle est tirée au delà du repère d'insertion minimale (MIN. INSERT, LIMIT ou STOP) indiqué sur la tige ! La tige pourrait se rompre ou le cadre être endommagé. Sur les cadres dont le tube de selle dépasse au dessus du tube supérieur, la tige de selle doit être enfoncée au minimum jusqu'en dessous du tube supérieur, voire en dessous des haubans ! Si la tige de selle et le cadre prescrivent deux profondeurs d'insertion minimum différentes, choisissez toujours la profondeur d'insertion la plus grande.

Sur certains VTT à suspension intégrale, la tige de selle ne doit pas dépasser en position basse de l'extrémité inférieure du tube de selle car elle risquerait sinon de venir au contact du bras oscillant quand l'amortisseur se comprime.

Pour les descentes raides il peut être avantageux de rabaisser la selle (g). Cela améliore le contrôle du vélo.



⚠ AVERTISSEMENT

Ne graissez en aucun cas le tube de selle d'un cadre en carbone s'il n'est pas muni d'un manchon en aluminium. Si vous utilisez une tige de selle en carbone, ne graissez pas le cadre, même si celui-ci est en métal. Il est possible qu'une fois graissés, les composants en carbone ne puissent plus jamais être serrés correctement par la suite ! Utilisez une pâte de montage spéciale pour les composants en carbone à la place (h).

⚠ ATTENTION

Effectuez le serrage du composant progressivement, par petits paliers d'un demi-newton-mètre, en partant d'un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximal prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépassez en aucun cas le couple maximum prescrit par le fabricant !

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Si la tige de selle présente un jeu ou ne coulisse pas correctement dans le tube de selle, consultez votre revendeur agréé. N'essayez en aucun cas d'introduire la tige de selle par la force !

Sur les tiges de selle à hauteur variable, par exemple les tiges de RockShox et Kind Shock, le réglage de la hauteur s'effectue sur pression d'un bouton placé sur le cintre. Voir le chapitre « Tiges de selle à hauteur variable » pour de plus amples informations. Lisez aussi la notice technique du fabricant.

Réglage de la hauteur du cintre

La hauteur du cintre par rapport à la selle ainsi que l'écart entre la selle et le cintre déterminent l'inclinaison du dos. Un cintre surbaissé vous permet d'adopter une position aérodynamique et de porter davantage de poids sur la roue avant. La position inclinée est cependant plus astreignante et inconfortable, car elle sollicite considérablement les poignets, les bras, le torse et la nuque.

Il existe sur le marché trois systèmes différents de potences permettant de varier la hauteur du cintre : les potences classiques, les potences réglables et les potences de type Ahead®. Chacun de ces systèmes requiert un savoir spécial, qu'il n'est pas possible de communiquer intégralement dans les descriptions suivantes.

Les VTT sont presque exclusivement dotés de potences pour fourche non filetée, à savoir le système dit Ahead®. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

⚠ AVERTISSEMENT

La potence fait partie des éléments portants de votre vélo. Des modifications apportées à la potence peuvent compromettre votre sécurité. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé !

⚠ AVERTISSEMENT

- **Les potences peuvent différer entre elles par la longueur de l'avancée (a), le diamètre d'introduction sur le pivot de fourche et le diamètre de passage du cintre. Un mauvais choix peut avoir des conséquences graves pour votre sécurité : le cintre et la potence peuvent se rompre et provoquer un accident. Pour le remplacement, utilisez uniquement des pièces de rechange garanties d'origine et appropriées. Votre revendeur agréé pourra vous conseiller.**
- **Pour les fixations de la potence et du cintre, veuillez impérativement respecter les couples de serrage prescrits (b). Vous encourez sinon le risque que le cintre ou la potence se desserrent ou se rompent. Utilisez une clé dynamométrique (c) et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés », sur les composants eux-mêmes (d) et/ou dans les notices des équipementiers.**
- **Assurez-vous que la combinaison cintre-potence est agréée par le fabricant de cintres et le fabricant de potences.**
- **Veillez à ce que la zone de serrage du cintre ne présente pas d'arêtes vives.**



Potences pour fourche non filetée, dites potences Aheadset®

(Aheadset® est une marque déposée de la société DiaCompe)

Sur les vélos équipés d'un jeu de direction de type « Aheadset® », la précontrainte du jeu de direction est ajustée à l'aide de la potence. Toute modification apportée à la position de la potence rend nécessaire un nouvel ajustement du jeu de direction (voir le chapitre « **Jeu de direction** »). Vous pouvez modifier la hauteur dans une certaine limite en décalant les entretoises (« spacer ») sur le pivot de fourche ou en retournant la potence, s'il s'agit d'un modèle réversible.

Dévissez la vis de précontrainte du jeu de direction, au sommet du pivot de fourche, retirez le capuchon, puis desserrez d'un à trois tours les vis fixant sur le côté la potence sur le pivot de fourche (e). Retirez la potence et les entretoises du pivot de fourche. Ce faisant, tenez fermement la fourche et le cadre de sorte à éviter que la fourche ne tombe du cadre.

Vous pouvez déterminer la hauteur du cintre en fonction de la disposition des entretoises (f) et de la potence sur le pivot de fourche. Vous devez placer les entretoises restantes au-dessus de la potence sur le pivot de fourche. Ajustez le jeu de direction comme décrit au chapitre « **Jeu de direction** ».

Si vous retournez la potence, vous devez aussi dévisser complètement les vis de fixation du cintre sur la potence (g). Sur les potences munies d'un capot sur l'avancée, le retrait du cintre s'effectue sans difficultés. Sur les autres modèles, vous devez démonter préalablement les équipements du cintre.

Montez le cintre et éventuellement les équipements du cintre comme décrit au chapitre « **Réglage de l'inclinaison du cintre, des embouts de cintre et des poignées de frein** » et/ou dans les notices techniques des équipementiers.

Contrôlez le bon serrage du cintre dans la potence en essayant de le faire pivoter sur son axe. Vérifiez si la combinaison cintre-potence peut être décalé par rapport à la fourche. Pour ce faire, coincez la roue avant entre les genoux et essayez de faire pivoter le cintre sur les côtés (h). Si c'est possible, vous devrez resserrer prudemment les vis et vérifier de nouveau la fixation.

Effectuez le serrage du composant progressivement, par petits paliers d'un demi-newton-mètre, en partant d'un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximal prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépassez en aucun cas le couple maximum prescrit par le fabricant !



⚠ AVERTISSEMENT

Ces travaux nécessitent une grande habileté manuelle et un outillage spécial. Confiez cette tâche de préférence à votre revendeur agréé. Si néanmoins, vous souhaitez effectuer vous-même cette opération, lisez auparavant dans le détail la notice technique fournie par le fabricant de la potence.

Il est possible que les câbles de frein et de dérailleur s'avèrent trop courts une fois la potence retournée. Il serait périlleux de rouler dans ces conditions. Demandez conseil à votre revendeur agréé.

REMARQUE

Si des entretoises sont enlevées, vous devez raccourcir ou faire raccourcir le pivot de fourche. Cette opération est irréversible. Il est recommandé de confier son exécution à un revendeur agréé et ce, une fois seulement après que vous aurez déterminé pour vous la position adéquate.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Si vous préférez le cintre plus haut, vous pouvez choisir un cintre relevé, à savoir le modèle Riser Bar. Demandez conseil à votre revendeur agréé.

Réglage de l'inclinaison du cintre, des embouts de cintre et des poignées de frein

Les extrémités des cintres sur les VTT sont généralement recourbées. Réglez la position du cintre de sorte que vos poignets puissent adopter une position détendue et ne soient pas trop tournés vers l'extérieur.

Pour ce faire, desserrez la ou les vis à six pans creux situées sur ou sous l'avancée de la potence. Faites pivoter le cintre dans la potence jusqu'à obtenir la position souhaitée. Veillez à ce que le cintre soit exactement centré sur la potence avant de le fixer (a). Resserrez la ou les vis avec précaution en croix en utilisant une clé dynamométrique, jusqu'à ce que le cintre n'est serré que légèrement (b). Vérifiez que les fentes sont parallèle l'une par rapport à l'autre et présentent la même largeur constante en haut et en bas (c). Serrez la ou les vis régulièrement et en croix en utilisant une clé dynamométrique et respectez toujours le couple de serrage recommandé.

Essayez de faire pivoter le cintre dans la potence (d) ; s'il bouge encore, serrez encore un peu la fixation. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « **Couples de serrage recommandés** », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices des équipementiers.



Une fois le cintre réglé, vous devez ajuster les commandes de frein et de dérailleur.

Pour ce faire, desserrez les vis à six pans creux sur les poignées. Ajustez les poignées sur le cintre. Asseyez-vous sur la selle et placez vos doigts sur les leviers de frein. Assurez-vous que la main et l'avant-bras forment une ligne droite (e). Resserez les poignées avec une clé dynamométrique (f) et vérifiez leur serrage en essayant de les faire pivoter sur le cintre (d).

Les **embouts de cintre**, « bar ends », offrent des possibilités de prise supplémentaires. Ils sont en général réglés de manière à permettre une prise confortable quand le cycliste roule « en danseuse », à savoir quand il pédale en position debout sur le vélo. Les embouts de cintre sont alors presque parallèles au sol ou légèrement relevés vers le haut (jusqu'à 25° environ).

Desserrez les vis de fixation, placées généralement sous les embouts, de un à deux tours. Tournez les embouts de cintre à votre convenance et veillez à ce que les deux embouts soient positionnés dans le même angle. Resserez les vis au couple de serrage prescrits (g). Contrôlez le bon serrage des embouts en essayant de les faire pivoter sur le cintre.

⚠ AVERTISSEMENT

- **Tenez compte du fait que les vis de la potence, du cintre, des embouts de cintre et des freins doivent être serrées aux couples de serrage prescrits. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices des équipementiers.**
- **Si vous souhaitez monter des embouts sur un cintre, assurez-vous que le montage est possible et autorisé par le fabricant sur le cintre en question. Pour certains cintres, l'utilisation d'embouts de renfort (bouchons de cintre) est obligatoire. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.**
- **N'ajustez pas les embouts de cintre verticalement ou vers l'arrière, car ils pourraient vous blesser en cas de chute.**
- **Tenez compte du fait que votre action de freinage peut être retardée dans certaines positions, si votre vélo est équipé d'embouts de cintre (h). En effet, les mains ne peuvent pas accéder facilement aux leviers de frein dans toutes les positions.**



Réglage de la garde des leviers de frein

La plupart des poignées de frein sont munies d'un vis de réglage de la garde des leviers (a). Celle-ci permet aux cyclistes ayant des mains de petite taille d'ajuster l'écart des leviers de frein par rapport au cintre pour pouvoir les atteindre facilement avec les mains. Les premières phalanges du majeur et de l'index devraient pouvoir crocheter le levier (b).

En général, la petite vis de réglage se trouve près de l'endroit où le câble pénètre dans la poignée ou sur le levier lui-même. Tournez la vis dans le sens des aiguilles d'une montre en observant si et comment le levier se déplace.

Les freins à disque hydrauliques disposent eux aussi de dispositifs de réglage au niveau des leviers de frein (c). Plusieurs systèmes existent sur le marché. Renseignez-vous auprès de votre revendeur agréé ou lisez la notice technique correspondante à votre système de freins.

Réglez la garde de vos leviers de frein de sorte que la première phalange de l'index puisse crocheter le levier. Vérifiez ensuite le réglage et le fonctionnement corrects du système de freinage, comme décrit au chapitre « **Système de freinage** » et/ou dans la notice technique du fabricant de freins. Sur certains freins non seulement la distance des leviers, mais aussi le point de pression peut être ajusté (d).



⚠ AVERTISSEMENT

- *Après le réglage il est impératif que vous essayiez le vélo dans un endroit peu fréquenté, à l'écart de la circulation et puis seulement sur un terrain facile.*
- *Le levier ne doit pas pouvoir être tiré complètement jusqu'au cintre. Il doit pouvoir exercer son action de freinage complète bien avant.*

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

- *Dans le cas de freins à disque hydrauliques, observez les instructions de la notice technique du fabricant. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.*

Ajustement du recul de la selle et réglage de son inclinaison

La distance entre les poignées du cintre et la selle a une influence sur la position inclinée du dos (e) et donc sur votre confort de conduite et votre vitesse. Grâce au chariot de la tige de selle, il est possible de modifier cette distance sur une plage limitée. Cependant, le déplacement de la selle dans la tige de selle a aussi des répercussions sur le pédalage lui-même. Le cycliste appuie sur la pédale dans une position qui est plus ou moins reculée par rapport aux pédales.

Une selle qui n'est pas réglée horizontalement offre une position peu décontractée au cycliste. En effet, elle l'oblige à s'appuyer ou s'agripper constamment au cintre pour ne pas glisser de la selle.

⚠ AVERTISSEMENT

Les vis de fixation de la selle sur la tige de selle doivent être serrées aux couples de serrage prescrits (f). Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices des équipementiers.



⚠ AVERTISSEMENT

Veillez impérativement à ce que les rails de la selle soient bridés uniquement dans la zone marquée (g). Ils pourraient sinon céder !

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

La plage de réglage de la selle est très faible. Les différentes longueurs de potences offrent des possibilités de réglage sensiblement plus grandes (h) en autorisant une marge d'adaptation de plus de 10 centimètres. Le changement de potence doit souvent s'accompagner de modifications importantes sur le vélo (changement de câbles et de gaines, nouveaux réglages). N'hésitez pas à confier cette tâche complexe à votre revendeur agréé.

Les fabricants de selles accompagnent habituellement leurs produits d'une notice technique détaillée. Lisez celles-ci attentivement avant de modifier la position de votre selle. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

Décalage et réglage horizontal de la selle

Dispositif de fixation intégré à la tige de selle avec une ou deux vis parallèles (a)

Sur la plupart des tiges de selle modernes, le chariot de selle, qui assure l'inclinaison ainsi que l'avancée ou le recul de la selle, est fixé sur la tête de la tige par une vis centrale à six pans creux. La plupart des tiges de selle sont dotées de deux vis placées côte à côte.

Desserrez la ou les vis sous la tête de la tige. Dévissez la ou les vis de deux à trois tours au maximum, pour ne pas disloquer complètement le mécanisme. Avancez ou reculez la selle jusqu'à la position souhaitée, en tapotant légèrement sur la selle si nécessaire. Tenez compte des repères sur les rails de la selle et veillez à ne pas les dépasser.

Maintenez le bord supérieur de la selle horizontalement (b) pendant que vous resserrez la ou les vis. Pour ces réglages, le vélo doit être placé sur une surface horizontale.

Une fois déterminée la position idéale, vérifiez que les rails de la selle sont correctement engagés dans les glissières du chariot avant de serrer les vis au couple de serrage recommandé par le fabricant de la tige de selle.

Utilisez une clé dynamométrique pour le serrage, en respectant les indications du fabricant (c) et vérifiez ensuite que la selle ne bascule pas, en appuyant tour à tour sur le bec et la partie arrière avec les mains (d).

⚠ AVERTISSEMENT

- **Les vis de fixation de la selle font partie des pièces les plus sensibles du vélo. Pour cette raison, veillez soigneusement à ne pas visser les vis en dessous du couple de serrage minimum ni à dépasser le couple de serrage maximum. Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices des équipementiers. Utilisez toujours une clé dynamométrique.**
- **Contrôlez chaque mois les serrages à l'aide d'une clé dynamométrique, en vous référant aux valeurs données dans les notices fournies ou sur les composants eux-mêmes.**
- **Des vis qui ne sont pas serrées assez fermement ou qui se dévissent peuvent céder. Risque d'accident !**



Dispositif de fixation intégré à la tige de selle avec deux vis de serrage placées l'une derrière l'autre (e)

Dévissez les deux vis de deux à trois tours maximum, pour ne pas disloquer complètement le dispositif de fixation. Avancez ou reculez la selle horizontalement pour régler la distance par rapport à la potence, en tapotant légèrement sur la selle si nécessaire. Tenez compte des repères sur les rails de la selle et veillez à ne pas les dépasser.

Une fois déterminée la position idéale, vérifiez que les rails de la selle sont correctement engagés dans les glissières du chariot avant de serrer les vis au couple de serrage recommandé par le fabricant de la tige de selle.

Serrez les deux vis en alternance et progressivement (f+g) pour conserver l'angle de la selle. Si vous souhaitez baisser le bec de la selle, serrez davantage la vis avant dans le sens des aiguilles d'une montre. Éventuellement, il vous faudra aussi desserrer légèrement la vis arrière. Pour incliner davantage l'arrière de la selle, vous devez serrer la vis arrière dans le sens des aiguilles d'une montre et, pour ce faire, desserrer éventuellement la vis avant.

Vérifiez que la selle, une fois fixée, ne bascule pas, en appuyant tour à tour sur la pointe et la partie arrière de la selle avec les mains (h).

⚠ AVERTISSEMENT

- **Les vis de fixation de la selle font partie des pièces les plus sensibles du vélo. Pour cette raison, veillez soigneusement à ne pas visser les vis en dessous du couple de serrage minimum ni à dépasser le couple de serrage maximum. Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « Couples de serrage recommandés », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices des équipementiers. Utilisez toujours une clé dynamométrique.**
- **Contrôlez chaque mois les serrages à l'aide d'une clé dynamométrique (f+g), en vous référant aux valeurs données dans les notices fournies ou sur les composants eux-mêmes.**
- **Des vis qui ne sont pas serrées assez fermement ou qui se dévissent peuvent céder. Risque d'accident !**



CARBONE : REMARQUES IMPORTANTES

Les produits fabriqués en plastique renforcé de fibres de carbone (PRFC) (a) présentent des caractéristiques particulières.

Le carbone est un matériau extrêmement résistant permettant la fabrication de composants offrant à la fois un poids réduit et une grande rigidité. Lorsque vous conduisez normalement et prudemment en respectant la catégorie d'usage, il est plus résistant ou du moins aussi résistant que l'aluminium ou l'acier. Tenez compte du fait que le carbone, au contraire des métaux, ne se déforme pas après une surcharge, malgré une détérioration possible de la structure interne des fibres.

Après une surcharge, une pièce abîmée en carbone, tout comme en métal, peut défaillir si vous continuez à l'utiliser, ce qui peut provoquer une chute avec des conséquences imprévisibles. Si votre composant en carbone a subi une sollicitation trop importante, nous vous recommandons vivement de faire inspecter le composant, voire le vélo entier par votre revendeur agréé. Ce dernier peut inspecter le vélo endommagé et remplacer, le cas échéant, les composants défectueux.

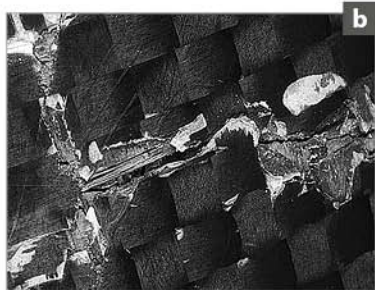
Pour des raisons de sécurité, les pièces en carbone endommagées (b) ne doivent être ni redressées ni réparées. Remplacez immédiatement une pièce endommagée ! Veillez à ce qu'elle ne puisse être réutilisée par un tiers en prenant des mesures appropriées, par ex. en la sciant. Ce ne sont que les cadres endommagés qui peuvent être réparés éventuellement.

Les pièces en carbone ne doivent jamais être exposées à de hautes températures sous aucun prétexte. Aussi, ne soumettez jamais un composant à un revêtement par poudrage ou laquage. La chaleur nécessaire à ces traitements pourrait détruire le composant. Évitez également de laisser les pièces en carbone dans un véhicule ou dans le coffre exposé à un rayonnement solaire intense ou de les ranger près d'une source de chaleur.

Les composants en carbone, comme toutes les pièces de construction légère, ont une durée de vie très limitée. Pour cette raison, remplacez le cintre et la potence à intervalles réguliers (par ex. tous les 3 ans) selon la fréquence et l'intensité de leur utilisation et ce, même s'ils n'ont été impliqués dans aucun accident ou n'ont subi aucune sollicitation excessive.

Protégez votre vélo, en particulier le cadre et ses composants en carbone, lorsque vous le transportez dans le coffre ou la banquette arrière de votre voiture (c). Pour éviter d'endommager le matériau fragile, recouvrez le vélo de couvertures, enflez des gaines en mousse sur ses tubes, etc.

Garez votre vélo toujours soigneusement et veillez à ce qu'il ne puisse pas se renverser (d). Un cadre ou des composants en carbone peuvent être endommagés à la suite d'une simple chute, par exemple en heurtant une arête saillante.



⚠ AVERTISSEMENT

Si certains composants en carbone font entendre des craquements sur votre vélo ou présentent des détériorations visibles telles que des entailles, des fissures, des bosses, des creux, des altérations de couleur etc., n'utilisez plus le vélo jusqu'à ce que les composants aient été remplacés. Après une sollicitation trop importante, une collision, un accident ou un impact majeur, remplacez la pièce ou faites-la inspecter par votre revendeur agréé avant de la réutiliser.

Ne fixez en aucun cas des embouts sur un cintre en carbone, à moins qu'ils n'aient été spécialement autorisés pour cette usage. Ne raccourcissez pas les cintres en carbone et ne fixez pas les leviers de frein et les manettes de changement de vitesses plus au centre du cintre qu'il est indiqué ou nécessaire. Risque de rupture !

Veillez à ce que les surfaces de serrage soient absolument exemptes de graisse si elles doivent être en contact avec des composants en carbone ! La graisse, en pénétrant dans leur surface, réduit considérablement leur coefficient de frottement et empêche une fixation fiable dans la plage des couples de serrage autorisée. Il est possible qu'une fois graissés, les composants en carbone ne puissent plus être fixés correctement par la suite. Utilisez dans les zones de serrage une pâte de montage spéciale pour les composants en carbone (e), laquelle est proposée par divers fabricants.



⚠ AVERTISSEMENT

Ne fixez en aucun cas un cadre ou une tige en carbone sur un pied de montage ! Vous pourriez l'abîmer. Montez une tige de selle résistante (par ex. en alu) (f) sur le cadre puis fixez celle-ci dans le pied de montage, ou utilisez un modèle de pied supportant le cadre en trois points intérieurs ou bien un modèle fixant la fourche et soutenant la boîte de pédalier.

Sur la plupart des porte-vélos, les étriers de fixation trop étroits peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés ! Endommagés de cette manière, des cadres en carbone peuvent céder brusquement par la suite. Les magasins d'accessoires auto proposent des modèles spéciaux adaptés au transport de tels vélos (g). Informez-vous dans ces magasins sur de tels modèles et demandez conseil à votre revendeur agréé.

Ne vous asseyez pas sur le tube supérieur de votre cadre en carbone, lorsque vous faites une pause ou vous vous arrêtez par ex. au feu. Le cadre risque d'être endommagé.

REMARQUE

Pour empêcher que votre cadre en carbone ne soit endommagé par le frottement des gaines ou des projections de pierres, collez des autocollants de protection sur ses parties exposées, par ex. sur le tube de direction et sous le tube diagonal (h), disponibles chez votre revendeur agréé.



SYSTÈME DE FREINAGE

Généralités sur les freins

Les freins (a+b) permettent de moduler la vitesse du vélo en fonction du profil du terrain et des conditions de circulation. En cas de besoin, ils doivent aussi permettre l'arrêt immédiat du vélo.

Lorsque vous freinez à fond, votre centre de gravité se déplace de l'arrière vers l'avant en déchargeant la roue arrière. Si la surface de freinage offre une adhérence suffisante, la roue arrière aura alors tendance à décoller du sol et le vélo à basculer sur la roue avant freinée (c). Ce problème devient particulièrement critique dans les descentes. Dans les situations de freinage à fond, il vous est donc recommandé de déporter votre centre de gravité le plus possible vers l'arrière et vers le bas.

Actionnez les deux freins en même temps, en tenant compte du fait que le frein avant peut, sur une surface adhérente, exercer une force de freinage beaucoup plus importante en raison du transfert de poids vers l'avant.

En terrain meuble, les conditions de freinage sont différentes (d). Ici, un surfreinage de la roue avant peut entraîner son dérapage. Pour cette raison, entraînez-vous au freinage sur différents types de terrain.

L'action de freinage des freins est retardée dans les conditions humides. Si vous roulez sur un sol mouillé et glissant, freinez avec prudence, car les pneus ont tendance alors à dérapager facilement. Réduisez également votre vitesse.



En fonction des différents types de freins, les problèmes suivants peuvent se présenter :

Dans le cas des **freins sur jante** (e), la jante aura tendance à surchauffer si vous freinez trop longtemps ou laissez frotter les patins contre ses flancs. La chambre à air peut alors se détériorer ou le pneu se décaler sur la jante, entraînant une déchirure de la valve, une perte soudaine de pression dans le pneu et, peut-être, un accident grave.

En outre, les jantes sont également soumises à une usure avec le temps. Elles risquent d'éclater. De ce fait, elles doivent être remplacées de temps à temps.

Dans le cas des **freins à disque** (f+g), un freinage continu ou un frottement permanent des plaquettes de frein peuvent causer une surchauffe du système de freinage. La puissance de freinage peut diminuer considérablement, voire ne plus du tout être transmise. **Risque d'accident !**

Habituez-vous, dans les longues descentes (h), à freiner brièvement mais vigoureusement, en relâchant régulièrement les freins entre chaque freinage. En cas de doute, arrêtez-vous un instant pour laisser refroidir le système de freinage.



⚠ AVERTISSEMENT

- *L'affectation des leviers de freins peut varier selon le montage. Ainsi, le levier gauche peut commander sur un vélo aussi bien le frein avant que le frein arrière. Vérifiez sur la carte d'identification de votre vélo que vous pouvez actionner le frein de la roue avant avec le même levier (droit ou gauche) que celui que vous utilisez habituellement. Si ce n'est pas le cas, faites intervenir les poignées de frein par votre revendeur agréé avant d'effectuer votre première sortie avec le vélo.*
- *Familiarisez-vous avec le fonctionnement de vos freins en usant de prudence. Entraînez-vous aux freinages d'urgence à l'écart de la circulation, jusqu'à ce que vous ayez acquis une bonne maîtrise de votre vélo. La pratique acquise peut vous permettre plus tard d'éviter un accident.*
- *L'humidité diminue l'efficacité du freinage ainsi que l'adhérence des pneus sur le sol. Par temps de pluie, prévoyez des distances de freinage plus longues, réduisez votre allure et freinez avec prudence.*
- *Veillez impérativement à maintenir les surfaces de freinage et les plaquettes de frein exemptes de cire, de graisse et d'huile. Risque d'accident !*

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

- *Pour le remplacement, utilisez uniquement des pièces de rechange appropriées et garanties d'origine. Votre revendeur agréé pourra vous conseiller.*

Freins sur jante

Freins V-Brake et freins cantilever

Fonctionnement et usure

Les freins V-Brake (a) et les freins cantilever (b) sont constitués de bras d'étrier séparés, placés à gauche et à droite de la jante. Quand vous actionnez le levier de frein, les bras d'étrier tirés par un câble sont rapprochés l'un de l'autre et viennent appuyer les patins sur les flancs de la jante.

Les patins de frein et les jantes s'usent sous l'effet de la friction, et ce d'autant plus vite que vous roulez en terrain montagneux, par temps de pluie ou dans des conditions salissantes. Certaines jantes sont dotées de témoins d'usure (par ex. rainures ou points). Si les rainures ou les points ne sont plus visibles sur la jante, il sera alors nécessaire de changer cette dernière. La pression de gonflage peut en effet faire éclater la jante si l'usure de ses flancs dépasse une limite critique : La roue peut alors se bloquer ou la chambre à air peut éclater. **Risque d'accident !**

Contrôle du fonctionnement

Vérifiez que les patins (c) sont exactement alignés sur les jantes et qu'ils présentent une épaisseur suffisante. En général, vous pouvez contrôler leur état d'usure en prenant les rainures de leur surface de freinage comme repère.

Si celles-ci sont à peine visibles ou ont disparu (d), il sera nécessaire de remplacer les patins. Tenez compte impérativement des indications correspondantes du fabricant.

Au plus tard après avoir utilisé deux jeux de patins sur une jante, faites contrôler l'état de la jante par votre revendeur agréé. Il pourra vérifier l'épaisseur des parois de la jante à l'aide d'un outil de mesure spécial.

Les deux patins doivent s'appuyer simultanément sur la jante. Assurez-vous qu'ils sont positionnés de sorte que la partie avant entre la première en contact avec la jante. La partie arrière doit alors se trouver en retrait d'un millimètre par rapport à la surface de freinage. Vis de haut, les patins doivent former un V fermé avec la pointe orientée vers l'avant. Ce réglage permet d'éviter que les patins ne « couinent » au freinage.

Contrôlez la course du levier de frein : même en cas de freinage à fond, il ne doit pas venir toucher le cintre. Si c'est cependant le cas, reportez-vous au chapitre suivant « **Synchronisation et réglage des freins** ».

C'est seulement si le frein répond à tous ces critères qu'il est correctement réglé.



⚠ AVERTISSEMENT

Remplacez immédiatement les câbles de frein endommagés, notamment lorsqu'ils sont effilochés (e). Ils pourraient sinon provoquer une défaillance des freins et éventuellement une chute !

L'alignement des patins par rapport aux jantes demande beaucoup d'habileté manuelle. Confiez le remplacement ou le réglage des patins à votre revendeur agréé.

Faites contrôler régulièrement l'état d'usure et la géométrie de vos jantes par votre revendeur agréé.

Synchronisation et réglage des freins

Presque tous les étriers de frein présentent, sur un des deux bras, voire sur les deux, une vis sur le côté permettant de régler la précontrainte du ressort (f). Tournez lentement la vis et observez comment l'écart des patins évolue par rapport à la jante.

Ajustez alors les ressorts de telle sorte que l'écart des patins soit le même des deux côtés de la jante quand le frein est relâché et que les patins touchent en même temps la jante quand le frein est actionné.

La position du levier de frein où le frein commence à exercer son action (point de pression) peut être ajustée, selon la taille de la main et les préférences personnelles, par un réglage affiné de la longueur du câble de frein. Le levier de frein ne doit en aucun cas pouvoir toucher le cintre quand il est tiré. À l'état relâché, les patins de frein ne doivent pas non plus être trop proches des flancs de la jante, car ils risqueraient sinon de frotter contre celle-ci. Avant d'entreprendre ce réglage, veuillez vous reporter aux indications fournies dans le chapitre « **Réglage de la garde des leviers de frein** ».

Pour ajuster le frein, desserrez d'abord le contre-écrou moleté qui arrête le barillet sur la poignée de frein (g). Dévissez de quelques tours le barillet de réglage cranté et fendu. La course du levier diminue. En tenant le barillet, serrez le contre-écrou contre le corps de la poignée pour fixer le barillet dans la nouvelle position de réglage. Prenez soin de ne pas orienter la fente vers le haut ou l'avant pour éviter que de l'eau ou des impuretés ne pénètrent dans le barillet.

⚠ AVERTISSEMENT

Après ce réglage, effectuez impérativement un essai de freinage à l'arrêt (h) pour vous assurer que toute la surface des patins porte bien sur les flancs de la jante quand vous actionnez puissamment les leviers.



Freins à disque

Fonctionnement et usure

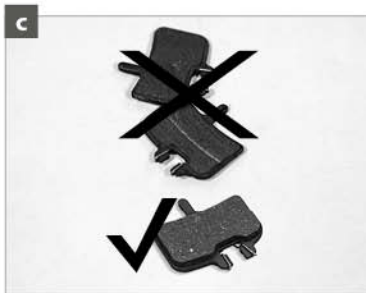
Les freins à disque se caractérisent par un effet de freinage puissant. Par temps humide, les freins à disque ont un temps de réponse plus rapide que les freins sur jante et exercent une puissance de freinage élevée presque instantanément. Ils demandent peu d'entretien et n'entraînent pas d'usure des jantes.

Un frein à disque (a) se compose d'un étrier de frein (1), d'un disque (2), d'une durite ou d'un câble de frein (3) gainé ainsi que d'une poignée/d'un levier de frein (b). Sous l'action du levier de frein, les deux pistons mus par une pression hydraulique ou mécaniquement se rapprochent l'un vers l'autre et viennent appuyer les plaquettes sur le disque.

Les plaquettes de frein et les disques s'usent sous l'effet de la friction (c), et ce d'autant plus vite que vous roulez en terrain montagneux, par temps de pluie ou dans des conditions salissantes. Selon le fabricant et le modèle, il existe diverses méthodes de contrôle et limites d'usure pour les plaquettes et les disques de frein.

⚠ ATTENTION

Les freins à disque ont tendance à s'échauffer pendant leur fonctionnement. Évitez de les toucher aussitôt après l'arrêt, notamment lorsque vous venez d'effectuer une longue descente.



⚠ AVERTISSEMENT

- **Des plaquettes et des disques de frein encrassés peuvent affecter sensiblement l'effet de freinage. Évitez absolument le contact d'huile ou d'autres liquides avec les étriers de frein, par exemple quand vous nettoyez votre vélo ou lubrifiez la chaîne. Des plaquettes contaminées ne peuvent en aucun cas être nettoyées et doivent être remplacées ! Vous pouvez nettoyer les disques de frein avec un chiffon propre, absorbant ou avec de l'eau chaude et du produit de vaisselle (d).**
- **Des bruits inhabituels (de grincement, de frottement, etc.) lors du freinage et/ou une modification sensible de l'effet de freinage (plus fort ou plus faible) sont des indices que les plaquettes de frein sont encrassées ou fortement usées. Contrôlez les plaquettes de frein et remplacez-les éventuellement. Si vous négligez de le faire, vous risquez d'endommager votre frein davantage, par exemple au niveau du disque de frein, ou d'avoir même un accident, suite à une défaillance du frein. En cas de doute, demandez conseil à votre revendeur agréé.**
- **Les plaquettes de freins à disque neuves doivent subir un rodage pour atteindre des valeurs de freinage optimales. Pour cela, accélérez 30 à 50 fois sur votre vélo, jusqu'à une vitesse de 30 km/h environ, puis freinez jusqu'à l'arrêt complet. Vous pouvez considérer le rodage comme terminé lorsque la force que vous devez exercer sur le levier pour freiner reste constante.**

Freins à disque hydrauliques

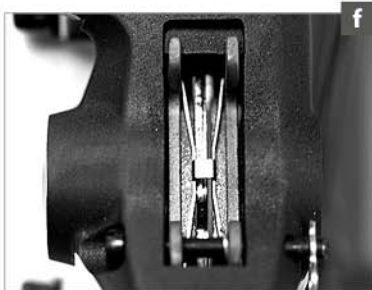
Contrôle du fonctionnement

Vérifiez régulièrement l'absence de fuites sur les durites (e) et les raccords, avec le levier en position tiré. Si du liquide de frein s'échappe, rendez-vous immédiatement chez votre revendeur agréé. Une fuite sur le système hydraulique peut rendre le freinage inopérant. **Risque d'accident !**

Usure et maintenance

Contrôlez régulièrement l'usure des plaquettes (f) en suivant les instructions données dans la notice technique du fabricant.

Mesurez l'épaisseur des plaquettes de freins sur le support avec un pied à coulisse (g). Les plaquettes doivent présenter une épaisseur uniforme minimale de 0,5 mm. Mesurez la plaquette avec son support ainsi que le support seul l'un après l'autre ; la différence représente l'épaisseur de la plaquette. Introduisez les plaquettes nettoyées dans l'étrier nettoyé.



⚠ AVERTISSEMENT

- Une ouverture des raccords ou une fuite dans les durites peuvent entraîner une chute sensible de l'effet de freinage. En cas de fuites sur le circuit ou de pliage des durites, consultez immédiatement votre revendeur agréé.
- Ne renversez jamais un vélo muni de freins à disque hydrauliques. De l'air pourrait pénétrer dans le système. Ceci peut rendre les freins inopérants (h).

⚠ ATTENTION

- N'ouvrez jamais les durites de frein. Il pourrait s'en échapper du liquide hydraulique, produit nocif pour la santé et corrosif pour les peintures.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

- Si votre système de freinage fonctionne avec du liquide de frein hydraulique DOT, celui-ci doit être changé à intervalles réguliers, selon les prescriptions fabricant.
- Les fabricants de freins à disque hydrauliques fournissent généralement des notices techniques très complètes. Lisez-les impérativement avec attention avant d'effectuer le démontage d'une roue ou d'entreprendre une opération d'entretien quelconque.

Freins à disque mécaniques

Contrôle du fonctionnement

Dans le cas des freins à disque mécaniques, l'usure des plaquettes s'accompagne d'un allongement de la course des leviers. Contrôlez régulièrement que vous pouvez atteindre un point de pression défini avant que le levier ne touche le cintre. Vérifiez si les câbles de frein ne sont pas endommagés.

⚠ AVERTISSEMENT

Remplacez sans tarder les câbles de frein endommagés (a), car ils peuvent se rompre. Risque d'accident !

Usure et maintenance

Vous pouvez rattraper l'usure des plaquettes de frein dans une certaine limite par un réglage direct sur le levier de frein. Saisissez la vis servant à régler la tension de câble sur le levier de frein par le barillet (b) et dévissez-la jusqu'à ce que la course du levier vous paraisse satisfaisante. Resserrez le contre-écrou en prenant soin de ne pas orienter la fente vers le haut ou l'avant pour éviter que de l'eau ou des impuretés ne pénètrent dans la gaine.

Une fois effectué le réglage, contrôlez le bon fonctionnement du frein et des plaquettes : celles-ci ne doivent pas frotter contre le disque (c+d) lorsque le levier de frein est relâché et que la roue est en rotation.



Plusieurs réglages successifs ont pour effet de modifier la position du levier qui se trouve sur l'étrier. L'effet de freinage devient moins efficace. Dans des cas extrêmes, l'effet de freinage peut être même nul.

Risque d'accident !

Sur certains modèles, l'étrier de frein peut présenter d'autres possibilités de réglage qui requièrent cependant une certaine habileté manuelle. Lisez impérativement la notice d'origine fournie par le fabricant avant de procéder au réglage du frein. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

⚠ AVERTISSEMENT

Un réglage répété effectué uniquement au niveau du levier de frein peut limiter considérablement l'effet de freinage maximum.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Sur certains systèmes, l'usure des plaquettes doit être compensée directement sur l'étrier de frein. Lisez pour ce faire la notice technique des freins fournie par le fabricant.

Les fabricants de freins à disque mécaniques fournissent généralement des notices techniques très complètes. Lisez-les impérativement avec attention avant d'effectuer le démontage d'une roue ou d'entreprendre une opération d'entretien quelconque.

SYSTÈMES DE CHANGEMENT DE VITESSES

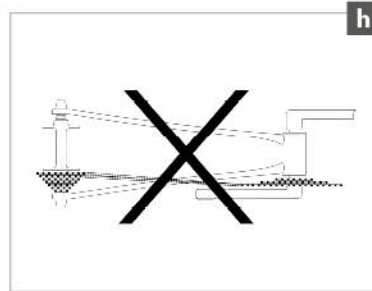
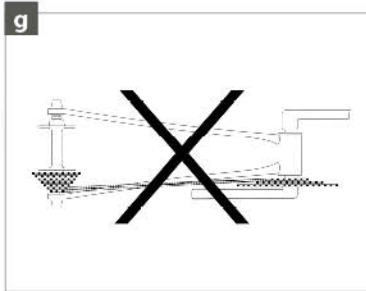
Les VTT sont habituellement dotés de systèmes de changement de vitesses par dérailleurs. Il existent pourtant aussi les moyeux à vitesses intégrés spéciaux ainsi que les boîtes de vitesses intégrées au pédalier à la place de plusieurs plateaux. Renseignez-vous auprès de votre revendeur agréé, si votre VTT n'est pas doté du système de dérailleurs typique et décrit ci-après.

Système de dérailleurs

Le système de changement de vitesses (e+f) permet au cycliste d'adapter son braquet au dénivelé du parcours ainsi qu'à la vitesse souhaitée. La sélection d'un petit développement (chaîne engrenée sur le petit plateau à l'avant et un grand pignon à l'arrière) vous permet de « grimper » des côtes à forte déclivité en sollicitant de vous un effort modéré, mais vous oblige en même temps à adopter une cadence de pédalage plus élevée. En revanche, la sélection d'un grand braquet en descente (chaîne engagée sur le grand plateau à l'avant et un petit pignon à l'arrière) vous permettra de parcourir, par tour de manivelle, une distance plus grande, et de rouler par conséquent à une vitesse élevée.

⚠ AVERTISSEMENT

**Entraînez-vous à passer les vitesses à l'écart de la circulation, jusqu'à ce que vous soyez suffisamment familiarisé avec le manie-
ment des manettes ou des poignées tournantes de votre vélo.**



INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Lisez dans tous les cas la notice d'utilisation des dérailleurs fournie par le fabricant et familiarisez-vous avec leur fonctionnement avant votre première sortie.

Fonctionnement et utilisation

Un système de dérailleurs fonctionne toujours selon le principe suivant :

- Grand plateau avant – entraînement difficile – braquet plus grand
- Petit plateau avant – entraînement facile – braquet plus petit
- Grand pignon arrière – entraînement facile – braquet plus petit
- Petit pignon arrière – entraînement difficile – braquet plus grand

La disposition des commandes de dérailleur est généralement la suivante :

- Manette de dérailleur droite – pignons arrière
- Manette de dérailleur gauche – plateaux avant

Aujourd'hui les différents systèmes de changement de vitesses avec un, deux ou trois plateaux avant sont disponibles pour les cyclistes. Si les VTT peuvent avoir jusqu'à 33 vitesses théoriques, vous disposez en réalité de 15 à 20 vitesses en pratique, en raison des recouvrements. Les combinaisons de vitesses où la ligne de chaîne croise l'axe longitudinal du vélo sont à éviter, car les frottements produits accélèrent l'usure de la chaîne et limitent le rendement. Ceci est le cas, par exemple, quand la chaîne est engagée sur le plus petit plateau à l'avant et sur l'un des trois plus petits pignons à l'arrière (g), ou encore quand elle est engagée sur le plus grand plateau et l'un des grands pignons (h).

Le pédalier (a) est pour ainsi dire l'interface entre les manivelles et le cadre. Il existe plusieurs constructions possibles : Soit l'axe est compris dans un boîtier de pédalier, soit il est intégré à la manivelle droite du pédalier. Les roulements à billes étanches ne nécessitent aucun entretien et sont fournis sans jeu départ usine. Vérifiez régulièrement la fixation correcte du boîtier de pédalier dans la boîte de pédalier et des manivelles sur l'axe de pédalier.

Vérifiez aussi régulièrement si les manivelles sont correctement fixées sur l'axe de pédalier et si le boîtier de pédalier ne présente pas de jeu. Empoignez les manivelles et secouez-les latéralement : vous ne devez sentir aucun jeu (b). Si c'est cependant le cas, consultez sans tarder votre revendeur agréé.

Pour passer une vitesse, vous devez d'abord, selon le système de commandes dont votre vélo est équipé, actionner une manette de vitesses ou encore exercer une légère rotation sur une poignée tournante (c). Vous devez continuer de pédaler pendant que le changement de vitesse s'effectue mais devez réduire en même temps la pression exercée sur les pédales.

Dans la suite vous sont expliqués les particularités des différentes commandes de changement de vitesses ainsi que leur fonctionnement. Il est cependant possible que votre nouveau vélo soit doté d'un système de dérailleurs non présenté ici.

Sur les manettes de dérailleurs, la grande manette (commandée par le pouce) permet d'engager la chaîne sur les grands plateaux ou les grands pignons. L'actionnement de la grande manette à la main droite permet donc d'engager une vitesse plus facile. Les vitesses sont indexées et peuvent être passées une à une mais il est également possible de sauter plusieurs vitesses à la fois. L'actionnement de la grande manette à la main gauche permet de passer sur une vitesse plus difficile. La petite manette, placée devant le cintre du point de vue du cycliste et actionnée par l'index, permet d'engager la chaîne sur un plateau ou un pignon plus petit. Elle permet donc, à droite, de passer sur des vitesses plus grandes et à gauche, de passer sur des vitesses plus petites.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Les fabricants de dérailleurs accompagnent habituellement leurs produits d'une notice technique détaillée. Lisez celle-ci attentivement dans son intégralité. Familiarisez-vous éventuellement avec vos nouveaux dérailleurs dans une zone à l'écart de la circulation (d). En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

Les **poignées tournantes** ont un fonctionnement différent. Alors qu'une rotation de la poignée tournante droite vers soi a pour effet d'engager une vitesse plus petite, le même geste effectué sur la poignée tournante gauche engage une vitesse plus grande – et vice-versa. Éventuellement, le sens de la commande peut varier ici aussi.



⚠ AVERTISSEMENT

Portez toujours des pantalons moulants ou utilisez des bandes ou pinces protège-pantalons (e). Vous éviterez ainsi que vos pantalons ne se salissent au contact de la chaîne ou ne se prennent dans les plateaux. Risque d'accident !

Si vous effectuez un changement de vitesse sous charge, c'est-à-dire alors que vous appuyez déjà très fort sur les pédales, la chaîne risque de ne pas s'engrener correctement sur le nouveau pignon et de « déraper ». A l'avant, un changement de plateau sous charge peut même faire dérailler complètement la chaîne et provoquer une chute. Les changements de vitesse effectués sous charge écourtent considérablement la durée de vie de la chaîne.

REMARQUE

Évitez de « croiser » la chaîne, car ceci provoque une torsion de la chaîne et augmente les frottements entre les composants. Usure accrue !

Pendant le changement de vitesse, il est important de continuer de pédaler, sans forcer ni faire d'à-coups. Évitez de changer de braquet sous charge, en particulier au dérailleur avant (f), car cela raccourcit considérablement la durée de vie de la chaîne et peut provoquer en outre un blocage de la chaîne entre la base et les plateaux (« chain-suck »).



REMARQUE

Un jeu entre l'axe de pédalier et les manivelles peut endommager celles-ci. Risque de rupture !

Contrôle et réglage

Le système de dérailleurs a fait l'objet d'un réglage soigné par votre revendeur agréé avant la remise du vélo. Néanmoins, les câbles de dérailleur peuvent s'étirer dans les premiers kilomètres, ce qui peut affecter la précision et la discrétion de fonctionnement de vos dérailleurs.

Le réglage du dérailleur arrière et du dérailleur avant est une opération délicate, qui doit être réalisée uniquement par un mécanicien expérimenté. Si vous souhaitez procéder vous-même à ce réglage, tenez compte également des indications fournies dans la notice technique du fabricant de dérailleurs. Si vous rencontrez des problèmes avec votre système de dérailleurs, n'hésitez pas à vous adresser à votre revendeur agréé.

⚠ AVERTISSEMENT

Dans l'intérêt de votre sécurité, faites effectuer une première inspection de votre vélo de la catégorie 3 par votre revendeur agréé au bout de 75 à 225 km, soit 5 à 15 heures de service, ou après quatre à six semaines, au plus tard cependant après les trois mois qui suivent l'achat.

Dans l'intérêt de votre sécurité, faites effectuer une première inspection de votre vélo de catégorie 4 par votre revendeur agréé au bout de 5 à 15 heures de service ou après quatre à six semaines, au plus tard cependant après les trois mois qui suivent l'achat.

Dans l'intérêt de votre sécurité, faites effectuer une première inspection de votre vélo de catégorie 5 par votre revendeur agréé au bout de 4 à 12 heures de service ou après quatre à six semaines, au plus tard cependant après les trois mois qui suivent l'achat.

Réglage du dérailleur arrière

Rattrapez la tension du câble en dévissant un peu le barillet de réglage de tension, qui se trouve sur la manette de dérailleur (a) ou sur le dérailleur lui-même (b). Pour cette opération, déplacez le dérailleur sur le petit pignon, puis dévissez le barillet de tension par demi-tours jusqu'à ce que le câble soit légèrement tendu.

Contrôlez après chaque rattrapage si la chaîne est sur le point de monter sur le pignon suivant. Pour ce faire, vous devez tourner les manivelles à la main ou rouler sur le vélo en passant les vitesses.

Si la chaîne grimpe sans problème sur les pignons suivants, assurez-vous aussi qu'elle s'engrène facilement quand vous redescendez sur les petits pignons. Si ce n'est pas le cas, vous devrez revisser le barillet de tension légèrement. Plusieurs essais peuvent s'avérer nécessaires.

⚠ AVERTISSEMENT

Le réglage parfait des dérailleurs est une opération délicate, qui doit être réalisée par un mécanicien expérimenté. Tenez compte des indications fournies dans la notice technique du fabricant. En cas de problèmes sur le dérailleur, n'hésitez pas à demander conseil à votre revendeur agréé.



INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Si vous demandez à une aide de décoller la roue arrière du sol, vous pouvez facilement tester le fonctionnement du dérailleur en faisant tourner les manivelles et en passant les vitesses.

Réglage des vis de butée

Pour éviter que le dérailleur arrière ou la chaîne ne se prennent dans les rayons ou que la chaîne ne « tombe » du petit pignon, des vis de réglage, appelées vis de butée (c), permettent de régler et de limiter le débattement du dérailleur. Une fois réglées par votre revendeur agréé, ces vis ne bougent pas dans les conditions d'utilisation normale.

Corrigez éventuellement la position du dérailleur, en jouant sur les vis de butée. Sur les dérailleurs, les vis de butée sont généralement repérées par la lettre « H » pour « high gear » (= « grand rapport »), et « L » pour « low gear » (= « petit rapport »). La vis de butée « H » sert à limiter le débattement du dérailleur du côté du rapport le plus grand, c'est-à-dire sur la roue arrière, sur le côté extérieur au petit pignon. Tournez la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour décaler le dérailleur vers l'intérieur de la roue, ou dans le sens opposé pour le décaler vers l'extérieur.

À présent, faites passer la chaîne sur le plus gros pignon arrière et vérifiez que le galet du dérailleur vient se placer exactement sous la denture du pignon. Tournez la vis de butée « L » dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le dérailleur ne puisse plus se déplacer vers les rayons, que ce soit en actionnant la manette ou en appuyant sur le dérailleur avec la main (d).

Ce réglage empêche que la chaîne ne se coince entre le grand pignon et les rayons ou que la chape du dérailleur ne touche les rayons, ce qui pourrait avoir pour conséquence d'endommager les rayons, le dérailleur et le cadre et d'empêcher dans le pire des cas que vous continuiez votre route.

⚠ AVERTISSEMENT

Si le vélo est tombé sur le côté ou si le dérailleur a subi un choc, le dérailleur ou sa patte de fixation peuvent être tordus. Dans ce cas, ou bien si vous montez une autre roue arrière, il vous est recommandé de contrôler le débattement du dérailleur et de réajuster éventuellement les vis de butée (e).

Après le réglage du dérailleur, il est impératif que vous essayiez le vélo dans un endroit peu fréquenté, à l'écart de la circulation.

REMARQUE

Les dérailleurs mal ajustés figurent parmi les principales causes de dommages irréparables des cadres, du dérailleur arrière et des roues.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Portez régulièrement votre vélo à votre revendeur agréé pour le faire inspecter.



Réglage du dérailleur avant

La plage de débattement du dérailleur avant nécessaire pour maintenir et guider la chaîne sur le plateau sans frotter est extrêmement étroite. Comme pour le dérailleur arrière, le débattement du dérailleur avant est limité par des vis de butée, repérées « H » et « L » (f). Une fois réglées par votre revendeur agréé, ces vis ne bougent pas dans les conditions d'utilisation normale.

Tout comme sur le dérailleur arrière, le câble du dérailleur avant (g) peut se distendre et entraîner le mauvais fonctionnement du dérailleur. Engagez la chaîne sur le petit plateau puis rattrapez si nécessaire la tension du câble sur le barillet de réglage sur la commande de dérailleur (h).

⚠ AVERTISSEMENT

Après une chute, vérifiez que la fourchette du dérailleur est toujours exactement parallèle aux plateaux et qu'elle ne risque pas de toucher le grand plateau. Ceci bloquerait alors la transmission. Risque d'accident !

Le réglage du dérailleur avant demande un soin particulier. Un mauvais réglage peut faire dérailler la chaîne et entraîner une interruption soudaine de la transmission. Risque d'accident !

Après le réglage du dérailleur, il est impératif que vous essayiez le vélo dans un endroit peu fréquenté, à l'écart de la circulation.

CHAÎNE : ENTRETIEN ET USURE

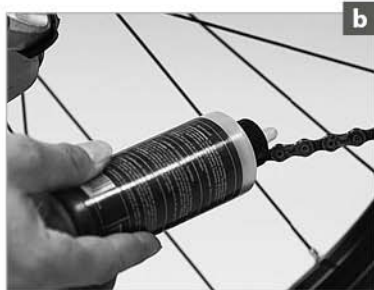
Pour garantir une longue durée de vie et un fonctionnement silencieux de la chaîne, l'élément décisif n'est pas la quantité de lubrifiant que vous utilisez, mais le soin et la fréquence avec laquelle vous l'appliquez sur la chaîne. Nettoyez la chaîne de temps à autre avec un chiffon huilé pour éliminer les dépôts de poussière et de cambouis (a). Il est superflu, voire contre-indiqué d'utiliser un dégraissant spécial pour cette opération. Appliquez ensuite sur les maillons que vous aurez dégrasés le mieux possible, un lubrifiant liquide, de la graisse ou de la cire (b). Pour ce faire, faites tourner les manivelles et lubrifiez goutte à goutte les rouleaux des maillons sur le côté intérieur de la chaîne. Effectuez ensuite plusieurs tours de chaîne. Laissez reposer le vélo pendant quelques minutes pour assurer une bonne pénétration du lubrifiant dans les maillons. Éliminez ensuite l'excédent de lubrifiant en passant un chiffon sur la chaîne, afin de limiter plus tard les projections et empêcher qu'il n'attire inutilement la poussière.

⚠ AVERTISSEMENT

Veillez impérativement à ce que les jantes, les disques et garnitures de frein ne soient pas contaminés par du lubrifiant. Ceci rendrait les freins inopérants !

REMARQUE

Pour protéger l'environnement, utilisez uniquement des lubrifiants biodégradables, en particulier pour la chaîne, qui aura toujours tendance à perdre un peu d'huile à l'usage, notamment les jours d'intempéries.



La chaîne figure parmi les pièces d'usure du vélo. Vous pouvez cependant prolonger sa durée de vie. Lubrifiez la chaîne régulièrement et chaque fois que vous avez effectué une sortie sous la pluie. Utilisez des développements qui s'écartent peu de la ligne de chaîne idéale et adoptez de préférence une cadence de pédalage soutenue.

Sur les vélos dotés de dérailleurs, les chaînes atteignent leur limite d'usure au bout de 800 à 2 500 km ou de 40 à 125 heures de service. Une chaîne étirée affecte la précision des changements de vitesses et accélère l'usure des pignons et des plateaux. Leur remplacement entraînera plus de coûts que le remplacement de la chaîne, si celui-ci est réalisé à temps. Nous vous recommandons par conséquent de vérifier régulièrement l'état d'usure de votre chaîne.

Pour vérifier l'état d'usure de la chaîne, votre revendeur agréé dispose d'outils de mesure précis (c). N'hésitez pas à lui confier cette tâche. Il dispose de l'outillage spécial ainsi que de l'expertise nécessaire pour choisir une nouvelle chaîne compatible avec votre système de transmission.

⚠ AVERTISSEMENT

Une chaîne mal rivetée ou fortement usée risque de casser et de provoquer une chute.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Pour le remplacement de votre chaîne, utilisez uniquement des composants de rechange appropriés et garantis d'origine (d). Votre revendeur agréé pourra vous conseiller.

TIGES DE SELLE À HAUTEUR VARIABLE

Si vous voulez changer fréquemment la hauteur de la tige de selle, le montage d'une tige de selle à hauteur variable est recommandé. À l'état prêt à rouler celle-ci est reliée par un câble passant à travers le tube de selle à la manette ou au bouton de commande (e) monté sur le cintre.

Avant de monter une tige de selle sur le cadre, assurez-vous que le tube de selle ne présente absolument aucune arête saillante ou ébarbure. Demandez le cas échéant un mécanicien expérimenté de nettoyer et ébarber le tube de selle.

Lisez le chapitre « **Réglage correct de la hauteur de selle** » avant de procéder au réglage de la hauteur de selle (f).

Suivez les instructions du fabricant lors du réglage de la manette de commande de la tige de selle à hauteur variable.

⚠ AVERTISSEMENT

Le montage d'une tige de selle à hauteur variable nécessite en général (g) une grande habileté manuelle et un outillage spécial. Confiez cette tâche de préférence à votre revendeur agréé. Si néanmoins, vous souhaitez effectuer vous-même cette opération, lisez auparavant dans le détail la notice technique fournie par le fabricant de la tige de selle.



⚠ AVERTISSEMENT

- *Respectez les prescriptions du fabricant du cadre ou du vélo en ce qui concerne la profondeur d'insertion minimum.*
- *Ne fixez en aucun cas un vélo doté d'une tige de selle à hauteur variable par la partie mobile, mais exclusivement par la partie basse qui est relevée en conséquence sur un pied de montage (h). Lorsque vous insérez ou retirez la tige de selle à hauteur variable, veillez à ne pas plier le câble en le faisant sortir ou l'insérant par le trou dans le cadre.*
- *Effectuez régulièrement l'entretien et la maintenance de la tige de selle à hauteur variable et gardez propre particulièrement la plage de réglage.*

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

- *Sur les tiges de selle à hauteur variable, par exemple les tiges de RockShox et Kind Shock, le réglage de la hauteur s'effectue sur pression d'un bouton placé sur le cintre. Lisez la notice fournie par le fabricant de la tige de selle.*
- *Pour de plus amples informations consultez par ex. les sites des fabricants de tiges de selle, tels que www.rockshox.com et www.kssuspension.com*

ROUES ET ÉQUIPEMENT PNEUMATIQUE

La roue est constituée du moyeu, des rayons et de la jante. Cette dernière supporte le pneu, dans lequel est logée en règle générale une chambre à air. Pour éviter que la chambre à air ne soit endommagée par les écrous de fixation des rayons qui garnissent le fond de la jante ou par d'autres arêtes vives, un ruban (a) est tendu ou collé dans le fond de la jante.

Les roues sont considérablement sollicitées : par le poids du cycliste et des bagages ainsi que par les irrégularités. Malgré les soins apportés à la fabrication des roues, livrées toutes centrées, la tension des rayons et le serrage des écrous peuvent se relâcher un peu au début. Après un rodage assez court de 75 à 225 kilomètres (catégorie 3) ou 5 à 15 heures de service (catégories 3 et 4) et/ou 4 à 12 heures de service (catégorie 5), il vous est recommandé de faire contrôler et éventuellement recentrer les roues par votre revendeur agréé. Au delà de cette période, vous devrez faire contrôler les roues régulièrement, sachant par ailleurs que vous ne devrez les faire recentrer que très rarement (b).

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Pour les VTT il y a trois systèmes de pneu. Les pneus sans chambre à air (pneus UST) requérant un liquide anti-crevaison spécial. Les pneus à boyau (dits « tubular ») collés sur les jantes et les pneus à tringles rigides ou souples utilisés avec chambre à air. Ce dernier type de pneu sera décrit ci-après, car il est largement le pneu le plus utilisé. Quant aux autres systèmes consultez votre revendeur agréé.

Pneumatiques, chambres à air, rubans fonds de jante, pression de gonflage

Les pneus confèrent au vélo son adhérence et sa motricité. Ils doivent offrir un bon roulement et absorber les légers soubresauts causés par la chaussée. La structure interne du pneu (sa carcasse), la composition de la gomme ainsi que le profil du pneu influencent sa résistance au roulement ainsi que ses propriétés d'adhérence. Votre revendeur agréé peut vous proposer différents types de pneus (c).

Avant de monter un pneu neuf, vous devez connaître le type et les dimensions du pneu utilisé jusque là. Celles-ci sont indiquées en deux unités sur les flancs du pneu. La plus précise est la désignation en millimètres selon la norme ETRTO (par exemple, l'indication ETRTO 57-559 signifie que la largeur du pneu (bord à bord et gonflé) est de 57 mm et que son diamètre intérieur est de 559 mm) (d). L'autre indication correspond aux dimensions en pouces (par exemple, 26x2.25").

Les pneus doivent être gonflés à une pression adéquate, permettant à la fois un roulement facile et un confort suffisant. Bien gonflés, les pneus sont moins sensibles aux crevaisons. Une pression trop faible peut conduire au contraire à des pincements de la chambre à air entre la jante et le pneu provoqués par le heurt de la roue contre une bordure saillante.



En général, la pression de gonflage recommandée par le fabricant figure sur les flancs du pneu ou sur l'étiquette signalétique. La limite inférieure des pressions indiquées apporte un confort de suspension optimal pour les personnes de faible poids et idéal pour les déplacements sur un terrain rugueux. Avec l'augmentation de la pression pneumatique, la résistance au roulement diminue sur les surfaces lisses, mais aussi le confort. Pour ces raisons, les pneus gonflés « à bloc » seront plutôt recommandés pour les cyclistes lourds et les déplacements sur des routes asphaltées.

Souvent, la pression est exprimée en p.s.i. (« pound per square inch » = livre par pouce carré), une unité anglo-saxonne. Le tableau (e) indique les valeurs p.s.i. les plus courantes avec leur correspondance en pression atmosphérique (en bar).

Sur un système classique, l'air ne peut pas être retenu par le pneu seul. Pour créer et maintenir une pression pneumatique interne, une chambre à air (f) est insérée dans le pneu et gonflée à l'aide d'une valve. Les types de pneumatique qui font exception à cette règle ce sont les systèmes combinés roue/pneu sans chambre à air. Sur ces systèmes, l'étanchéité est garantie par la symbiose entre une jante spéciale et un pneu compatible et rend superflu l'utilisation d'une chambre à air (pneus UST/Tubeless) ou par des rubans fond de jante spéciaux et/ou liquides d'étanchéité (pneus Tubeless-Ready/Système NoTubes). Lisez les notice afférentes avant d'entreprendre des travaux sur des pneus de ce type.

psi	bar	psi	bar
10	0,7	40	2,8
15	1,0	45	3,1
20	1,4	50	3,4
25	1,7	55	3,8
30	2,1	60	4,1
35	2,4	65	4,5



Valves

Sur les VTT, deux types de valves sont utilisées :

1. La **valve Presta**, aussi appelée valve française ou **Sclaverand (g)**, est utilisée entretemps sur presque toutes les genres de vélos. Cette valve est conçue pour supporter des pressions extrêmement importantes.
2. La **valve auto** ou **valve Schrader (h)**, issue du domaine automobile.

Les deux types de valve sont protégés contre la saleté par un capuchon en plastique.

Après avoir retiré le capuchon, vous pouvez gonfler la **valve auto** directement avec la pompe appropriée.

Sur la **valve Presta**, vous devez desserrer auparavant le petit écrou moleté qui se trouve sur la valve et appuyer dessus un court instant pour la débloquer. Vérifiez la fixation de l'obus dans le corps de la valve. S'il n'est pas solidement serré, de l'air peut s'échapper insidieusement. N'oubliez pas, après avoir gonflé le pneu, de resserrer complètement l'écrou moleté.



Vous pouvez gonfler les chambres à air dotées d'une **valve auto** ou d'une **valve Presta** (munie d'un adaptateur spécial) dans n'importe quelle station-service, sur un gonfleur pneumatique. N'actionnez le gonfleur que par intermittence, pour ne pas insuffler trop d'air dans le pneu et risquer de le faire éclater. Pour évacuer de l'air, appuyez brièvement sur la tige centrale de la valve auto (a), ou sur l'écrou moleté de la valve Presta (b).

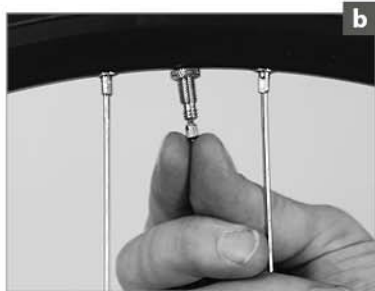
Il est souvent difficile d'atteindre la pression de gonflage requise avec une pompe à main. Les pompes à pied munies d'un manomètre offrent ici une plus grande facilité d'emploi (c).

⚠ AVERTISSEMENT

Remplacez des pneus qui sont usés, fendillés ou qui s'effritent. L'humidité et la poussière pourraient pénétrer et détériorer leur structure interne. La chambre à air pourrait éclater. Risque d'accident !

Si vous montez un pneu d'une taille autre que celle montée en série, vous risquez de toucher du pied la roue avant quand vous roulez lentement. Une roue peut également se bloquer quand l'élément de suspension se comprime. Risque d'accident !

Traitez vos pneus avec ménagement. Ne gonflez jamais un pneu au-delà de la pression maximale autorisée. Le pneu pourrait déjancer ou éclater pendant que vous roulez. Risque d'accident !



⚠ AVERTISSEMENT

Les pneumatiques qui admettent une pression de 5 bars ou plus, doivent être montés sur des jantes dites à crochets, reconnaissables à la désignation « C ». En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

Vérifiez l'état des pneumatiques et la pression de gonflage à l'avant et à l'arrière (d). Une pression plus élevée donnera une meilleure stabilité de conduite et diminuera le risque d'une panne. Les valeurs de pression minimale et pression maximale admises sont indiquées (en bar ou en p.s.i.) sur les flancs des pneus.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Roulez toujours à la pression de gonflage prescrite. Contrôlez celle-ci régulièrement et au moins une fois par semaine.

Tenez compte également des valeurs de pression maximales de la jante. Ces valeurs dépendent de la largeur des pneus. Vous trouvez ces valeurs indiquées dans les notices techniques fournies par le fabricant des jantes ou des roues.

Si votre vélo est équipé de pneus sans chambre à air ou de pneus à boyau, lisez les notices techniques des fabricants des jantes et des roues.

Voile et saut, tension des rayons

Pour que la roue puisse tourner sans voile ni saut, ses rayons doivent être tendus uniformément (e). Cependant, certains rayons peuvent se détendre, par exemple si la jante heurte une bordure de trottoir ou si un écrou de rayon se desserre. L'équilibre des forces de traction s'appliquant sur la jante est alors compromis. Bien avant que vous ne remarquiez cette anomalie par un roulis, le fonctionnement de votre vélo peut en être affecté.

Dans le cas de freins sur jante, ce sont les flancs des jantes qui remplissent la fonction de surfaces de freinage (f). Si la roue est voilée, le voile peut avoir des conséquences sur l'effet de freinage. Aussi vérifiez de temps à autre si les roues ne sont pas voilées. Faites décoller la roue du sol et faites-la tourner avec la main. Observez l'écart entre la jante et les patins de frein (g). Si cet écart varie de plus d'un millimètre, portez le vélo chez votre revendeur agréé pour faire recentrer la roue (h).

⚠ AVERTISSEMENT

- Évitez de rouler avec des roues voilées. En cas de voile très prononcé, des freins sur jante pourront freiner très brusquement de manière inopportune. En règle générale, le freinage provoquera un blocage immédiat de la roue et pourra entraîner une chute.
- Des rayons desserrés doivent être retendus immédiatement. Les autres composants seront sinon soumis à une sollicitation importante à cet endroit.

REMARQUE

- Le dévoilage d'une roue (son recentrage par une nouvelle tension des rayons) est une opération très délicate. N'hésitez pas à confier cette tâche à votre revendeur agréé.



CREVAISONS

Les crevaisons sont les pannes les plus fréquentes rencontrées par le cycliste. Vous pouvez vous prémunir contre les risques de crevaison en prenant avec vous l'outillage nécessaire, un boyau de rechange ou une chambre à air ou encore quelques rustines et de la colle. Si votre vélo est équipé d'attaches rapides, deux démonte-pneus et une pompe suffiront largement comme outillage (a).

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Avant de déposer une roue, lisez les chapitres « Pose d'une roue » et « Maniement des attaches rapides et des axes traversants ». En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

Dépose d'une roue

Pour les **freins sur jante mécaniques** (cantilever et V-Brake), vous devez d'abord décrocher le câble au niveau du bras de frein (b). Pour cela, saisissez avec une main les deux bras du frein et rapprochez-les. Dans cette position, vous pouvez facilement décrocher la tête ronde du câble de liaison reliant les bras du frein cantilever ou le coude guide-câble du frein V-Brake.

Dans le cas de **freins à disque** (hydrauliques ou mécaniques), nous vous recommandons de vérifier auparavant la position des plaquettes de frein ou de leurs témoins d'usure (c). Ils vous permettront de reconnaître plus tard, après la dépose de la roue, si les plaquettes sont encore correctement positionnées. Lisez intégralement la notice technique fournie par le fabricant de freins. N'actionnez pas le levier de frein lorsque la roue est démontée.

Sur les vélos avec **dérailleurs**, engagez la chaîne sur le petit pignon avant de retirer la roue arrière. De cette manière, le dérailleur se trouvera sur le côté extérieur de la roue et ne gênera pas le retrait de celle-ci.

Desserrez l'attache rapide (d) ou retirez l'axe traversant, comme décrit au chapitre « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** ».

Le retrait de la roue avant peut être entravée par les bordures de retenue des pattes de fixation (e). Vous devez alors desserrer l'écrou de réglage de l'attache rapide de quelques tours afin de libérer la roue.



Pour faciliter le retrait de la roue arrière, tirez légèrement le dérailleur vers l'arrière avec la main (f). Soulevez ensuite le vélo par l'arrière et donnez une légère tape sur la roue pour la faire glisser hors des pattes.

Si la ou les deux roues sont fixées sur le cadre et/ou la fourche avec des axes traversants, tenez compte en outre des indications données au chapitre « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** ». Demandez éventuellement à votre revendeur agréé de vous expliquer le fonctionnement des axes traversants.

⚠ ATTENTION

L'étrier de frein à disque peut être encore chaud. Laissez-le refroidir avant de déposer la roue.

REMARQUE

Après le retrait d'une roue, n'actionnez en aucun cas le levier de son frein à disque avant d'avoir inséré la cale de transport dans la fente libérée de l'étrier de frein.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Tenez compte des notices techniques fournies par les fabricants de freins et du système de changement de vitesses.

Les particularités à observer pour la dépose d'une roue équipée d'un moyeu Rohloff sont indiquées dans la notice technique du moyeu Rohloff fournie avec celui-ci.

Pneus à tringles rigides et souples

Démontage de pneu

Dévissez le capuchon et l'écrou de fixation de la valve sur la jante et laissez l'air s'échapper complètement de la chambre à air (g). En procédant sur toute la circonférence, pressez le pneu d'un côté, du bord vers le centre de la jante. Vous vous faciliterez ainsi le démontage.

Introduisez un démonte-pneu en plastique sous le talon du pneu (h), à 5 cm environ à côté de la valve et utilisez-le comme levier pour faire passer le talon par-dessus le rebord de la jante. Maintenez le démonte-pneu dans cette position. Glissez entre la jante et le pneu un deuxième démonte-pneu à dix centimètres environ du premier, de l'autre côté de la valve, et là encore en prenant appui sur la jante, faites passer le talon du pneu par-dessus le rebord de la jante.

Une fois le pneu partiellement sorti de la jante, vous n'aurez en principe plus de difficultés pour libérer complètement le talon, en faisant glisser un démonte-pneu sur toute la circonférence du pneu. Vous pouvez alors retirer la chambre à air. Ce faisant, prenez soin de ne pas coincer la valve dans la jante et de ne pas endommager la chambre. Au besoin, vous pouvez retirer le pneu complètement de la jante. Réparez la chambre en vous conformant aux instructions données dans le kit de réparation ou remplacez-la par une chambre à air de rechange.



Si vous avez démonté le pneu complètement, inspectez également le ruban fond de jante (a). Le ruban fond de jante doit être soigneusement aligné le long de la jante, ne doit pas être endommagé ou entaillé et doit isoler complètement la chambre à air des écrous de rayon et des alésages.

Sur les jantes à double paroi, ce ruban doit complètement couvrir le fond mais ne doit pas être trop large, pour ne pas empiéter sur les flancs. Nous vous recommandons d'utiliser pour ce type de jantes uniquement des fonds de jante en textile ou en matière synthétique résistante. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

⚠ AVERTISSEMENT

Si la carcasse du pneu a été irrémédiablement endommagée à la suite d'une perforation, remplacez-le par mesure de sécurité.

Remplacez sans tarder les rubans fond de jante défectueux.

REMARQUE

Lors de l'achat de chambres à air de rechange, tenez compte du fait que les valves auto ne vont pas sur toutes les jantes.



REMARQUE

Si vous avez une crevaison en route, gonflez un peu la chambre à air et faites-la passer près de votre oreille pour repérer à l'ouïe l'endroit d'où l'air s'échappe. Si vous effectuez la réparation chez vous, vous pouvez aussi plonger la chambre à air dans un récipient d'eau et localiser la crevaison grâce aux bulles d'air qui s'échappent de la chambre. Ceci fait, repérez l'endroit correspondant sur le pneu et soumettez-le également à un examen. Souvent, le corps étranger qui a provoqué la crevaison est encore coincé dans le pneu. Retirez-le pour empêcher qu'il provoque une nouvelle crevaison.

Montage de pneu

Lors du montage, veillez à ce qu'aucun corps étranger, grains de poussière ou de sable, ne parvienne dans le pneu et prenez garde de ne pas pincer la chambre.

Introduisez un des talons du pneu dans la jante. Appuyez avec le pouce sur le flanc du pneu pour le faire glisser sur toute la circonférence par-dessus le rebord de la jante. Cette opération ne nécessite généralement aucun outil.

Introduisez la valve de la chambre dans l'orifice ménagé dans la jante (b). Gonflez la chambre légèrement de manière à ce qu'elle prenne une forme arrondie et insérez-la complètement dans le pneu. Veillez à ce qu'elle ne prenne pas de pli.

Tournez la roue pour débiter le montage final sur le côté du pneu opposé à la valve. Appuyez autant que possible avec les pouces sur le flanc du pneu encore sorti pour le faire rentrer dans la jante.

Veillez à ne pas pincer ni coincer la chambre à air entre le pneu et la jante. Introduisez la chambre dans le pneu en la poussant avec les doigts (c).

Travaillez progressivement le long de la circonférence dans les deux sens. En fin d'opération, tirez vigoureusement sur le pneu vers le bas (d), pour faire en sorte que la partie déjà introduite glisse profondément dans le fond de la jante. Cela facilitera considérablement l'introduction du pneu sur les derniers centimètres.

Avant d'introduire le pneu complètement dans la jante, contrôlez une nouvelle fois la position de la chambre, puis appuyez sur le pneu avec la paume de la main pour faire basculer le talon restant dans la jante (e).

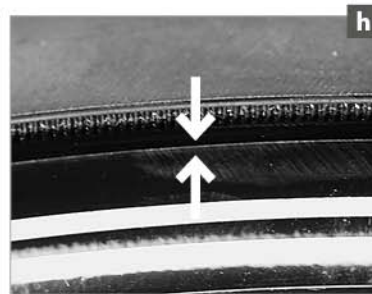
Si vous n'y arrivez pas, aidez-vous d'un démonte-pneu (f). Ce faisant, veillez là aussi à ne pas pincer la chambre entre le pneu et la jante ou le démonte-pneu et la jante.

Enfoncez un peu la valve à l'intérieur du pneu (g) pour empêcher que sa base ne soit coincée sous les talons du pneu. Vérifiez que la valve sort bien droite de la jante. Si ce n'est pas le cas, vous devrez ressortir un flanc et réajuster la chambre.

Pour prévenir les risques de pincement de la chambre, il est conseillé de pétrir le pneu sur toute la circonférence, en allant de l'avant vers l'arrière et vice-versa. Vérifiez à cette occasion si le ruban fond de jante s'est décalé.

Gonflez la chambre à la pression souhaitée. La pression maximale est généralement indiquée sur le flanc du pneu.

Vous pouvez voir que le pneu est correctement positionné si les deux lignes de repère (h) qui se dessinent sur le pourtour des flancs et bordent la jante, restent parallèles à celle-ci. Adaptez à présent la pression pneumatique à l'aide de la valve, en partant de la valeur maximale autorisée. Tenez compte pour cela de la plage de pression recommandée.



Pose d'une roue

La pose de la roue s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose. Assurez-vous que la roue s'insère exactement dans les pattes de fixation et est bien centrée entre les jambes de la fourche ou les haubans du triangle arrière. Vérifiez que le positionnement de l'attache rapide (a), des rondelles de retenue ou éventuellement de l'axe traversant (b) est correct. Pour de plus amples informations, voir le chapitre « **Maniement des attaches rapides et des axes traversants** ».

Sur les vélos équipés de **freins à disque**, contrôlez, avant l'installation de la roue, si les plaquettes de l'étrier sont exactement insérées dans leur logement. Les plaquettes doivent se présenter parallèles l'une par rapport à l'autre (c) et les témoins d'usure doivent se trouver à leur emplacement prévu. Veillez à pouvoir glisser le disque entre les garnitures de frein.

Actionnez le levier de frein (dans le cas des freins à disque, plusieurs fois) (d) après avoir introduit la roue dans les pattes de fixation et serré l'attache rapide ou l'axe traversant. Soulevez le vélo et faites tourner ensuite la roue autour de son axe. Le disque de frein ne doit pas frotter contre l'étrier ni les plaquettes de frein ou la jante frotter contre les patins de frein.

⚠ AVERTISSEMENT

- *Dans le cas des freins à disque, actionnez le levier de frein plusieurs fois après avoir installé la roue. Le point de pression exact du frein doit apparaître.*
- *Sur les vélos à freins sur jante, raccrochez le câble du frein immédiatement après l'installation de la roue !*
- *Sur les vélos à freins sur jante hydrauliques, réintroduisez le cylindre porte-patin dans son support et fermez le blocage rapide. Veillez à ce que le cylindre porte-patin ne touche ni la jante ni le pneu ou les rayons quand la roue tourne.*
- *Après le montage, assurez-vous que les surfaces de freinage sont exemptes de graisse ou de tout autre lubrifiant avant de reprendre la route.*
- *Contrôlez si les garnitures de frein portent bien sur la surface de freinage. Vérifiez le serrage de l'attache rapide sur la roue. Effectuez impérativement un essai de freinage comme indiqué au chapitre « Avant chaque sortie ».*



JEU DE DIRECTION

C'est le jeu de direction qui permet à la fourche de pivoter dans le tube de direction du cadre. Pour conférer au vélo la stabilité directionnelle nécessaire en ligne droite, le jeu de direction doit avoir une rotation très facile. Sur une chaussée en mauvais état, les à-coups transmis au jeu de direction soumettent celui-ci à des contraintes considérables. Il peut arriver alors qu'il se desserre et se dérègle.

⚠ AVERTISSEMENT

Un jeu de direction desserré fait subir à la fourche et aux composants du jeu de direction lui-même d'énormes charges. La fourche peut se rompre. Risque d'accident !

Contrôle et réglage

Pour contrôler si la direction a du jeu, placez d'abord les doigts autour de la cuvette et de la coupelle supérieures du jeu de direction (e).

Appuyez votre buste sur la selle et actionnez le levier de frein avant avec l'autre main, puis déplacez vigoureusement votre vélo d'avant en arrière (f). Si le palier a du jeu, vous sentirez la coupelle se décaler légèrement par rapport à la cuvette – éventuellement, vous pourrez aussi voir se former une interstice entre les deux éléments.

Pour vérifier la souplesse de la direction, soulevez le cadre avec une main pour faire décoller la roue avant du sol. La fourche doit pivoter dans les deux sens facilement et sans « points durs ». Une petite tape donnée sur le cintre doit suffire pour faire quitter la fourche de la position centrale (g).

Si le test ne s'avère pas satisfaisant, demandez conseil à votre revendeur agréé.

⚠ AVERTISSEMENT

Après avoir réglé le jeu de direction, contrôlez le bon serrage de la potence en calant la roue avant entre les jambes et en essayant de faire pivoter le cintre latéralement (h). Une potence mal serrée peut entraîner une chute.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Le réglage du jeu de direction nécessite une certaine expérience. Confiez cette tâche de préférence à votre revendeur agréé.



Jeux de direction non filetés, dits Aheadset®

(Aheadset® est une marque déposée de la société DiaCompe)

Ce système de direction rend superflu l'utilisation d'une potence avec plongeur, laquelle est désormais bridée au pivot de fourche. La potence devient ainsi un élément important du jeu de direction, puisque sa fixation sur le pivot de fourche sert en même temps à maintenir le réglage du jeu de direction (a). Pour régler un jeu de direction Aheadset®, vous avez uniquement besoin d'une ou deux clés Allen et d'une clé dynamométrique. Desserrez d'un ou deux tours la/les vis de serrage latérale(s) de la potence (b). Serrez légèrement la vis de réglage noyée dans le capuchon de la potence à l'aide d'une clé Allen, par exemple d'un quart de tour (c).

Ajustez la potence pour assurer une position correcte du cintre. Alignez pour cela le tube supérieur du cadre, puis la potence par rapport à la roue avant. Resserrez les vis de fixation de la potence. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums (d) ! Leurs valeurs sont indiquées au chapitre « **Couples de serrage recommandés** », sur les composants eux-mêmes et/ou dans les notices des équipementiers. Procédez au contrôle du jeu de direction selon la procédure décrite précédemment. Ne serrez pas le jeu de direction trop fort, il pourrait sinon se détériorer rapidement.



⚠ AVERTISSEMENT

- **Faites attention de ne pas écraser le pivot de la fourche en serrant trop fort les vis de fixation de la potence. En particulier les fourches munies d'un pivot en carbone sont particulièrement vulnérables aux surcharges provoquées par un serrage excessif de la potence. Risque de rupture ! Suivez les instructions concernant le réglage données par le fabricant de la fourche en carbone si vous procédez à des modifications au niveau du jeu de direction ou de la potence.**
- **Contrôlez le bon serrage de la potence en calant la roue avant entre les jantes et en essayant de faire pivoter le cintre latéralement. Une potence mal serrée peut provoquer une chute.**
- **Ne modifiez pas les éléments de prétension qui se trouvent à l'intérieur du tube de fourche. Si votre vélo est muni d'un pivot de fourche en carbone, n'introduisez en aucun cas l'insert à griffes.**

REMARQUE

- **Ne serrez pas la vis du capuchon à fond ! Elle a uniquement pour fonction de régler le jeu de direction.**

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

- **Il peut y avoir plusieurs raisons pour lesquelles vous ne pouvez pas régler le jeu de direction. En cas de doute, demandez conseil à votre revendeur agréé.**

SUSPENSION

Glossaire

Fourche suspendue

Fourche de vélo assurant la suspension et l'amortissement des chocs à l'aide des composants mobiles. Les modèles les plus fréquents sont les fourches suspendues télescopiques (e). On appelle « tubes plongeurs » les tubes plus fins sertis ou vissés de manière fixe sur le té de fourche d'une fourche télescopique. On appelle généralement « fourreaux » les tubes inférieurs qui plongent dans les tubes plongeurs.

Amortisseur

L'amortisseur arrière correspond à l'élément réunissant le ressort ainsi que l'amortissement dans le triangle arrière (f) d'un vélo tout suspendu (« full suspension »).

Coefficient de raideur du ressort ou raideur du ressort

Force requise pour comprimer le ressort d'une certaine valeur, mesurée en newton par millimètre (N/mm) ou livre par pouce (lbs/in). Un coefficient de raideur élevé signifie qu'une force plus grande doit être exercée sur le ressort pour un déplacement déterminé. Dans le cas des éléments pneumatiques, cela correspond à une pression plus élevée.

Précontrainte du ressort

Sur les systèmes de suspension pneumatique largement répandus, la pression d'air dans la fourche (g) détermine la raideur du ressort et la précontrainte. Respectez les recommandations du fabricant.

Les ressorts acier peuvent être précontraints dans une certaine limite. Cela permet à la suspension de réagir seulement quand elle est soumise à une charge élevée mais ne modifie cependant pas son coefficient de raideur. Des cyclistes lourds ne pourront pas compenser une raideur insuffisante de la suspension par une augmentation de la précontrainte du ressort.

Débattement négatif – « sag » (h)

Enfoncement initial de la suspension (avant ou arrière) en charge, c'est-à-dire quand le cycliste est assis sur le vélo, sans bouger, dans la position de conduite normale. Le sag est souvent indiqué en pourcentage de la course totale du ressort.

Réglage du débattement – « travel adjust »

Le débattement de la fourche suspendue peut généralement être réduit à l'aide d'une molette de réglage. Sur certaines fourches, cette réduction ne sera active qu'après une compression longue. Sur les triangles arrière suspendus (« full suspension »), on dévisse ou on desserre les vis et on règle des segments destinés à la fixation de l'amortisseur arrière.



Amortissement de la compression – « compression damping »

Bouton/molette de réglage presque toujours bleu (a). Contrôle la vitesse de compression de la fourche. Empêche que la fourche suspendue ne talonne en cas de chocs violents.

Sur les éléments de suspension d'une qualité extrême, divisé en amortissement de la compression High Speed (pour les chocs violents = compression rapide) et Low Speed (pour les compressions lentes, par ex. tangage en danseuse).

Amortissement du rebond – « rebound damping » (b)

Bouton/molette de réglage presque toujours rouge. Contrôle la vitesse de détente de la fourche. Évite l'oscillation du vélo.

Lock-out

Généralement un levier sur l'élément de suspension ou le cintre (c). Dispositif de verrouillage de la fourche ou de l'amortisseur neutralisant l'effet de « pompage » sur l'asphalte ou les revêtements lisses. Le Lock-out ne doit pas être activé en conduite tout terrain.

Compression avec plate-forme (d)

Augmente l'amortissement de la compression (Low speed) et limite le tangage. À la différence du Lock-out, la suspension n'est pas complètement bloquée.



FOURCHES SUSPENDUES

La plupart des vélos tout terrain sont équipés d'une fourche suspendue (e+f). Celle-ci permet un meilleur contrôle du vélo en conduite hors route ou sur des chaussées de mauvaise qualité en maintenant le pneu davantage en contact avec le sol. Elle amortit en outre considérablement les secousses supportées par le cycliste et le vélo. Les fourches suspendues se distinguent entre elles par le système de suspension et l'amortissement employé. Les éléments de suspension sont constitués habituellement soit de ressorts en acier, de cylindres en matière synthétique (« élastomères ») ou d'air comprimé dans une chambre fermée, soit d'une combinaison de ces éléments. En règle générale, l'amortissement est assuré, quant-à lui, par de l'huile ou par les qualités auto-amortissantes des élastomères eux-mêmes.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Les fabricants de fourches suspendues joignent en règle générale une notice technique à leur produit. Lisez celle-ci attentivement avant de procéder à des modifications de réglage ou des travaux d'entretien sur votre fourche.

Réglage de la dureté du ressort

Pour fonctionner de manière optimale, la fourche doit être ajustée en fonction du poids du cycliste, de la position assise et de l'usage auquel le vélo est destiné. Lorsque vous vous asseyez sur le vélo, la fourche suspendue doit s'enfoncer de 10 à 25 % de son débattement

maximum. Faites régler impérativement la fourche par votre revendeur agréé au moment de la remise du vélo. Le réglage de la suspension est trop souple si la fourche talonne plusieurs fois de manière clairement audible en conduite hors route ou sur des chaussées de mauvaise qualité. Vous devez augmenter la précontrainte du ressort ou la pression pneumatique (g). Si la plage de réglage pour les ressorts acier n'est pas suffisante, faites remplacer les ressorts par votre revendeur agréé.

⚠ AVERTISSEMENT

- Les fourches suspendues sont conçues de manière à pouvoir et devoir compenser les chocs. Si la fourche a un fonctionnement trop rigide ou est bloquée, les chocs seront transmis directement au cadre, à des endroits qui, le plus souvent, ne sont pas destinés à les supporter. Pour cette raison, si votre fourche suspendue est munie d'un dispositif Lock-out (h), n'activez celui-ci que sur des parcours nivelés (routes, chemins de campagne) et jamais en terrain accidenté.
- La fourche suspendue doit être conçue et réglée de sorte qu'elle ne puisse talonner au pire que dans les cas extrêmes. Une suspension trop souple (pression pneumatique insuffisante) se fait souvent sentir, et très souvent aussi entendre, à la dureté des chocs. Ceux-ci se produisent quand la fourche est comprimée de manière brusque et complète. Un talonnage fréquent de la fourche suspendue pourra détériorer la fourche et le cadre à long terme.



Réglage de l'amortissement

L'amortissement est régulé intérieurement par des valves. Le débit d'huile dans ces valves réduit la vitesse à laquelle la fourche suspendue se comprime ou se détend et empêche donc un rebondissement de la suspension après le passage d'un obstacle. Il est possible de cette manière d'optimiser la réaction de la fourche suspendue aux obstacles.

Sur les fourches à suspension pneumatique dotées d'un **amortissement du rebond** (« rebound ») réglable, un bouton de réglage (presque toujours rouge) (a) permet de réduire ou d'augmenter la vitesse de retour (détente). Si le dispositif est muni d'un second bouton (presque toujours bleu) (b), ce dernier permet de régler la vitesse de compression (étape de pression) et/ou d'activer la fonction Lock-out.

Pour effectuer ce réglage, partez de la position d'amortissement ouverte au maximum (compression ou détente sur « - »). Saisissez le cintre des deux mains et actionnez le levier de frein avant. Appuyez-vous de tout votre poids sur la fourche avant (c), puis relâchez immédiatement la pression. La fourche se détendra à pratiquement la même vitesse que celle avec laquelle il s'est enfoncé.

Tournez désormais le bouton de réglage rouge d'un clic dans la direction « + ». Réappuyez la fourche vers le bas en ayant actionné le frein avant, puis relâchez-la tout aussi soudainement. Vous remarquerez que la détente est un peu moins rapide.

Répétez ces opérations de compression, puis de relâchement en limitant de plus en plus la vitesse de retour de la suspension. Cela vous permet de comprendre le fonctionnement de la vitesse de retour de la compression.

Généralement, le rebond est réglé de manière à se détendre en cas de freinage doux, sans toutefois se déplacer trop lentement. Une détente retardée, qui surviendrait à la fin de la procédure de rampe, est dans tous les cas trop élevée.

Puis, roulez sur un obstacle (par exemple, descendez d'un trottoir) et fermez l'amortissement du rebond par petites étapes (vers la position « + ») jusqu'à ce que la fourche suspendue ne rebondisse qu'une à deux fois maximum après s'être comprimé et détendu. Essayez toujours le vélo hors route après une modification du réglage (d).



Dans certains cas, les fourches suspendues sont également équipées d'un **amortissement de la compression** (« compression ») (e). L'amortissement typique de la compression, ou sur certaines fourches suspendues l'amortissement de la compression High speed, ralentit la compression de la fourche lorsque vous passez un obstacle à vitesse élevée. Une vitesse de compression rapide provoquerait en effet très probablement un talonnage.

Un amortissement plus faible permet d'obtenir une bonne réponse de la fourche, mais pourra dans certaines circonstances engendrer une compression trop forte de la fourche suspendue lors du passage rapide d'obstacles, comme par ex. des marches, ou encore un tangage lorsque le cycliste roule en danseuse. Un amortissement trop fort durcit la suspension et nuit donc au confort de conduite.

Si vous avez réglé le « sag » correctement comme décrit plus haut et si la fourche se comporte correctement lors d'un parcours d'essai, mais si elle a tendance à talonner dans des situations extrêmes, vous pouvez légèrement augmenter l'amortissement de la compression (f).

Dans ce cas également, travaillez par petits crans, car un amortissement de la compression trop dur empêche la fourche suspendue d'utiliser l'ensemble de son débattement. Le bon réglage de l'amortissement de la compression sera généralement une procédure de longue haleine, qui doit être réalisée de manière consciencieuse et par petites étapes.

Ici aussi, commencez par le cran le plus faible, c'est-à-dire la position « - » ou « open » du bouton/de la molette de réglage.

Essayez toujours le vélo hors route après une modification du réglage. Si vous n'êtes pas sûr de pouvoir procéder au réglage de l'amortissement ou si des problèmes se présentent, demandez conseil à votre revendeur agréé ou suivez les instructions données dans la notice technique fournie par le fabricant de la fourche suspendue (g).

⚠ AVERTISSEMENT

- *Si la fourche est trop amortie (détente), il est possible qu'elle ne puisse plus se détendre entre des obstacles franchis rapidement. Risque d'accident !*
- *N'intervenez jamais à la légère sur des vis avec des outils si vous n'avez pas l'entière certitude qu'elles font partie d'un système de réglage. Vous pourriez, sans le savoir, desserrer un mécanisme de fixation et provoquer une chute. Les dispositifs de réglage de tous les fabricants se manipulent généralement avec les doigts et sont gradués ou signalés par un « + » (pour un amortissement plus grand/une suspension plus dure) et un « - » (h).*



⚠️ AVERTISSEMENT

Si vous montez un nouveau pneu avant, assurez-vous qu'il ne frotte pas contre le té de la fourche quand la fourche se comprime complètement. Évacuez le cas échéant tout l'air de la fourche suspendue et poussez le cintre avec force vers le bas ^(a) pour contrôler cet état. La roue avant pourrait se bloquer. Risque d'accident !

N'utilisez pas votre vélo si la fourche suspendue talonne fréquemment. La fourche elle-même et le cadre pourraient subir des dommages. Ajustez toujours la raideur du ressort en fonction du poids du cycliste et de ses bagages ^(b) ainsi que des conditions d'utilisation.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Adressez vous à votre revendeur agréé ou suivez les indications correspondantes qui sont fournies dans la notice technique du fabricant de fourches suspendues.

Lock-out

Si vous roulez longtemps en position debout (« en danseuse ») en montée en usant de beaucoup de force, la fourche suspendue aura tendance à « osciller ». Dans ce cas, nous vous conseillons de bloquer l'amortissement si la fourche suspendue est dotée d'un mécanisme Lock-out ^(c). Lors de la conduite (en descente) sur un sol non plat, il faut impérativement ouvrir le dispositif Lock-out.

⚠️ AVERTISSEMENT

N'activez pas la fonction Lock-out si vous roulez en terrain accidenté ^(d), mais seulement sur des parcours nivelés (routes, chemins de campagne).



Maintenance

Les fourches suspendues sont des composants sophistiqués qui requièrent une maintenance et un entretien réguliers. Presque tous les distributeurs de fourches suspendues disposent entre-temps de centres d'assistance technique où vous pouvez faire réparer votre fourche et la soumettre à une révision périodique selon l'utilisation (par ex. tous les ans). Faites contrôler régulièrement l'ensemble de la visserie par votre revendeur agréé.

Tenez compte dans tous les cas des quelques conseils d'entretien suivants :

Veillez à ce que les surfaces lisses des tubes plongeurs soient toujours propres. Si la fourche est sale, nettoyez-la avec de l'eau et une éponge douce (e).

Après avoir nettoyé le vélo, pulvérisez un peu de lubrifiant (f) autorisé par le fabricant de la fourche suspendue ou appliquez une très fine couche d'huile hydraulique sur les plongeurs de la fourche. Comprimez ensuite la fourche plusieurs fois et essuyez les résidus de lubrifiant avec un chiffon propre avant d'entreprendre votre sortie.

N'utilisez pour le nettoyage aucun appareil à jet de vapeur (g) ni détergents puissants. Demandez à votre revendeur agréé qu'il vous conseille sur le choix d'un produit approprié.

Sur les fourches dotées d'une suspension à élastomères, il vous est recommandé de nettoyer régulièrement les ressorts élastomères et de les lubrifier avec une graisse ne contenant ni résine ni acide. Certains fabricants de fourches fournissent de la graisse spéciale pour l'entretien (h). Conformez-vous impérativement aux recommandations du fabricant. Pour les fourches à suspension pneumatique, un contrôle régulier de la pression d'air s'impose car cette dernière a tendance à diminuer avec le temps.

REMARQUE

Les fourches suspendues sont exposées en permanence aux projections d'eau et de boue de la roue avant. Nettoyez-le avec beaucoup d'eau après chaque sortie.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Les éléments de suspension sont des composants de construction sophistiqués. Confiez à votre revendeur agréé les opérations de maintenance et, en particulier, le désassemblage des éléments de suspension.

Faites inspecter votre vélo avec la fourche suspendue au moins une fois par an dans un des centres d'assistance technique du fabricant de fourches.



SUSPENSION ARRIÈRE

Les vélos tout-suspendus (a) sont dotés, en plus de la fourche suspendue, d'un triangle arrière articulé dont la suspension et l'amortissement sont assurés par un amortisseur (b). Cette suspension arrière permet une meilleure maîtrise du vélo en conduite tout terrain ou sur des chaussées de mauvaise qualité. Elle amortit en outre considérablement les secousses supportées par le cycliste et le vélo. L'amortisseur fonctionne normalement avec un ressort pneumatique ou – plus rarement – un ressort acier. L'amortissement lui-même est assuré habituellement avec de l'huile. Selon le système, un ou plusieurs axes de palier sont prévus.

Particularités de la position assise

Selon le réglage de la suspension arrière, la selle peut basculer légèrement vers l'arrière quand vous vous asseyez dessus, élément dont vous devez tenir compte lors du réglage de l'inclinaison de la selle. Si vous n'êtes pas à l'aise sur votre selle, inclinez légèrement le bec de la selle vers l'avant par rapport au réglage normal.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Les vélos tout suspendus ont une garde au sol nettement supérieure, comparés aux vélos non suspendus. Un réglage correct de la hauteur de la selle ne permet donc généralement pas au pilote de toucher le sol avec les pieds. Au début, réglez votre selle plus bas que la hauteur requise et entraînez-vous à monter sur votre vélo et à en descendre.



Réglage de la dureté du ressort

Pour fonctionner de manière optimale, l'amortisseur (c) doit être ajusté en fonction du poids du cycliste, de la position assise et de l'usage auquel le vélo est destiné (d). Confiez impérativement ce travail à votre revendeur agréé lors de la remise du vélo.

Le réglage de la suspension est trop souple, si l'amortisseur talonne plusieurs fois en conduite hors route. Vous devez augmenter la précontrainte ou la pression. Si la plage de réglage pour un ressort acier n'est pas suffisante, faites remplacer le ressort par votre revendeur agréé.

⚠ AVERTISSEMENT

Les triangles arrière de cadres tout suspendus sont installés de telle sorte à pouvoir et à devoir compenser les chocs. Si l'amortisseur a un fonctionnement trop rigide ou est bloqué, les chocs seront transmis directement au cadre, à des endroits qui, le plus souvent, ne sont pas destinés à les supporter. Pour cette raison, si votre amortisseur est muni d'un dispositif Lock-out, n'activez celui-ci que sur des parcours nivelés (routes, chemins de campagne) et jamais en terrain accidenté.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Les fabricants d'amortisseur arrière joignent en règle générale une notice technique à leur produit. Lisez-la attentivement avant de procéder à une modification du réglage ou à un entretien.

⚠ AVERTISSEMENT

L'amortisseur doit être conçu et réglé de sorte qu'il ne puisse talonner au pire que dans les cas extrêmes. Une suspension trop souple (pression pneumatique insuffisante) se fait souvent sentir, et très souvent aussi entendre, à la dureté des chocs. Ceci est le cas quand l'amortisseur est comprimé de manière brusque et complète. Un talonnage fréquent de l'amortisseur pourra détériorer l'amortisseur et le cadre à long terme.

Réglage de l'amortissement

L'amortissement est régulé intérieurement par des valves. Le débit d'huile dans ces valves réduit la vitesse à laquelle l'amortisseur arrière se comprime ou se détend et empêche donc un rebondissement de la suspension après le passage d'un obstacle. Il est possible de cette manière d'optimiser la réaction de l'amortisseur aux obstacles.

Sur les amortisseurs arrière (e) dotés d'un **amortissement du rebond** (« rebound ») réglable, un bouton de réglage (presque toujours rouge) (f) permet de réduire ou d'augmenter la vitesse de retour (détente). Si le dispositif est muni d'un second bouton (presque toujours bleu), ce dernier permet de régler la vitesse de compression (étage de pression) et/ou d'activer la fonction Lock-out.

Pour effectuer ce réglage, partez de la position d'amortissement ouverte au maximum (compression ou détente sur « - » ou « fast »). Saisissez la selle avec les deux mains. Appuyez-vous de tout votre poids sur la selle (g), puis relâchez immédiatement la pression. L'amortisseur arrière se détendra à pratiquement la même vitesse que celle avec laquelle il s'est enfoncé.

Tournez désormais le bouton de réglage rouge d'un clic dans la direction « + » ou « slow » (h). Réappuyez la selle vers le bas, puis relâchez-la tout aussi soudainement. Vous remarquerez que la détente est un peu moins rapide. Répétez ces opérations de compression, puis de relâchement en limitant de plus en plus la vitesse de retour de la suspension. Cela vous permet de comprendre le fonctionnement de la vitesse de retour de la compression.

Généralement, le rebond est réglé de manière à se détendre en cas de freinage doux, sans toutefois se déplacer trop lentement. Une détente retardée, qui surviendrait à la fin de la procédure de rampe, est dans tous les cas trop élevée.

Puis, roulez sur un obstacle (par exemple, descendez d'un trottoir) et fermez l'amortissement du rebond par petites étapes (vers la position « + » ou « slow ») jusqu'à ce que le triangle arrière ne rebondisse qu'une à deux fois maximum après s'être comprimé et détendu. Essayez toujours le vélo hors route après une modification du réglage.



Dans certains cas, les amortisseurs arrière sont également équipés d'un **amortissement de la compression** (« compression ») (a+b). L'amortissement typique de la compression, ou sur certains amortisseurs arrière l'amortissement de la compression High speed, ralentit la compression lorsque vous passez un obstacle à vitesse élevée. Une vitesse de compression rapide provoquerait en effet très probablement un talonnage de l'amortisseur arrière.

Un amortissement plus faible permet d'obtenir une bonne réponse de l'amortisseur, mais pourra dans certaines circonstances engendrer une compression trop forte du triangle arrière lors du passage rapide d'obstacles, comme par ex. des marches, ou encore un tangage lorsque le cycliste roule en danseuse. Un amortissement plus fort durcit la suspension et nuit donc au confort de conduite.

Si vous avez réglé le « sag » correctement comme décrit plus haut et si l'amortisseur arrière se comporte correctement lors d'un parcours d'essai, mais s'il a tendance à talonner dans des situations extrêmes, vous pouvez légèrement augmenter l'amortissement de la compression.

Dans ce cas également, travaillez par petits crans, car un amortissement de la compression trop dur empêche l'amortisseur arrière d'utiliser l'ensemble de son débattement. Le bon réglage de l'amortissement de la compression sera généralement une procédure de longue haleine, qui doit être réalisée de manière consciencieuse et par petites étapes.

Ici aussi, commencez par le cran le plus faible, c'est-à-dire la position « - » ou « firm » du bouton/de la molette de réglage.

Essayez toujours le vélo hors route après une modification du réglage (c).

Si vous n'êtes pas sûr de pouvoir procéder au réglage de l'amortissement ou si des problèmes se présentent, demandez conseil à votre revendeur agréé ou suivez les instructions données dans la notice technique fournie par le fabricant de l'amortisseur.

Lock-out

Si vous roulez longtemps en position debout (« en danseuse ») en montée en usant de beaucoup de force, le triangle arrière aura tendance à « osciller ». Dans ce cas, nous vous conseillons de bloquer l'amortissement si l'amortisseur arrière est doté d'un mécanisme Lock-out. Lors de la conduite (en descente) sur un sol non plat, il faut impérativement ouvrir le dispositif Lock-out.

De nombreux VTT sont munis d'un levier Lock-out sur le cintre. Dans le cas des éléments de suspension Fox « Climb mode » correspond à un Lock-out (d).



⚠ AVERTISSEMENT

N'intervenez jamais à la légère sur des vis si vous n'avez pas l'entière certitude qu'elles font partie d'un système de réglage. Vous pourriez, sans le savoir, desserrer un mécanisme de fixation et provoquer une chute. Les dispositifs de réglage de tous les fabricants sont généralement gradués ou signalés par un « + » (pour un amortissement plus grand/une suspension plus dure) et un « - » (e).

N'utilisez pas votre vélo si l'amortisseur talonne fréquemment. L'amortisseur lui-même et le cadre pourraient subir des dommages. Ajustez toujours la dureté du ressort en fonction du poids du cycliste et des conditions d'utilisation.

Si l'amortisseur arrière est trop amorti (détente), il est possible que le triangle arrière ne puisse plus se détendre entre des obstacles franchis rapidement. Risque d'accident !

Si vous montez un nouveau pneu arrière, assurez-vous qu'il ne frotte pas contre le cadre quand le triangle arrière se comprime complètement. Évacuez le cas échéant tout l'air de l'amortisseur arrière et poussez la selle avec force vers le bas pour contrôler cet état. La roue arrière pourrait se bloquer. Risque d'accident !



⚠ AVERTISSEMENT

N'activez pas la fonction Lock-out si vous roulez en terrain accidenté (f), mais seulement sur des parcours nivelés (routes, chemins de campagne).

Maintenance

Les amortisseurs et les triangles arrière sont des composants sophistiqués qui requièrent une maintenance et un entretien réguliers. Presque tous les distributeurs disposent entre-temps de centres d'assistance technique où vous pouvez faire réparer votre amortisseur et le soumettre périodiquement à une révision générale (par ex. tous les ans) suivant son utilisation. Faites contrôler régulièrement l'ensemble de la visserie par votre revendeur agréé. Tenez compte dans tous les cas des quelques conseils d'entretien suivants :

Pour les amortisseurs à suspension pneumatique, un contrôle régulier de la pression d'air s'impose car cette dernière a tendance à diminuer avec le temps. Veillez à ce que la surface de glissement de la tige du piston reste propre. Nettoyez après chaque sortie l'amortisseur et le triangle arrière, en particulier les zones des paliers, avec de l'eau et un chiffon doux (g). Après avoir nettoyé le vélo, pulvérisez un peu de lubrifiant en aérosol agréé par le fabricant (h) sur la tige du piston de l'amortisseur et les zones des paliers ou enduisez-les d'une très mince couche d'huile hydraulique.



Comprimez ensuite le triangle arrière plusieurs fois (a) et essayez les résidus de lubrifiant avec un chiffon propre avant d'entreprendre la prochaine sortie.

N'utilisez pour le nettoyage aucun appareil à jet de vapeur (b) ni détergents puissants ! Demandez à votre revendeur agréé qu'il vous conseille sur le choix d'un produit approprié.

Contrôlez régulièrement toutes les fixations du triangle arrière. Vérifiez aussi s'il les paliers du triangle arrière ne présentent un jeu latéral ou les paliers de l'amortisseur arrière un jeu vertical.

Pour ce faire, saisissez votre vélo par la selle, soulevez-le et essayez de faire bouger la roue arrière latéralement. Demandez éventuellement à une personne de tenir fermement la partie avant du cadre.

Pour contrôler le jeu au niveau de l'amortisseur arrière, déposez la roue arrière délicatement sur le sol et soulevez-la de nouveau légèrement (c). Soyez attentif aux bruits suspects. Demandez sans tarder à votre revendeur agréé de supprimer les jeux éventuellement détectés.

REMARQUE

L'amortisseur arrière est exposé en permanence aux projections d'eau et de boue de la roue arrière. Nettoyez-le avec beaucoup d'eau et un chiffon après chaque sortie (d).

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Les amortisseurs et les triangles arrière sont des composants de construction sophistiqués. Confiez à votre revendeur agréé les opérations de maintenance et, en particulier, le désassemblage des éléments de suspension.

Faites inspecter votre vélo avec suspension arrière au moins un fois par an dans un des centres d'assistance technique du fabricant.



ÉQUIPEMENTS RELATIFS À LA PRATIQUE DU VÉLO

Casques de vélo et lunettes

L'utilisation d'un casque de vélo est vivement conseillée. Votre revendeur agréé vous propose un choix de casques de différentes tailles (e).

Les casques de vélo sont autorisés uniquement pour être portés lorsqu'on se déplace à vélo. Conformez-vous aux instructions du fabricant.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne roulez jamais sans casque ni lunettes (f) ! Le casque le plus sophistiqué ne sert à rien s'il n'est pas de taille appropriée ou si ses sangles ne sont pas correctement réglées.

Outre un casque vélo et des vêtements appropriés, nous vous recommandons vivement de porter des lunettes de protection quand vous vous déplacez à vélo.

Elles vous protégeront non seulement contre le soleil et le vent mais aussi contre les moucheron et autres corps étrangers, qui peuvent voler dans vos yeux et gêner la vue. **Risque d'accident !**

Votre revendeur agréé dispose d'un choix varié de lunettes et pourra vous conseiller.



Vêtements

⚠ AVERTISSEMENT

Ne roulez jamais avec un pantalon large ou une jupe, lesquels pourraient se prendre dans les rayons de la roue, dans la chaîne ou le pédalier. Utilisez éventuellement des bandes ou des pinces protégè-pantalons (g).

Portez des habits aux couleurs vives pour être mieux vu des autres usagers.

Pédales et chaussures

Les chaussures destinées à la pratique cycliste doivent être fabriquées dans un matériau solide assurant un bon maintien et disposer d'une semelle rigide qui ne puisse pas se déformer par l'appui de la chaussure sur la pédale. Évitez de porter des chaussures avec talons larges, car ceux-ci empêcheraient vos pieds d'adopter une position naturelle.

Des chaussures spéciales s'imposent si votre vélo tout terrain est équipé de pédales dites automatiques (h). Sur ces chaussures, de petites cales de maintien (« cleats ») sont intégrées dans les semelles, permettant une fixation solide de la chaussure sur la pédale tout en offrant un confort au moins suffisant pour la marche.



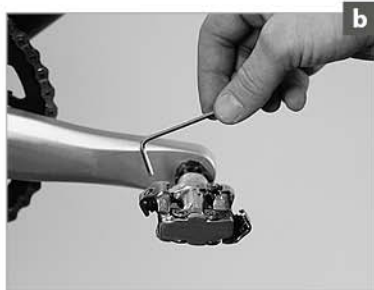
L'avantage principal des pédales automatiques (a) est qu'elles empêchent le pied de déraiper sur les pédales, même quand vous roulez vite ou sur terrain cahoteux. De plus, grâce à la fixation fixe, le pied peut aussi bien appuyer que tirer sur la pédale. Pour enclencher la chaussure dans la pédale automatique, vous devez habituellement placer cette dernière en position basse puis poser le pied dessus, en engageant d'abord la pointe de la cale dans la bride avant et en appuyant ensuite sur toute la surface de la pédale amenée à l'horizontale. En général, la chaussure s'enclenche alors en produisant un clic caractéristique.

Le seuil de déclenchement des pédales automatiques peut être réglé à l'aide d'une clé Allen (b). Vous pouvez éliminer les craquements et les grincements en appliquant un peu de graisse au niveau des points de contact. Ceux-ci peuvent être aussi indiquer une usure – tout comme la sensation de « mou » dans la pédale. Contrôlez les cales régulièrement.

⚠ AVERTISSEMENT

Veillez à ce que les vis de fixation des cales soient correctement serrées. Si les vis sont desserrées, elles peuvent empêcher le dégagement des chaussures en cas de besoin. Risque d'accident !

Entraînez-vous, d'abord à l'arrêt, puis sur une surface à l'écart de la circulation, à engager la chaussure, puis à enclencher et déclencher la cale sur la pédale (c).



⚠ AVERTISSEMENT

Roulez uniquement avec un système de pédales automatiques qui s'enclenche et se déclenche sans problèmes. Si la pédale ne fonctionne correctement ou si la cale est très usée, la chaussure peut se dégager accidentellement de la pédale. Dans d'autres cas, il peut s'avérer au contraire difficile, voire impossible de débloquer la chaussure. Vous risquez chaque fois l'accident !

Veillez à ce que les pédales et les semelles de chaussures soient toujours exemptes de boue ou d'autres corps étrangers (d) et lubrifiez régulièrement le mécanisme d'enclenchement avec de l'huile.

⚠ ATTENTION

Certaines pédales de VTT, dites pédales plate-forme, sont conçues pour fournir aux chaussures un maintien optimal, un élément très important si vous pratiquez par exemple le dirt ou le freeride. C'est pourquoi ces chaussures sont munies de rebords saillants et/ou de crampons. Pour ne pas que vous vous blessiez sur ces pédales, nous vous conseillons de porter des protections adaptées telles que genouillères, jambières, etc.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Lisez la notice technique du fabricant de chaussures et demandez à votre revendeur agréé qu'il vous conseille sur les divers modèles de chaussures existants.

Accessoires

Votre nouvelle acquisition contient la promesse de nombreuses heures de plaisir en promenade. Selon l'utilisation que vous envisagez de faire de votre vélo, vous devrez adapter son équipement pour en tirer le meilleur parti. Vous trouverez chez votre revendeur agréé de nombreux accessoires utiles qui vous permettront de jouir d'un confort et d'une sécurité accrus. Vous avez la possibilité d'installer divers accessoires (e) sur votre vélo. Veillez à ce qu'ils répondent aux exigences des normes NF EN ainsi qu'aux réglementations du code de la route et aux autorisations de circulation en vigueur dans le pays où vous vous trouvez. Toutes les pièces montées ultérieurement sur votre vélo doivent être compatibles avec celui-ci.

⚠ AVERTISSEMENT

Des accessoires inappropriés peuvent affecter les caractéristiques d'un vélo au point de causer un accident. Aussi demandez toujours conseil à votre revendeur agréé avec l'installation de nouveaux accessoires sur votre vélo et respectez impérativement les instructions concernant l'utilisation du vélo conforme à l'usage prévu.

Systèmes antivol

N'oubliez pas de vous munir d'un antivol articulé pliable, chaîne (f) ou en U de qualité. Pour vous prémunir efficacement contre le vol, attachez votre vélo (le cadre et, si possible, également les roues) à un point fixe.



Kit de réparation

Les accessoires essentiels à la réussite d'une randonnée sont la pompe et une petite trousse à outils contenant deux démonte-pneus en plastique, les clés Allen les plus courantes, une chambre à air de rechange, quelques rustines et de la colle, éventuellement votre téléphone portable et un peu d'argent (g). Ainsi équipé, vous pourrez faire face à toute crevaison inattendue.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Le montage d'accessoires autres que ceux d'origine, tels que des garde-boues, des porte-bagages, etc. peut affecter le bon fonctionnement de votre vélo. Il est toujours préférable de consulter au préalable votre revendeur agréé avant d'installer un accessoire quelconque sur votre vélo.

Avant d'acheter des sonnettes ou des klaxons d'appoint, ou encore des lampes d'éclairage, vérifiez avec certitude que ces accessoires sont autorisés par la loi, qu'ils sont homologués et satisfont aux conditions d'utilisation sur la voie publique. Les lampes d'appoint alimentées par accumulateurs ou piles doivent être repérées par une ligne serpentine suivie de la lettre « K » (h).

TRANSPORT DES BAGAGES

Transport des bagages sur des cadres non suspendus

Vous pouvez transporter des bagages à vélo de plusieurs manières. La façon dont des bagages peuvent être le mieux transportés dépend en premier lieu de leur poids et de leur volume. Pour les bagages de faible encombrement et légers, l'utilisation d'un sac à dos spécial peut s'avérer suffisante (a). Pour des bagages plus encombrants, vous pourrez avoir recours à des systèmes plus élaborés pour la fixation des bagages. Avant de faire un choix, assurez-vous cependant que le système choisi est compatible avec les caractéristiques de votre VTT. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

Certains VTT sans suspension arrière peuvent être équipés d'un porte-bagages (b). Renseignez-vous auprès de votre revendeur agréé sur les possibilités de fixation existantes sur votre vélo et sur les porte-bagages qui peuvent être utilisés.

Il est conseillé dans ce cas d'utiliser des sacoches robustes (c) offrant autant que possible un centre de gravité bas.

Lors de l'achat de vos sacoches, privilégiez les modèles offrant une protection efficace contre les intempéries.

Nous déconseillons en principe la fixation de bagages sur les fourches suspendues.

Veillez à bien répartir la charge lorsque vous chargez votre vélo. Placez les objets lourds de préférence dans le bas de vos sacoches. Réservez la sacoche du cintre et le plateau du porte-bagages plutôt aux objets légers.

⚠ AVERTISSEMENT

- Évitez de surcharger votre vélo (voir sa carte d'identification) et respectez la charge autorisée éventuellement estampée ou gravée sur le porte-bagages.**
- Adaptez si possible la fourche suspension (d) et la pression des pneus à la charge supplémentaire.**
- Les bagages supplémentaires ont une influence sur le comportement du vélo et allongent notamment les distances de freinage ! Si vous manquez de pratique, entraînez-vous à conduire un vélo chargé en choisissant un endroit à l'écart de la circulation.**



TRANSPORT DES ENFANTS

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

- e** Avant de tracter une remorque (e+f) avec votre vélo, vérifiez que le vélo est bien adapté et conçu pour cela. Consultez la carte d'identification de votre vélo et renseignez-vous auprès de votre revendeur agréé.
- g** Avant d'installer un dispositif d'attelage tandem (g) sur votre vélo, contrôlez si le vélo est prévu pour cet usage. Consultez la carte d'identification de votre vélo et renseignez-vous auprès de votre revendeur agréé.

Le transport des enfants n'est possible et autorisé qu'avec des sièges spéciaux (h) et des remorques pour enfants.

Sièges pour enfant

⚠ AVERTISSEMENT

- a** La conception de la plupart des vélos tous terrain ne permet pas le montage d'un siège pour enfant. Cela vaut en particulier pour les cadres très légers. Renseignez-vous auprès de votre revendeur agréé et reportez-vous à la carte d'identification de votre vélo. Lisez aussi la notice technique du siège pour enfant.



Remorques pour enfant

⚠ AVERTISSEMENT

- a** Veillez à ce que votre ou vos petits passagers aient toujours leur ceinture de sécurité attachée, pour empêcher qu'ils ne bougent trop dans la remorque et ne risquent de la faire basculer par des mouvements incontrôlés.
- b** Avant de tracter une remorque avec votre vélo, équipez-la avec la signalisation routière requise par le code de la route et allumez l'éclairage lorsque la visibilité est mauvaise ou à la tombée de la nuit.

Systèmes de remorquage / d'attelage tandem pour vélo d'enfant

⚠ AVERTISSEMENT

- c** Veillez toujours à ce que votre enfant porte un casque adapté et réglé à sa taille. Un siège pour enfant ou une remorque offre une protection très limitée en cas d'accident. Pensez à toujours porter vous aussi un casque.
- d** Achetez uniquement un siège pour enfant, une remorque pour enfant et un dispositif d'attelage attestants qu'ils sont conformes aux normes en vigueur (par exemple DIN/GS, NF) et assurez-vous dans tous les cas de leur montage correct. Vous trouverez sur les systèmes en question des informations complètes dans les notices des fabricants qui vous seront remises à l'achat des dispositifs.

TRANSPORT DU VÉLO

En voiture

Presque tous les équipementiers et constructeurs automobiles proposent entre-temps des systèmes qui permettent le transport des vélos (a) sans avoir à les démonter.

Habituellement, les vélos sont placés sur un rail et fixés par un bras d'accrochage enserrant le tube diagonal. Une fixation inadaptée peut endommager le cadre irrémédiablement. Les cadres en aluminium aux parois minces ainsi que les cadres en carbone sont particulièrement exposés à ce type de dommages. Du fait des caractéristiques du carbone, une détérioration sérieuse du cadre peut ne pas être détectée immédiatement et provoquer, au cours d'une utilisation ultérieure un accident imprévu aux conséquences fatales. Les magasins d'accessoires auto proposent des modèles spéciaux adaptés au transport de tels vélos.

Par rapport aux porte-vélos installés sur la galerie, les porte-vélos sur hayon, de plus en plus répandus, offrent l'avantage de ne pas vous obliger à soulever le vélo très haut pour le fixer. Veillez à ce que les fixations de votre porte-vélo n'endommagent pas la fourche et le cadre. **Risque de rupture !**

Lors de l'achat du porte-vélo, veillez à ce qu'il indique les labels prouvant sa conformité aux normes de sécurité en vigueur dans votre pays (par ex. marque GS, NF).

Conformez-vous à la notice technique du porte-vélo (b) et ne dépassez jamais la charge utile autorisée ni la vitesse maximale recommandée ou réglementaire. Tenez compte éventuellement de la charge d'appui requise du dispositif d'attelage de la remorque.

⚠ AVERTISSEMENT

- **Veillez à ce qu'aucun accessoire susceptible de se détacher (outil, sacoches (c), siège pour enfant, etc.) ne se trouve sur le vélo. Risque d'accident !**
- **Ne choisissez pas de porte-vélo qui oblige à renverser le vélo et à le fixer tête en bas par le cintre et la selle. Ce mode de fixation sollicite considérablement le cintre, la potence, la selle et la tige de selle pendant le transport. Proscrivez l'emploi de porte-vélos où le vélo est fixé au niveau des manivelles. Risque de rupture !**
- **Contrôlez la fixation du vélo, avant mais aussi régulièrement pendant le déplacement. Si le vélo devait se détacher du porte-vélo pendant le transport, il pourrait mettre en danger d'autres usagers.**

REMARQUE

- **Attachez les vélos sur le porte-vélo avec un antivol supplémentaire (d) lorsque vous faites par exemple une pause.**



⚠ AVERTISSEMENT

Ne déposez pas le vélo ou des composants dans l'habitacle sans les arrimer (e). Des pièces non fixées pourraient constituer un danger pour les occupants du véhicule en cas de freinage brusque.

Prenez soin de ne pas masquer l'éclairage ni la plaque minéralogique de votre voiture. Dans certains cas, l'utilisation d'un deuxième rétroviseur peut être obligatoire.

Tirez sur les leviers de frein et maintenez-les en position avec un élastique solide si vous transportez un vélo muni de freins à disque hydrauliques couché ou suspendu.

REMARQUE

Attention ! Des étriers de fixation inadaptés peuvent écraser les tubes de cadre surdimensionnés (f). Des cadres en carbone ne doivent en aucun cas être coincés dans des étriers de fixation.

Tenez compte de l'augmentation de hauteur de votre véhicule. Mesurez la hauteur totale du véhicule et apposez une note de rappel bien visible sur le cockpit ou le volant.

Sur les vélos équipés de freins à disque, introduisez les cales de transport dans les étriers de frein si vous souhaitez transporter le vélo sans les roues.



Par le train / les transports publics

L'admission des vélos dans les transports publics urbains et péri-urbains est réglementée différemment selon les villes. Par exemple, pour certaines agglomérations, vous ne pouvez pas prendre avec vous de vélo dans certaines plages d'horaires ou vous devez pour cela vous acquitter d'un titre de transport spécial. Informez-vous des conditions de transport en vigueur suffisamment tôt avant d'entreprendre un déplacement.

Dans les trains régionaux, les trains express régionaux et les trains inter-régionaux, les conditions de transport des vélos peuvent varier selon les départements, les services de trains et l'ancienneté des équipements : le transport des vélos peut y être gratuit (dans la limite des places disponibles), interdit ou soumis à une réservation obligatoire payante ; il peut par ailleurs être limité à certaines plages d'horaires et être interdit par exemple aux heures de pointe. Les trains permettant le transport de vélos disposent d'espaces spécialement aménagés signalés en règle générale par des pictogrammes. Sur les trains Grandes Lignes, vous devez prévoir une réservation pour le transport de votre vélo si vous souhaitez le transporter non démonté. Vous devez effectuer la réservation en même temps que l'achat de votre titre de transport. Sur ces trains, vous pourrez entreposer votre vélo soit dans un espace vélo, soit, à défaut, dans un fourgon à bagages mis à votre disposition. A noter que seuls certains TGV offrent un espace spécialement aménagé pouvant accueillir 4 vélos.

⚠ ATTENTION

Pour faciliter la montée dans le train et la descente, enlevez éventuellement les sacoches lourdes et encombrantes et autres bagages de votre vélo.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

N'oubliez pas que chaque voyageur ne peut prendre avec lui qu'un seul vélo dans le train.

Informez-vous suffisamment tôt avant un voyage sur les réglementations et prescriptions concernant le transport des vélos en vigueur dans les pays que vous traverserez pendant votre déplacement.

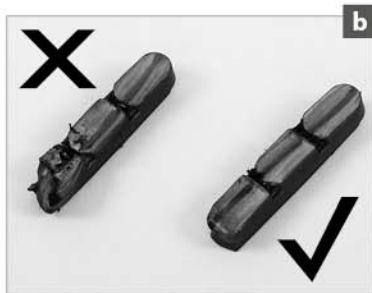
CONSEILS GÉNÉRAUX D'ENTRETIEN ET RÉVISIONS

Entretien et révisions

À la remise de votre vélo par votre revendeur agréé, celui-ci est entièrement monté et prêt à rouler. Néanmoins, vous devrez par la suite entretenir votre vélo régulièrement (a) et le confier à votre revendeur agréé pour des révisions périodiques. Ce n'est qu'ainsi que vous pourrez profiter du fonctionnement durable de tous les composants.

Faites subir une première révision à votre vélo dès les premiers 75 à 225 kilomètres (catégorie 3) ou 5 à 15 heures de service (catégories 3 et 4) et/ou 4 à 12 heures de service (catégorie 5), ou au bout des quatre à six semaines qui suivent l'achat. Cette première révision est indispensable car, dans cette courte période, les rayons des roues subissent un tassement et le système de changement de vitesses peut se dérégler. Ce phénomène de rodage est inévitable. Convenez avec votre revendeur agréé d'une date pour procéder à la révision de votre nouveau vélo. Cette première révision est cruciale pour le fonctionnement fiable et durable de votre vélo.

Des révisions régulières et le remplacement à temps des pièces d'usure, comme par exemple les patins de frein (b) ou les câbles de dérailleur et de frein, sont partie intégrante d'une utilisation conforme à l'usage prévu et ont par conséquent une influence sur la garantie légale et la garantie commerciale de votre vélo.



Après la période de rodage, nous vous recommandons de faire inspecter et réviser régulièrement votre vélo par votre revendeur agréé. Si vous roulez fréquemment sur des routes en mauvais état, les intervalles de révision seront plus courts.

⚠ AVERTISSEMENT

- **Les révisions et les réparations sont des tâches délicates et complexes qui doivent être confiées à un professionnel. Des révisions négligées ou réalisées de manière non professionnelle peuvent entraîner une défaillance de certains organes du vélo. Risque d'accident ! Effectuez uniquement les travaux pour lesquels vous disposez des connaissances techniques nécessaires ainsi que de l'outillage approprié (par exemple, une clé dynamométrique avec ses douilles).**
- **Utilisez uniquement des pièces de rechange d'origine en cas de remplacement nécessaire. Des pièces de rechange d'autres fabricants, comme par exemple des patins ou des pneumatiques d'autres dimensions, peuvent compromettre la fiabilité du vélo. Risque d'accident !**
- **Dans l'intérêt de votre sécurité, amenez le vélo de la catégorie 3 à votre revendeur agréé pour une première révision au bout de 75 à 225 km, soit 5 à 15 heures de service, ou après quatre à six semaines, au plus tard cependant après les trois mois qui suivent l'achat.**
- **Dans l'intérêt de votre sécurité, amenez le vélo de la catégorie 4 à votre revendeur agréé pour une première révision au bout de 5 à 15 heures de service, ou après quatre à six semaines, au plus tard cependant après les trois mois qui suivent l'achat.**
- **Dans l'intérêt de votre sécurité, amenez le vélo de la catégorie 5 à votre revendeur agréé pour une première révision au bout de 4 à 12 heures de service, ou après quatre à six semaines, au plus tard cependant après les trois mois qui suivent l'achat.**

Nettoyage et entretien de routine du vélo

La transpiration, l'encrassement, la salinité (le sel épandu en hiver) sont autant de facteurs néfastes pour votre vélo. Il est pour cette raison très important que vous nettoyez régulièrement tous les composants.

Évitez de nettoyer au jet de vapeur. Le jet puissant de vapeur haute pression est capable de déformer les joints d'étanchéité et de s'infiltrer dans les paliers et les roulements. Il contribue à diluer le lubrifiant, ce qui favorise les frottements. La conséquence à moyen terme : une abrasion accrue des surfaces de roulement, une usure accélérée des roulements eux-mêmes. Le jet à vapeur peut en outre décoller les pastilles de protection et autres autocollants du cadre.

Optez pour un procédé de nettoyage moins agressif pour votre vélo : un jet d'eau à faible pression ou un seau d'eau, une éponge ou un gros pinceau. Un nettoyage à la main vous permettra en outre de déceler assez tôt une peinture endommagée (e), des pièces usées ou des défauts.

Après chaque nettoyage, nous vous conseillons de contrôler l'État d'usure de la chaîne et de la lubrifier (f) (voir le chapitre « **Chaîne : entretien et usure** »).

Appliquez de la cire dure de qualité courante (g) sur la peinture, les surfaces métalliques et en carbone (exceptées les surfaces de freinage) pour les conserver. Polissez après le séchage.



⚠ AVERTISSEMENT

- Lors du nettoyage, soyez attentif à la présence éventuelle de fissures, de rayures, de déformations ou d'altérations de couleur du matériel. Faites remplacer les composants défectueux sans tarder et effectuez des retouches sur la peinture endommagée. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.**
- N'appliquez pas de produit d'entretien ni d'huile sur les patins de freins, les disques de frein ou sur les surfaces de freinage des jantes. Ceci pourrait rendre les freins inopérants (voir le chapitre « Système de freinage »). Évitez absolument d'appliquer de la graisse ou du lubrifiant dans les zones de serrage en carbone (h), par exemple au niveau du cintre, de la potence, de la tige de selle et du tube de selle. Il est possible qu'une fois graissés, les composants en carbone ne puissent plus être fixés correctement par la suite.**

REMARQUE

- Évitez de nettoyer votre vélo avec un jet d'eau ou un jet de vapeur puissant ou si vous le faites, maintenez au moins une certaine distance par rapport au cadre et aux composants.**
- Enlevez les restes de graisse ou d'huile adhérant sur les surfaces de peinture et de carbone avec un produit nettoyant à base de pétrole. Proscrivez absolument l'emploi de dégraisseurs contenant de l'acétone, du chlorure de méthyle ou autres, ainsi que l'emploi de détergents, non neutres ou chimiques, contenant des solvants. Ces produits pourraient attaquer les surfaces.**

CALENDRIER D'ENTRETIEN ET DE MAINTENANCE

Même après la période de rodage, vous avez tout intérêt à faire réviser votre vélo à intervalles réguliers. Les intervalles indiqués dans le tableau suivant sont donnés à titre indicatif pour les cyclistes parcourant entre 1 000 et 1 500 km (soit l'équivalent de 50 à 100 heures de service) par an.

Si vous effectuez régulièrement un kilométrage plus important, ou roulez très fréquemment sur des chaussées en mauvais état, les intervalles d'entretien seront plus courts compte tenu de l'utilisation plus intense. Ceci vaut en particulier pour les vélos de dirt, freeride, downhill etc.

Composant	Opération	Avant chaque sortie	Mensuellement	Annuellement	Autres intervalles
Éclairage	Vérifier le fonctionnement	■			
Pneumatiques	Contrôler la pression	■			
	Contrôler les empreintes et les flancs		■		
Freins (sur jantes)	Contrôler la course de levier, l'état d'usure et ev. la position des patins par rapport aux jantes ; test de freinage à l'arrêt	■			
Freins (sur jantes), patins	Nettoyer		■		
Câbles de frein / patins / durites	Contrôle visuel		■		
Freins (à disque)	Contrôler la course de levier, l'épaisseur des plaquettes, l'étanchéité, Procéder à un test de freinage à l'arrêt	■			
	Changer le liquide de frein (dans le cas de liquide DOT)			×	
Fourche suspendue	Vérifier la visserie			×	
	Grosse maintenance (changer l'huile ou lubrifier es élastomères)			×	
Amortisseur	Grosse maintenance			×	
Jantes (sur vélos avec freins sur jante)	Contrôler l'épaisseur des parois, éventuellement remplacer				× Au plus tard après 2e jeu de patins
Fourche (rigide)	Vérifier et éventuellement changer				× Au moins tous les 2 ans
Tige de selle à hauteur variable ou suspendue	Maintenance			×	
	Vérifier le jeu		■		
Suspension arrière	Vérifier le jeu des roulements		■		
	Contrôler les vis de fixation			×	

Composant	Opération	Avant chaque sortie	Mensuelle-ment	Annuelle-ment	Autres intervalles
Boîtier de pédalier	Vérifier le jeu des roulements		■		
	Démonter et graisser de nouveau (cuvettes)				✗
Chaîne	Contrôler et éventuellement graisser	■			
	Vérifier l'usure, éventuellement remplacer				✗ Au bout de 800 km ou 40 heures de service
Manivelles	Contrôler ou resserrer		■		
Peinture/surface anodisée/carbone	Entretenir				■ Au moins tous les 6 mois
Roues / rayons	Vérifier la circularité et la tension des rayons		■		
	Centrer ou retendre				✗ Si nécessaire
Cintre et potence (en aluminium et carbone)	Vérifier et éventuellement changer				✗ Au moins tous les 2 ans
Jeu de direction	Vérifier le jeu des roulements		■		
	Renouveler le graissage			✗	
Surfaces métalliques	Cirer (exception : flancs de jante dans le cas de freins sur jante, disques de frein)				■ Au moins tous les 6 mois
Moyeux	Vérifier le jeu des roulements		■		
	Renouveler le graissage			✗	
Pédales (tous types)	Vérifier le jeu des roulements		■		
Pédales (automatiques)	Nettoyer, lubrifier le mécanisme d'enclenchement		■		
Tige de selle / potence	Vérifier la visserie		■		
	Retirer et lubrifier			✗	
	Carbone : nouvelle pâte de montage (pas de graisse !)				
Dérailleur AR/AV	Nettoyer, lubrifier		■		
Attaches rapides	Vérifier l'appui	■			
Vis et écrous	Contrôler ou resserrer		■		
Valves	Vérifier l'appui	■			
Câbles dérailleurs / freins	Déposer et lubrifier			✗	

Les opérations repérées par « ■ » sont à la portée de toute personne possédant une certaine habileté et expérience manuelles et disposant de l'outillage approprié (par ex. clé dynamométrique). Si les contrôles font apparaître des défauts, prenez immédiatement des mesures appropriées. En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

Les travaux repérés par « ✗ » doivent être réalisés uniquement par votre revendeur agréé.

COUPLES DE SERRAGE RECOMMANDÉS

Pour garantir la fiabilité de votre vélo, il est indispensable de serrer les fixations des composants soigneusement et de les contrôler régulièrement. Utilisez de préférence une clé dynamométrique qui produise un clic ou se déclipse quand le couple de serrage sélectionné est atteint. Effectuez le serrage du composant progressivement, par petits paliers (0,5 Nm), en partant d'un couple de serrage inférieur au couple de serrage maximum prescrit et en contrôlant régulièrement le serrage du composant. Ne dépassez en aucun cas le couple maximum prescrit par le fabricant !

Sur les pièces ne présentant aucune indication, commencez le serrage à 2 Nm. Respectez les valeurs indiquées et tenez compte des notices des équipementiers fournies avec le vélo.

⚠ AVERTISSEMENT

Sur certaines pièces, les couples de serrage sont indiqués sur la pièce en elle-même. Utilisez une clé dynamométrique et ne dépassez en aucun cas les couples de serrage maximums ! En cas de doute ou si vous avez des questions, demandez conseil à votre revendeur agréé.

Composant	Fixations par vis	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)
Dérailleur arrière	Fixation (au cadre/sur patte de fixation)	8-10	8-12
	Fixation du câble	5-7	4-5
	Galets du dérailleur	3-4	
Dérailleur avant	Fixation au cadre	5-7	3-7
	Fixation du câble	5-7	5-7
Manette de vitesses	Fixation au cintre	5	2-5,5
	Couvercle de trou	0,3-0,5	
Poignée de frein	Fixation au cintre (six pans creux)	4-8	3-5,5
Moyeu	Levier de serrage de l'attache rapide	5-7,5	
	Contre-écrou de réglage des paliers sur les moyeux à attache rapide	10-25	
	Écrou de sûreté sur cassette	29-49	40
Manivelles	Fixation de manivelle (emmanchement carré, sans graisse)	35-50	
	Fixation de manivelle (Shimano Octalink)	35-50	
	Fixation de manivelle (Shimano Hollowtech II)	12-14	
	Fixation de manivelle (Isis)		31-34
	Fixation de plateau	10-17	8-12
Boîtier de pédalier à cartouche étanche	Boîtier (emmanchement carré)	49-69	
	Boîtier (Shimano Hollowtech II)	35-50	
	Octalink	50-70	
Pédale	Axe de pédale	35	

Composant	Fixations par vis	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)
Chaussure	Cale (« cleat »)	5-6	
	Crampon (« spike »)	4	
Frein (« V-Brake »)	Fixation du câble	6-8	6-8
	Fixation de porte-patin	6-8	6-8
	Fixation de patin	1-2	
Tige de selle	Fixation de la selle sur chariot intégré à la tige de selle	20-29	

Ces valeurs sont les valeurs indicatives des équipementiers susnommés. Tenez compte le cas échéant des valeurs indiquées dans les notices techniques fournies par les équipementiers. Ces valeurs ne sauraient s'appliquer sans restriction aux composants d'autres fabricants.

¹ <https://si.shimano.com>

² www.sram.com

³ www.magura.com

⁴ www.rideformula.com

Couples de serrage recommandés pour freins à disque

Composant	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Magura ³ (Nm)	Formula ⁴ (Nm)
Fixation d'étrier de frein sur le cadre/la fourche	6-8	9,5	6	9
Fixation de poignée de frein sur le cintre	6-8	3-5,5	4	2,5
		3		
Raccord écrou de la durite sur la poignée et durite normale sur l'étrier de frein	5-7	5	4	5 (aluminium) 7,8 (acier)
Inserts pour durite sur étrier de frein (durite Disc-tube)	5-7	5	6	
Couvercle de réservoir d'expansion	0,3-0,5		0,6	
Vis sans tête (orifice de purge)	4-6		2,5	
Fixation de disque de frein (6 trous)	4	6,2	4	5,75
Raccord à œillet sur la poignée de frein				8
Fixation de disque de frein (Centerlock)	40			

Stockage ou rangement du vélo

Si votre vélo bénéficie d'un entretien régulier en saison, il ne requiert pas de mesures particulières pour son rangement temporaire, exceptées les mesures de protection contre le vol. Rangez votre vélo de préférence dans un endroit sec et bien aéré.

Si vous stockez votre vélo sur une période assez longue, par ex. la période d'hiver, vous devez prendre en considération certains points : Pendant un séjour de longue durée, les chambres à air ont tendance à se dégonfler. Le stationnement prolongé de votre vélo sur des pneus dégonflés peut entraîner une dégradation de leur structure. Pour y remédier, suspendez ou accrochez les roues ou le vélo entier au mur, ou bien contrôlez régulièrement la pression de gonflage (a).

Nettoyez le vélo (b) avant d'effectuer un traitement anticorrosion. Vous trouverez chez votre revendeur agréé des produits d'entretien spécialement conçus pour cet usage, par ex. de la cire à pulvériser (c).

Démontez la tige de selle et faites sécher les éventuelles infiltrations d'humidité. Vaporisez un peu d'huile dans le tube de selle, mais uniquement si vous avez un cadre en métal. Passez sur le petit plateau à l'avant et sur le petit pignon à l'arrière (d). De cette manière, les câbles et les ressorts ne seront plus sous tension.

⚠ AVERTISSEMENT

Ne graissez en aucun cas le tube de selle d'un cadre en carbone ! Il n'est pas muni d'un manchon en aluminium. Si vous utilisez une tige de selle en carbone, ne graissez pas le cadre, même si celui-ci est en métal. Il est possible qu'une fois graissés, les composants en carbone ne puissent plus jamais être serrés correctement par la suite.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

En période hivernale, il ne faut pas craindre les files d'attente dans votre revendeur agréé. Beaucoup proposent pendant cette période des check-ups annuels à des prix promotionnels. Profitez de cette période où vous n'utilisez pas votre vélo pour le faire réviser par votre revendeur agréé !



EXIGENCES LÉGALES

En France (état mai 2022)

Les vélos circulant en France sur la voie publique doivent satisfaire les exigences suivantes, conformément au code de la route :

1. Système de freinage

Le vélo doit être obligatoirement équipé de deux freins, avant et arrière.

2. Éclairage et signalisation active et passive

De nuit et dans des conditions de visibilité insuffisante, votre vélo doit obligatoirement être doté d'un équipement de signalisation active et passive et d'éclairage conforme aux dispositions du code de la route et en état de fonctionnement. Concrètement, cet équipement doit comporter : (obligatoires à tout moment, de jour comme de nuit)

- un catadioptré blanc ou jaune visible de l'avant
- un ou plusieurs catadioptrés arrière rouges
- des catadioptrés oranges visibles latéralement
- des catadioptrés de pédale (obligatoires seulement la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante (tunnel, brouillard, pluie drue))
- un feu de position avant jaune ou blanc
- un feu de position arrière rouge

Pour répondre aux besoins des pratiquants sportifs, l'équipement d'éclairage peut être amovible.

3. Avertisseur sonore

Le vélo doit être obligatoirement équipé d'un avertisseur sonore. Tout appareil autre qu'un timbre ou un grelot est interdit (par exemple cloche, sifflet, trompe).

4. Transport d'enfants

En France, vous êtes autorisé à transporter un seul enfant sur le vélo et deux enfants au maximum dans une remorque, à condition que le vélo soit équipé de manière adéquate d'un siège enfant ou d'une remorque homologués. Si l'enfant transporté sur un siège a moins de 5 ans, ce siège doit être muni de repose-pieds et d'une ceinture de sécurité. Tout enfant circulant dans une remorque doit être correctement attaché et porter un casque, quel que soit son âge.

5. Remorque pour enfants

Une remorque de vélo est soumise aux mêmes obligations d'éclairage que les remorques tractées par d'autres véhicules dès lors que la remorque masque le ou les catadioptrés du vélo tracteur :

- Lorsque la remorque, ou son chargement, masque le catadioptré du vélo tracteur, la remorque doit être munie, à tout moment de jour comme de nuit, du ou des dispositifs correspondants, dont le nombre est fixé à deux obligatoirement si la largeur de la remorque dépasse 1,30 mètre.
- Seulement la nuit, ou le jour si la visibilité est insuffisante, la remorque doit être munie de deux feux de position arrière rouges si la remorque ou son chargement sont susceptibles de masquer le feu de position arrière du véhicule tracteur ; le conducteur est en outre tenu de les allumer.

6. Casque

Le port du casque n'est pas obligatoire en France pour les cyclistes. Il est néanmoins fortement conseillé, notamment dans le cadre d'activités cyclosporives. Depuis le 22 mars 2017, le port du casque est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans, qu'ils soient conducteurs ou passagers.

7. Gilet haute visibilité

Depuis le 1^{er} octobre 2008, le port d'un gilet rétro réfléchissant est obligatoire en France hors agglomération, de nuit ou lorsque la visibilité est insuffisante.

8. Utilisation des pistes ou bandes cyclables

En France, un cycliste n'a pas l'obligation d'utiliser une piste ou une bande cyclable sauf si des panneaux indiquent clairement le contraire. Depuis le 1^{er} janvier 1999, l'utilisation des pistes et bandes cyclables est en effet principalement facultative. Une utilisation obligatoire peut être néanmoins instituée par l'autorité investie du pouvoir de police (en général le maire d'une commune) après avis du préfet. Les pistes cyclables obligatoires sont signalées par un panneau rond et bleu avec un cycliste blanc à l'intérieur. Les pistes cyclables signalées par un panneau semblable mais de forme carrée sont elles des aménagements conseillés.

9. Autres

Il est interdit de circuler avec un téléphone dans la main ou avec tout autre dispositif susceptible d'émettre du son (oreillettes, casques de musiques...).

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Voir le chapitre « Conseils généraux de sécurité » pour en apprendre davantage sur la circulation à vélo en toute sécurité.

De plus amples informations vous sont fournies p. ex. sur le site : www.securite-routiere.gouv.fr

GARANTIE LÉGALE CONTRE LES VICES CACHÉS ET GARANTIE COMMERCIALE

Votre vélo a été fabriqué avec soin et vous a été normalement remis entièrement assemblé par votre revendeur agréé.

Pendant les deux premières années suivant l'achat, vous bénéficiez entièrement de la garantie légale contre les vices cachés. Si vous deviez déceler un vice, adressez-vous à votre revendeur agréé comme interlocuteur. Pour permettre un traitement convenable de votre réclamation, il est nécessaire que vous présentiez le justificatif d'achat, la carte d'identification du vélo, le protocole de remise et les certificats de révision. Conservez ces documents soigneusement.

Pour garantir un fonctionnement durable et fiable de votre vélo, vous devez uniquement l'utiliser conformément à l'usage auquel il est destiné (voir les chapitres « **Avant la première sortie** » et « **Utilisation conforme à l'usage prévu** »). Tenez compte des limites de poids autorisées indiquées sur la carte d'identification de votre vélo. Vous devez en outre respecter les consignes de montage des fabricants (en particulier concernant les couples de serrage des vis), ainsi que les intervalles d'entretien prescrits.

Veillez à effectuer les contrôles et les travaux énumérés dans le présent manuel et les notices annexes éventuellement fournies (voir le chapitre « **Calendrier d'entretien et de maintenance** »), voire à remplacer, en cas de nécessité, les composants importants pour votre sécurité, comme le cintre, les freins, etc.

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Cette réglementation concerne uniquement les pays qui ont ratifié le projet de loi de l'UE, comme par ex. la République Fédérale d'Allemagne. Renseignez-vous sur la réglementation en vigueur dans le pays où vous vous trouvez.

Remarques concernant l'usure

Certains composants de votre vélo sont soumis à une usure, de par la nature même de leur fonction. À quelle vitesse et quel degré cette usure intervient, dépend de l'entretien et de la maintenance auxquelles le vélo est soumis ainsi qu'aux conditions de son utilisation (kilométrage, déplacements sous la pluie, encrassement, exposition à un environnement salin, etc.). Un vélo peut aussi connaître une usure accrue, s'il est garé fréquemment ou en permanence dans un espace non abrité, exposé aux intempéries.

Une maintenance et un entretien réguliers augmentent la durée de vie du vélo. Cependant ils n'arrêtent pas l'usure mais la retardent seulement et ne dispensent pas de remplacer les pièces listées ci-dessous, une fois atteinte leur limite d'usure.

Liste des pièces d'usure :

- Chaîne de transmission
- Garnitures de frein (patins ou plaquettes de frein)
- Liquide de frein hydraulique (DOT)
- Disques de frein
- Câbles de frein
- Gaines de frein ou durites
- Joints d'étanchéité d'éléments de suspension et de tiges de selle à hauteur variable
- Jantes sur vélos avec freins sur jante
- Poignées en caoutchouc
- Plateaux
- Lampes d'éclairage
- Pneus et chambres à air
- Pignons
- Housse de selle
- Câbles de changement de vitesses
- Gaines de câbles de changement de vitesses
- Galets de dérailleur
- Lubrifiants

INSTRUCTION DE SÉCURITÉ

Renseignez-vous auprès de votre revendeur agréé des conditions de garantie complémentaires proposées par le fabricant du vélo et faites-vous remettre une attestation écrite de ces conditions.

INTERVALLES DE RÉVISION – CHAMPS PRÉVUS POUR LES CACHETS

1^e révision

Catégorie 3 : au plus tard au bout de 75 à 225 kilomètres, soit 5 à 15 heures de service, ou après 3 mois à compter de la date de vente

Catégorie 4 : au plus tard au bout de 5 à 15 heures de service, ou après 3 mois à compter de la date de vente

Catégorie 5 : au plus tard au bout de 4 à 12 heures de service, ou après 3 mois à compter de la date de vente

N° d'ordre : _____

Date : _____ Kilométrage accompli : _____

Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

Cachet et signature du revendeur agréé :

2^e révision

Catégorie 3 : au plus tard au bout de 1 500 kilomètres, soit 100 heures de service, ou après un an

Catégorie 4 : au plus tard au bout de 75 heures de service, ou après un an

Catégorie 5 : au plus tard au bout de 50 heures de service, ou après un an

N° d'ordre : _____

Date : _____ Kilométrage accompli : _____

Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

Cachet et signature du revendeur agréé :

3^e révision

Catégorie 3 : au plus tard au bout de 3 000 kilomètres, soit 200 heures de service, ou après deux ans

Catégorie 4 : au plus tard au bout de 150 heures de service, ou après deux ans

Catégorie 5 : au plus tard au bout de 100 heures de service, ou après deux ans

N° d'ordre : _____

Date : _____ Kilométrage accompli : _____

Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

Cachet et signature du revendeur agréé :

4^e révision

Catégorie 3 : au plus tard au bout de 4 500 kilomètres, soit 300 heures de service, ou après trois ans

Catégorie 4 : au plus tard au bout de 225 heures de service, ou après trois ans

Catégorie 5 : au plus tard au bout de 150 heures de service, ou après trois ans

N° d'ordre : _____

Date : _____ Kilométrage accompli : _____

Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

Cachet et signature du revendeur agréé :

5^e révision

Catégorie 3 : au plus tard au bout de 6 000 kilomètres, soit 400 heures de service, ou après quatre ans

Catégorie 4 : au plus tard au bout de 300 heures de service, ou après quatre ans

Catégorie 5 : au plus tard au bout de 200 heures de service, ou après quatre ans

N° d'ordre : _____

Date : _____ Kilométrage accompli : _____

Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

Cachet et signature du revendeur agréé :

6^e révision

Catégorie 3 : au plus tard au bout de 7 500 kilomètres, soit 500 heures de service, ou après cinq ans

Catégorie 4 : au plus tard au bout de 375 heures de service, ou après cinq ans

Catégorie 5 : au plus tard au bout de 250 heures de service, ou après cinq ans

N° d'ordre : _____

Date : _____ Kilométrage accompli : _____

Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

Cachet et signature du revendeur agréé :

7^e révision

Catégorie 3 : au plus tard au bout de 9 000 kilomètres, soit 600 heures de service, ou après six ans

Catégorie 4 : au plus tard au bout de 450 heures de service, ou après six ans

Catégorie 5 : au plus tard au bout de 300 heures de service, ou après six ans

N° d'ordre : _____

Date : _____ Kilométrage accompli : _____

Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

Cachet et signature du revendeur agréé :

8^e révision

Catégorie 3 : au plus tard au bout de 10 500 kilomètres, soit 700 heures de service, ou après sept ans

Catégorie 4 : au plus tard au bout de 525 heures de service, ou après sept ans

Catégorie 5 : au plus tard au bout de 350 heures de service, ou après sept ans

N° d'ordre : _____

Date : _____ Kilométrage accompli : _____

Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

Cachet et signature du revendeur agréé :

9^e révision

Catégorie 3 : au plus tard au bout de 12 000 kilomètres, soit 800 heures de service, ou après huit ans

Catégorie 4 : au plus tard au bout de 600 heures de service, ou après huit ans

Catégorie 5 : au plus tard au bout de 400 heures de service, ou après huit ans

N° d'ordre : _____

Date : _____ Kilométrage accompli : _____

- Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

Cachet et signature du revendeur agréé :

10^e révision

Catégorie 3 : au plus tard au bout de 13 500 kilomètres, soit 900 heures de service, ou après neuf ans

Catégorie 4 : au plus tard au bout de 675 heures de service, ou après neuf ans

Catégorie 5 : au plus tard au bout de 450 heures de service, ou après neuf ans

N° d'ordre : _____

Date : _____ Kilométrage accompli : _____

- Tous les travaux de maintenance nécessaires ont été effectués (voir calendrier d'entretien et de maintenance). Pièces remplacées ou réparées :

Cachet et signature du revendeur agréé :

PROCOLE DE REMISE

La remise au client de son vélo a été faite après le montage final prêt à l'utilisation et après vérification des fonctions énumérées ci-après (les travaux supplémentaires nécessaires sont entre parenthèses).

- Éclairage
- Freins avant et arrière
- Fourche suspendue/amortisseur (adapté au client)
- Roues (centrage/tension des rayons/pression de gonflage)
- Cintre/potence (position/vis avec clé dynamométrique)
- Pédales (évent. ajustement du seuil de déclenchement)
- Selle/tige de selle (hauteur de selle et position réglées à la taille du client et contrôlées avec clé dynamométrique)
- Dérailleurs (vis de butées !)
- Fixations des composants (avec clé dynamométrique)
- Autres travaux effectués _____

- Parcours d'essai réalisé

Nom revendeur agréé _____

Rue _____

Code postal/lieu _____

Tél./Fax _____

E-mail _____

Date de remise, cachet, signature du revendeur agréé _____

Par sa signature, le client confirme avoir reçu le vélo et les documents d'accompagnement énumérés ci-après dans un état réglementaire de bonne marche et avoir été instruit sur la manipulation du vélo.

- Manuel/notice d'utilisation

Notices supplémentaires

- Notice d'utilisation complémentaire « Vélo électrique/VAE »
- Système de freinage Système de vitesses
- Système de pédale Fourche suspendue
- Tige de selle, potence Amortisseur Autres

Nom client _____

Rue _____

Code postal/lieu _____

Tél./Fax _____

E-mail _____

Lieu, date _____

Signature du client _____

- Par la présente, j'accepte expressément que mes données mentionnées ci-dessus soient stockées par le revendeur agréé et transmises au fabricant pour pouvoir être contacté directement par ex. au cas d'un rappel. Mes données ne sont pas transmises à des tiers ou utilisées à d'autres fins.

Signature du client _____

CARTE D'IDENTIFICATION DU VÉLO

Fabricant PIERER E-Bikes GmbH

Modèle _____

N° cadre _____

Amortisseur
(fabricant/modèle) _____

Fourche suspendue
(fabricant/modèle) _____

Fourche suspendue –
N° de série _____

Forme de cadre _____

Taille du cadre _____

Taille de roue ou de
l'équipement pneumatique _____

Couleur _____

Particularités _____

Utilisation conforme à l'usage prévu

Utilisation selon

- catégorie 3 catégorie 4 catégorie 5

Poids total maximum admissible

Vélo, cycliste, bagages et remorque,
le cas échéant _____ kg

Porte-bagages autorisé oui non

Chargement autorisé _____ kg

Siège enfant autorisé oui non

Remorque autorisée oui non

Charge attelée autorisée _____ kg

Leviers de frein – Disposition des freins

Levier droit : Frein de roue avant
 Frein de roue arrière

Levier gauche : Frein de roue avant
 Frein de roue arrière

AVERTISSEMENT

Lisez au moins les chapitres « Avant la première sortie », « Utilisation conforme à l'usage prévu » et « Avant chaque sortie » dans cette notice d'utilisation.

Cachet et signature du revendeur agréé

(Conseil au revendeur agréé : faites une photocopie de la carte d'identification du vélo et du protocole de remise et conservez ces documents dans le fichier du client ; envoyez évent. également une copie au fabricant du vélo. Demandez la confirmation du client par sa signature sur le protocole de remise pour la transmission des données client identifiables au fabricant.)

PIERER

E-Bikes GmbH 

PIERER E-Bikes GmbH

Gewerbegebiet Nord 20

5222 Munderfing, Austria

