

Notice d'utilisation

Vélo de Course

Vélo de Cyclocross

Vélo de Triathlon/CLM

Singlespeed/Pignon fixe

Vélo pour jeunes

conformément à

ISO 4210:2014

Pedelec/Vélo électrique

conformément à

EN 15194

Mode d'emploi d'origine

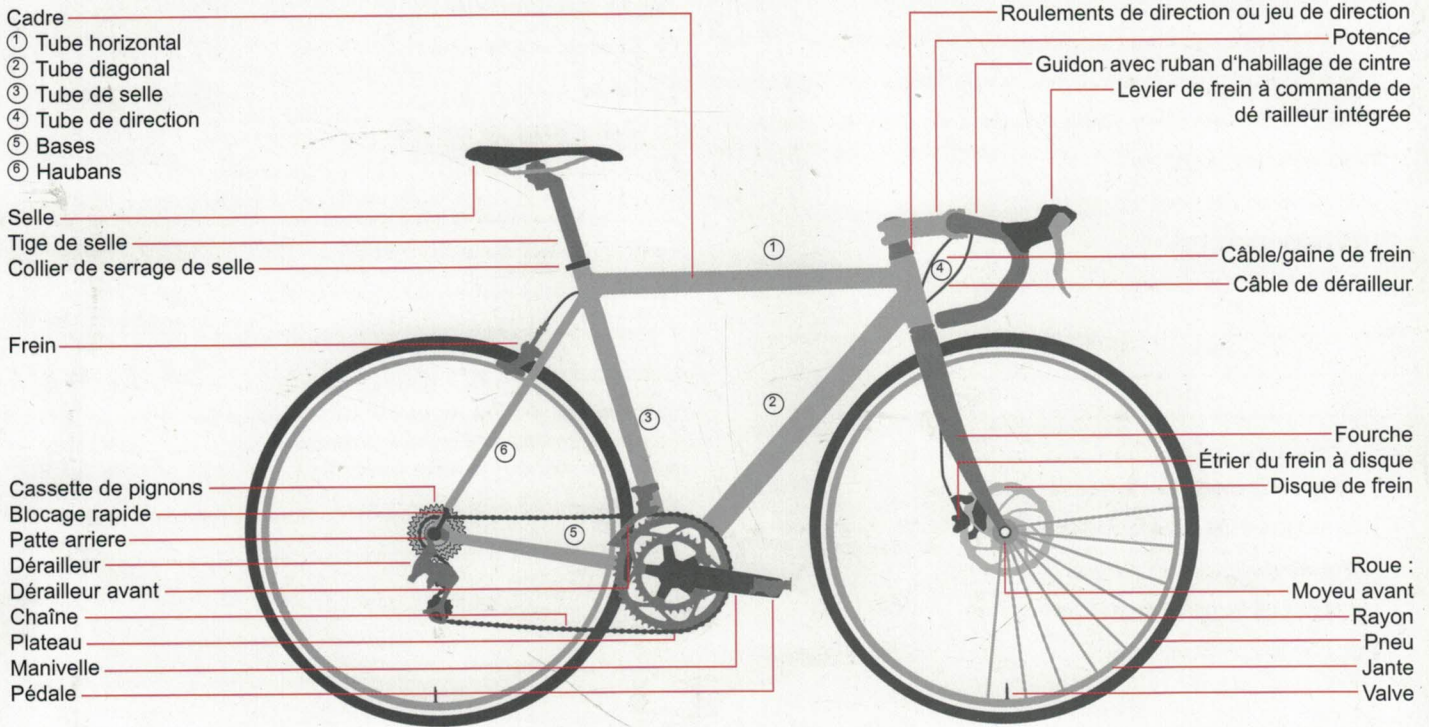
BMC +STROMER-

BMC
SWITZERLAND ®



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

Les pièces constitutives d'une bicyclette



Chère Cliente, cher Client,

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

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

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

Toutes les personnes qui

- utilisent,
- réparent ou entretiennent,
- nettoient
- ou éliminent

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

La présente notice est entièrement consacrée à la façon dont se présente votre bicyclette, à sa mécanique et à son entretien. Nous vous recommandons de la lire soigneusement. Vous voudrez bien tenir compte des indications suivantes, dont beaucoup sont importantes du point de vue de la sécurité. N'en pas tenir compte risque de provoquer des accidents, des chutes et des dommages financiers graves.

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

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

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

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

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

- portez chaque fois que vous roulez à vélo un casque adapté, de la bonne taille et bien ajusté ;
- respectez les conseils pour le port du casque donnés dans la notice du fabricant ;
- portez toujours des vêtements de couleur claire ou des vêtements de sport munis d'éléments réfléchissants. Lorsque vous évoluez en terrain difficile, portez des vêtements adaptés, en particulier des protections.
- Il faut absolument porter des vêtements bien ajustés aux jambes (éventuellement mettre des pinces à vélo) et des chaussures à semelles rigides et antidérapantes.



Même si vous avez déjà l'habitude du vélo, nous vous recommandons tout de même de lire d'abord le chapitre « Avant la première utilisation » et de procéder aux vérifications décrites dans le chapitre « Avant chaque utilisation ». Il faut bien tenir compte que, en tant que cycliste usager de la route, vous êtes particulièrement exposé.

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

Indications destinées aux parents et aux chargés d'éducation

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

Consultez les sections « Les enfants et le vélo » et « Dispositions légales » pour savoir ce que vous et votre enfant doivent obligatoirement faire.

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

Sécurité

Lisez soigneusement toutes les indications et les avertissements que donne la notice avant de l'utiliser. Conservez-la toujours à proximité de votre vélo pour l'avoir toujours sous la main. Pour les VAE Pedelec, il y a lieu aussi de lire soigneusement la notice d'utilisation de la motorisation avant de s'en servir.

Avant d'utiliser votre bicyclette, n'oubliez pas de lire les sections « Avant la première utilisation » et « Avant chaque utilisation ».

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

Cette notice donne quatre sortes d'indications différentes : il y a des informations importantes concernant votre nouveau vélo et son utilisation, des informations sur les risques de dommages matériels et les risques pour l'environnement, et des informations sur les risques de chute et de dommages, dommages corporels inclus.

Ces icônes signalent un danger qu'on peut courir dans certaines circonstances.

Les explications sur les risques encourus sont données dans des cartouches à fond gris.

Lorsque l'on reprend son vélo, même après un très court moment, il est conseillé de vérifier que personne n'a trafiqué les blocages rapides en son absence. Vérifiez régulièrement que toutes les liaisons vissées sont bien serrées et que toutes les pièces sont bien fixées.

Il faut savoir que les pièces en matériaux composites comme la fibre de carbone se serrent le plus souvent moins fort. Voir page 21. Peuvent être en fibre de carbone des pièces comme le guidon, la potence, la tige de selle, le chariot de selle, le cadre et les fourches, les manivelles. Faites-vous montrer par votre vélociste comment procéder avec ces matériaux.

Ne lâchez jamais le guidon.

Les quatre catégories d'indications que donne la notice :



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



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



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



Assemblages importants ! Ici il faut bloquer la vis ou le boulon à un couple de serrage bien précis. La valeur du couple de serrage se trouve sur la pièce elle-même ; si ce n'est pas le cas, consultez le tableau de la page 21. Pour bien respecter le couple de serrage prescrit, il faut utiliser une clé dynamométrique. Si vous n'en avez pas, confiez l'intervention à votre revendeur. Les pièces qui ne sont pas bloquées à la valeur de couple prescrite peuvent se détacher ou casser ! Cela peut avoir pour conséquence des chutes graves.



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



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

Nomenclature	C2
Documents fournis	C3
Identification de la bicyclette	C4
Avant-propos	A
Sécurité	B
Sommaire	1
Mentions légales	1
Avant la première utilisation	2
Avant chaque utilisation	3
Dispositions légales	3
Le bon vélo pour le bon usage	3
Réglages individuels	5
Utilisation des blocages rapides	5
Axes traversants	6
Montage des pédales	6
Réglage de la selle	7
Réglage de l'inclinaison de la selle	7
Réglage du guidon/de la potence	8
Réglage des leviers de frein	9
Les enfants et le vélo	9
Accessoires non montés	10
Porte-bagages non montés	10
Entretien	10
La Chaîne	11
Les jantes et les pneus	12

Réparation des crevaisons a chambre	14
Les Freins	16
Le dérailleur	17
Dérailleur à commande électrique	17
Vélo de Triathlon/TT	18
Roues pleines, roues spéciales	18
Programme d'entretien	18
La lubrification	20
Vis et boulons	21
Les pièces en carbone	22
Remarques complémentaires à propos du Pedelec	23
Dispositions légales	23
Électricité et électronique	24
Usure et garantie	25
Dispositions particulières aux S-Pedelec/ E-Bikes	25
Pièces de rechange du S-Pedelec	26
Garantie	26
Protection de l'environnement	27
Inspections	28
Conditions de garantie	30 + 31
Remarques	32

Vente et marketing

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

Texte et illustrations

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

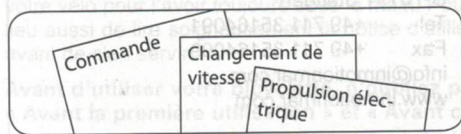
Examen juridique effectué par un cabinet d'avocats spécialisé dans la protection intellectuelle.

La présente notice d'utilisation répond aux exigences de et entre dans le champ des normes ISO 4210:2014 et EN 15194.

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

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

Il y a lieu également de consulter les notices d'instructions des fabricants des pièces montées sur le vélo, ces notices étant fournies avec le vélo ou bien consultables par Internet.



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

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

Réglages nécessaires :

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

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

Régalez la selle à la position qui vous convient – c'est aussi la plus sûre (voir p. 7).

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

En règle générale, sur les vélos montés avec deux freins de guidon, la manette gauche actionne le frein avant et la manette droite le frein arrière. N'oubliez pas à la prise en main de votre nouveau vélo de vérifier quelle manette commande quel frein, ce n'est peut-être pas la disposition à laquelle vous êtes habitué.



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

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

Il faut faire attention que l'efficacité des freins peut se voir modifiée de manière dangereuse, et en particulier détériorée, lorsque la chaussée est mouillée ou glissante. Il y a lieu dans ces cas de se montrer très prudent et de prévoir une augmentation de la distance de freinage. Si vous utilisez une bicyclette monovitesse ou sans roue libre, il faut d'abord s'habituer au freinage !

Les bicyclettes monovitesse équipées d'un seul frein sont interdites sur la voie publique. Les vélos à pignon fixe, ou « fixies », n'ont pas de roue libre, la roue arrière entraînant toujours les manivelles.



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



Vérifiez que les roues sont bien fixées au cadre et à la fourche. Vérifiez que les blocages rapides et axes traversants sont bien serrés, ainsi que les vis, boulons et écrous les plus importants (voir pages 5 et 21).

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

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

Vérifiez la pression des pneus. La pression conseillée est indiquée sur le flanc des pneus. Respectez bien les valeurs de pression minimale et maximale ! En l'absence d'indication de pression, la pression usuelle pour les vélos de course est de 6,5 bar / 94 PSI. Les pneus des vélos de cyclo-cross se gonflent à 3-4 bar / 43,5 – 58 PSI.

Pour un contrôle grossier de la pression, par exemple en cours de route, on peut faire comme suit : en appuyant avec le pouce, même très fort, sur le pneu gonflé, il ne doit presque pas s'enfoncer.

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

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

Avant chaque utilisation

Il faut procéder aux vérifications suivantes avant chaque utilisation :

- vérifier le bon état et le bon fonctionnement de l'éclairage et de la sonnette ;
- vérifier le bon état et le bon fonctionnement des freins ;
- vérifier l'étanchéité des durites et des raccords des freins hydrauliques ;
- vérifier que les roues sont en bon état, ne sont pas voilées et sont exemptes de corps étrangers, surtout après une utilisation en tout-terrain ;
- vérifier l'état d'usure des pneus ;
- vérifier le bon état et le bon fonctionnement des amortisseurs ;
- vérifier que les vis, les écrous, les axes traversants et les blocages rapides soient bien serrés (voir p. 5 et 21) ;
- vérifier s'il n'y a pas des déformations, des fissures ou d'autres dommages au cadre et à la fourche
- vérifier le bon état et le bon réglage du guidon, de la potence, de la tige de selle et de la selle ;
- vérifier que la selle et la tige de selle sont bien fixées en essayant de tourner la selle et de la basculer : elle ne doit pas pouvoir bouger ;
- lorsque vous utilisez des pédales automatiques, vérifiez leur bon fonctionnement : elles doivent se débloquer facilement.



N'utilisez pas votre bicyclette si vous n'êtes pas sûr qu'elle soit en parfait état. Faites-la vérifier par votre revendeur. Faites-en régulièrement contrôler les principales composantes, surtout si vous l'utilisez beaucoup, que ce soit sportivement ou au quotidien.

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



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

Faites contrôler votre vélo par votre vélociste.

Dispositions légales

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

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

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

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



Le bon vélo pour le bon usage



Une bicyclette est conçue pour transporter une seule personne. Le transport d'une personne supplémentaire doit se faire conformément au Code de la route. Les tandems constituent une exception. Le transport de bagages ne peut se faire qu'avec un équipement destiné à cet effet. Les enfants doivent obligatoirement être installés dans un siège pour enfant ou dans une remorque pour enfant conçue à cet effet. Il est recommandé de ne choisir que des équipements de la meilleure qualité.

Pour leur utilisation il y a lieu de respecter le poids total en charge.

(voir p. C5).



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

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

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

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



Pour un message plus fort

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

Type 1

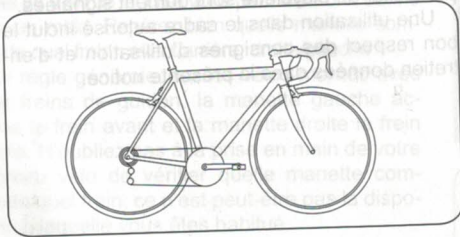
Vélos de course

et les Pedelec/vélos jeunes/vélos monovitesse/à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique sur surfaces lisses et sur voies carrossables. La participation à des compétitions ne peut se faire que si le fabricant l'autorise.

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

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

vélos ne sont pas conçus pour les sollicitations extrêmes, comme descendre des escaliers, faire des sauts, des acrobaties ou participer à des compétitions non autorisées.



Type 2

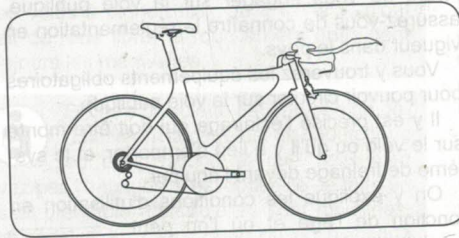
Vélos de triathlon/TT

pour utilisation sur la voie publique sur surfaces lisses et sur voies carrossables. La participation à des compétitions ne peut se faire que si le fabricant l'autorise.

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

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

vélos ne sont pas conçus pour les sollicitations extrêmes, comme descendre des escaliers, faire des sauts, des acrobaties ou participer à des compétitions non autorisées.



Type 3

Vélos de cyclocross

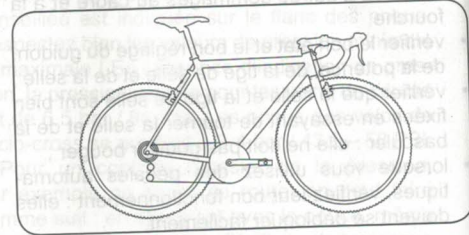
et les vélos pour jeunes et les vélos monovitesse/à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique et en tout terrain facile, de type chemins de campagne, ainsi que sur parcours

de cyclocross signalisés. La participation à des compétitions ne peut se faire que si le fabricant l'autorise.

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

- l'utilisation en terrain difficile, le franchissement d'obstacles
- de surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

vélos ne sont pas conçus pour les sollicitations extrêmes, comme descendre des escaliers, faire des sauts, des acrobaties ou participer à des compétitions non autorisées.

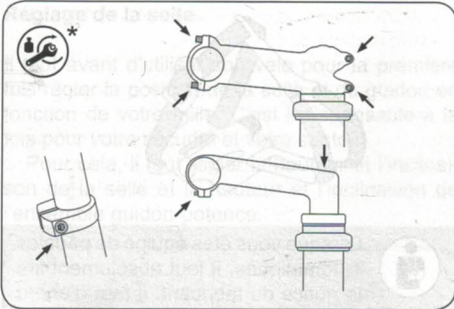


Si vous ne savez pas bien à quelle catégorie appartient votre vélo, demandez à votre revendeur ou au fabricant quelles en sont les limites d'utilisation. Informez-vous sur la législation en vigueur avant d'emprunter la voie publique. Ne roulez que sur des voies où la circulation est autorisée.

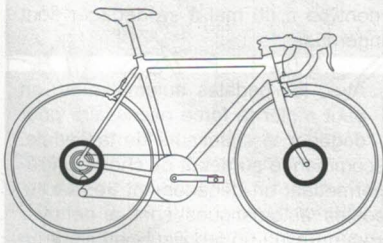
Réglages individuels

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

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



Emplacements où peuvent se trouver des vis et boulons de réglage



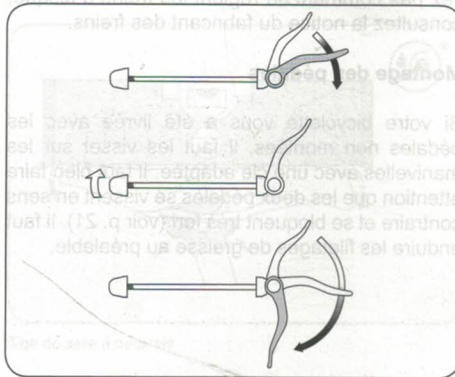
Emplacements où peuvent se trouver des blocages rapides/ axes traversants

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

Utilisation des blocages rapides

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

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

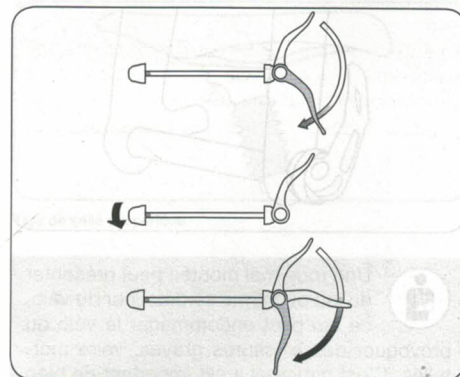


Pour un blocage moins fort

i

- Tous les blocages rapides doivent être bien bloqués avant utilisation.
- Vérifiez le bon serrage de tous les blocages rapides chaque fois que vous reprenez votre vélo après l'avoir laissé sans surveillance, ne serait-ce que quelques instants.

- En position fermée, le levier de blocage doit être bien rabattu à proximité du cadre, de la fourche ou de la tige de selle.
- En position fermée, le levier de blocage doit toujours être orienté vers l'arrière. Cela lui permet de ne pas s'ouvrir intempestivement en cours de route.
- Le levier de serrage rapide pour la roue doit être situé sur le côté opposé au disque de frein. Sinon, vous pourriez vous brûler avec le disque de frein. La force de serrage du dispositif de serrage rapide peut se réduire s'il est chauffé par le disque de frein.



Pour un blocage plus fort

* voir page 21

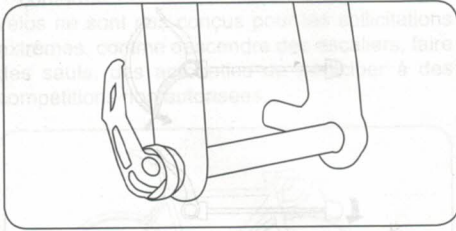
* voir page 21

Axes traversants

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

On trouve souvent sur les vélos actuels, à la place d'axes à écrou ou à blocage rapide, des axes traversants, qui fonctionnent en fait comme des blocages rapides.

L'axe se visse dans l'une des pattes de la fourche, et bloque ensuite le moyeu entre les deux pattes. Certains systèmes bloquent le moyeu et l'axe avec un levier qui fonctionne exactement comme un blocage rapide. Il existe également des systèmes où l'axe n'est qu'inséré ou vissé, puis bloqué par vissage. Consultez la notice du fabricant ci-jointe et faites-vous bien expliquer le système par votre revendeur.



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

- S'assurer que les pattes, l'axe et le blocage rapide soient propres et exempts de saletés.
- Demandez à votre revendeur de vous montrer comment monter correctement votre roue avec l'axe traversant.
- toujours s'assurer du bon montage des roues équipées d'axes traversants.
- N'utilisez jamais un vélo si vous n'êtes pas sûr que la roue soit bien montée et ne risque pas de se détacher.

Montage
Disposez la roue dans les pattes de la fourche. L'axe du moyeu doit être bien en place dans les pattes. Fermez le mécanisme de fixation.

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

Montage des pédales

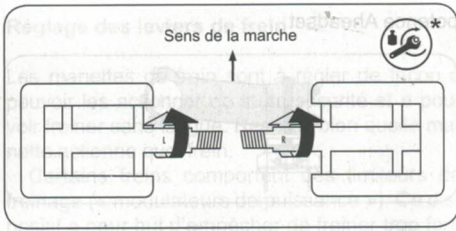
Si votre bicyclette vous a été livrée avec les pédales non montées, il faut les visser sur les manivelles avec une clé adaptée. Il faut bien faire attention que les deux pédales se vissent en sens contraire et se bloquent très fort (voir p. 21). Il faut enduire les filetages de graisse au préalable.

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



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

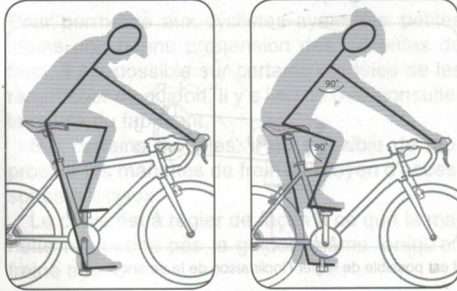
i Avec les pédales automatiques, on peut régler la force nécessaire pour dégager la chaussure de la pédale. Il est recommandé au début de choisir un réglage permettant un dégagement très facile. Les pédales automatiques sont à nettoyer régulièrement avec un lubrifiant-nettoyant en pulvérisateur approprié.



Réglage de la selle

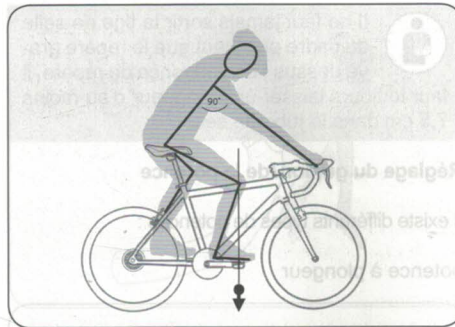
Il faut avant d'utiliser son vélo pour la première fois régler la position de la selle et du guidon en fonction de votre taille. C'est indispensable à la fois pour votre sécurité et votre santé.

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



Bon réglage de la hauteur de selle

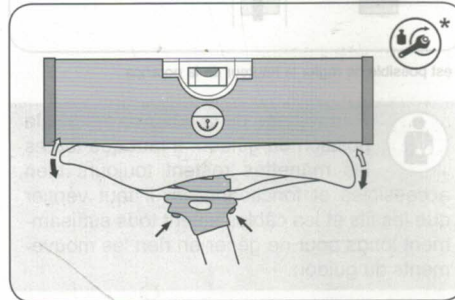
Genou plié à 90° au moins, angle bras-torse 90°



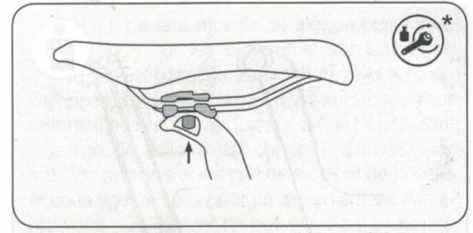
Le genou doit se trouver à la verticale de l'axe de la pédale avant

Réglage de l'inclinaison de la selle

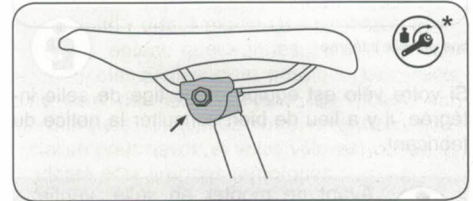
Une fois la hauteur de selle réglée, il faut en vérifier et en régler l'inclinaison. Le dessus de la selle doit être horizontal. Ce réglage se fait vis de blocage du chariot desserrée(s).



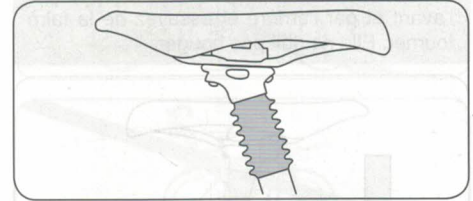
Tige de selle à deux vis



Tige de selle à fixation à vis unique

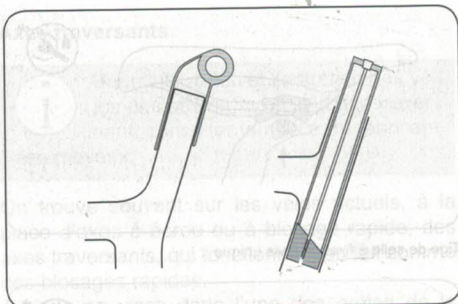


Fixation à joues latérales



Tige de selle suspendue

* voir page 21

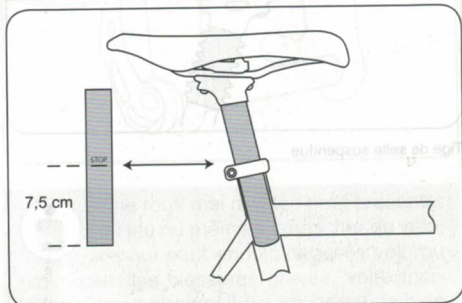


tige de selle intégrée

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



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

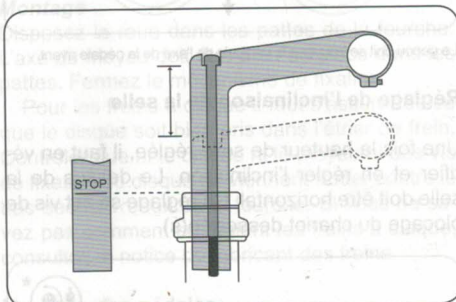


Il ne faut jamais sortir la tige de selle du cadre plus haut que le repère gravé dessus ! En l'absence de repère, il faut toujours laisser une longueur d'au moins 7,5 cm dans le tube de selle.

Réglage du guidon/de la potence

Il existe différents types de potences :

potence à plongeur

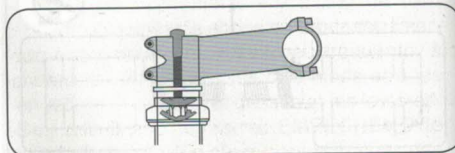


Il est possible de régler la hauteur de la potence



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

potence Aheadset



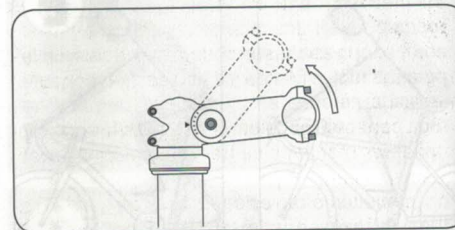
La hauteur peut se régler comme suit :

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



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

potence réglable



Il est possible de régler l'inclinaison de la potence



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

Réglage des leviers de frein

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

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

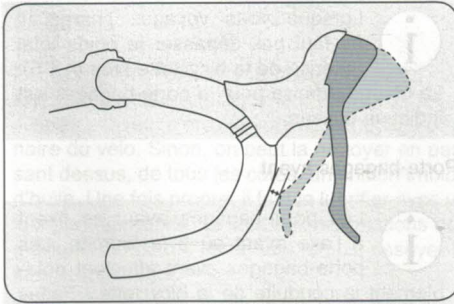


Toutefois, en actionnant la manette très fort, ou en fin de course, la force de freinage peut augmenter brutalement ! Prenez le temps de vous habituer à cette particularité. Demandez la notice du fabricant et faites-vous l'expliquer.

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

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

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



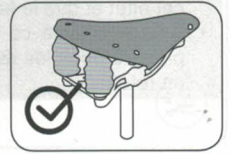
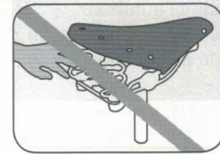
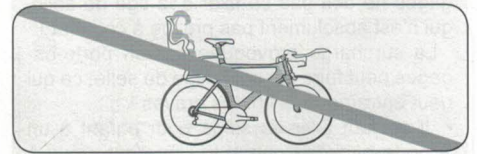
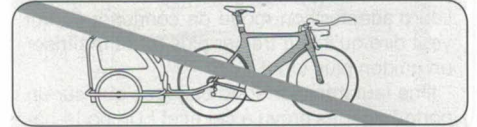
Réglage de la chaîne



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



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



voir page 21

Porte-bagages non montés



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



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

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

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

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



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

Porte-bagages avant



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



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

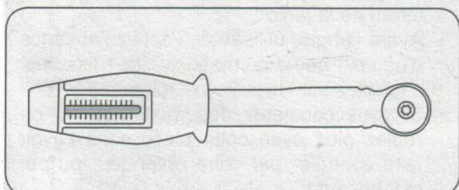


Comme tout appareil mécanique, un vélo est soumis à de fortes sollicitations et à l'usure correspondante. Différents matériaux et différentes pièces peuvent réagir de façon différente à l'usure en fonction des sollicitations. Une pièce utilisée au-delà de sa longévité nominale peut présenter une défaillance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



Vis et clé dynamométrique

N'oubliez pas, chaque fois que vous intervenez sur votre bicyclette, que les vis doivent se serrer à la valeur de couple prescrite – sinon les vis peuvent se détacher, voire se casser. Ce couple est indiqué sur beaucoup de pièces. Sa valeur s'exprime en Newton-mètres (Nm). Le serrage se fait à l'aide d'une clé dynamométrique. Les modèles les plus pratiques sont ceux où le serrage s'interrompt lorsqu'on atteint la valeur de couple réglée. Si vous n'avez pas de clé dynamométrique, il vaut beaucoup mieux confier ces travaux à votre revendeur. Vous trouverez à la page 21 un tableau des valeurs de couple de serrage des principaux organes.



Clé dynamométrique



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

La Chaîne

Pour bien fonctionner, une chaîne doit être nettoyée et lubrifiée régulièrement (voir p. 20). Les saletés peuvent s'enlever lors du nettoyage ordinaire du vélo. Sinon, on peut la nettoyer en passant dessus, de tous les côtés, un chiffon imbibé d'huile. Une fois propre, il faut la lubrifier avec un lubrifiant approprié, surtout aux articulations des maillons. Au bout d'un certain temps, essuyer le lubrifiant superflu.



Pour un bon fonctionnement de la chaîne et du changement de vitesse, il faut que la chaîne présente une certaine tension. Les dérailleurs assurent une tension automatique de la chaîne. Sur un vélo à moyeux à vitesses intégrées sans tendeur de chaîne, lorsque la chaîne pend trop, il faut la tendre. En effet, elle risque de sauter, ce qui peut aller jusqu'à entraîner une chute.

Réglage de la chaîne

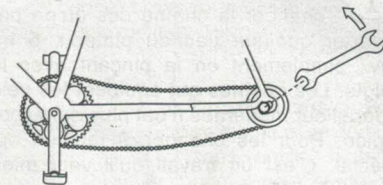


Sur les bicyclettes à pattes de fourche réglables, la tension de la chaîne ne se règle pas dévissant les écrous de l'axe du moyeu, mais en dévissant les vis de réglage, puis en les resserrant. Sur les bicyclettes où c'est le boîtier de pédalier qui est équipé d'un excentrique, se conformer aux instructions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

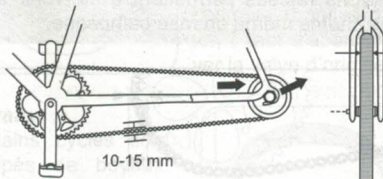


Bien veiller au bon serrage des écrous d'axe et du bras anticouple.

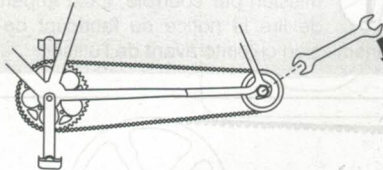
1



2



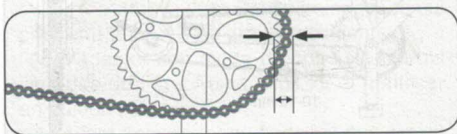
3



* voir page 21

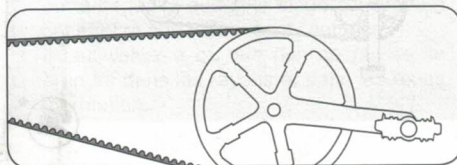
i Les chaînes s'usent du fait de leur utilisation et de la saleté. Il faut changer la chaîne dès qu'on peut l'écartier quelque peu du plateau, 5 mm env., simplement en la pinçant avec les doigts. Les chaînes qui équipent les vélos à dérailleur modernes n'ont plus de raccord rapide. Pour les changer,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

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



Transmission par courroie

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

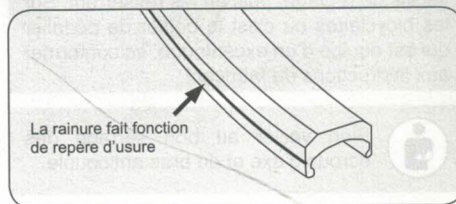


Les jantes et les pneus

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

Il faut nettoyer les jantes régulièrement selon la périodicité du programme d'entretien (voir p. 18). Il faut à cette occasion vérifier les repères d'usure de freinage :

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



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

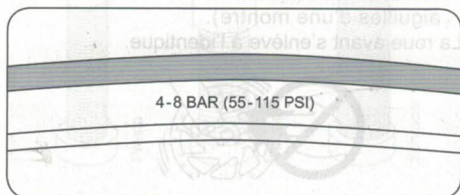


En particulier les jantes en matériaux composites comme la fibre de verre doivent être traitées avec beaucoup de soin. L'usure provoquée par les patins, mais aussi l'utilisation normale, sont une source de sollicitations importantes.

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



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



Exemple d'une indication de pression



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



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



Ne remplacez les pièces vitales pour la sécurité qui sont abîmées ou usées que par des pièces d'origine du fabricant ou par des pièces compatibles. Pour l'éclairage c'est obligatoire, pour d'autres pièces la plupart du temps la garantie s'annule lorsqu'on n'utilise pas des pièces de rechange du type prescrit.



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

Pneus sans chambre/tubeless

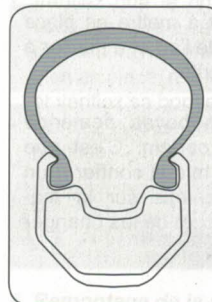
Si votre bicyclette est équipée de pneus sans chambre, consultez la notice ci-jointe des fabricants des jantes et des pneus.



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



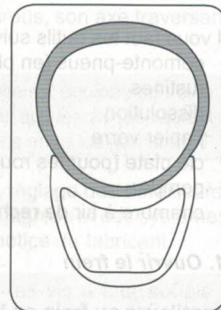
Un pneu sans chambre doit s'utiliser dans les règles de l'art, gonflé à la bonne pression et éventuellement avec le liquide anticrevaion recommandé.



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

Boyaux

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





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



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



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

Réparation des crevaisons à chambre

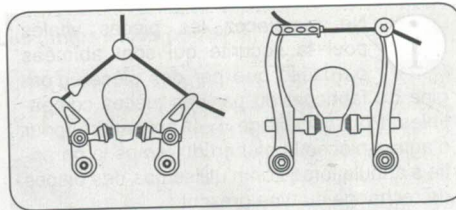
Il vous faut les outils suivants :

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

1. Ouvrir le frein

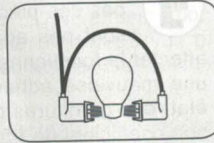
cantilever ou frein en V :

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



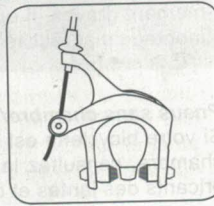
Retirer un frein à mâchoires hydraulique :

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



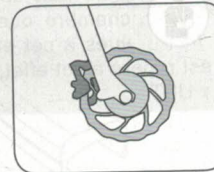
Ouverture d'un frein à étrier :

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



Freins à disques

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



2. Dépose de la roue

- Lorsque votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou d'axes traversants, le débloquer et desserrer un peu l'écrou (voir p. 5).
 - Si votre bicyclette est équipée d'écrous d'axe, les desserrer avec une clé plate de la bonne taille (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre).
- La roue avant s'enlève à l'identique.



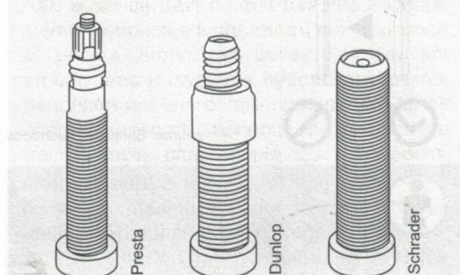
Ne touchez pas le disque de frein pendant vous déposez et remontez la roue.

source : Shimano® techdocs

Pour la roue arrière :

- sur les bicyclettes à dérailleur, se mettre sur le plus petit pignon (vitesse la plus rapide), ce qui est la position où la roue s'enlève le plus facilement ;
- lorsque votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou d'axes traversants, le débloquer et desserrer un peu l'écrou (voir p. 5).
- si votre bicyclette est équipée d'écrous d'axe, les desserrer avec une clé plate de la bonne taille (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre) ;
- rabattre le dérailleur un peu vers l'arrière ;
- soulever un peu la bicyclette ;
- de la paume de la main, donner à la roue un petit coup vers le bas ;
- retirer la roue du cadre.

Types de valves de chambres à air de vélo

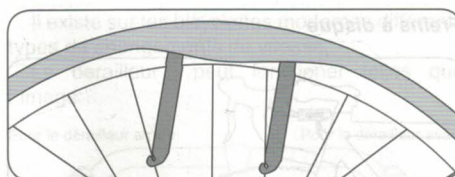


3. Démontage du pneu et de la chambre à air



pour les pneus à chambre à air, voir p. 13

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



4. Remplacement de la chambre à air

Changez la chambre à air.



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

5. Montage du pneu et de la chambre à air



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

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

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



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

6. Remontage de la roue

Remettez la roue en place et la fixez à la fourche ou au cadre avec ses écrous, son axe traversant ou son blocage rapide.



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

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



Vissez toutes les vis à leur couple de serrage prescrit, faute de quoi elles peuvent se casser et des pièces peuvent se détacher (voir p. 21).

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

Les Freins

Il existe sur les bicyclettes modernes différents types de freins.

- Il s'agit des systèmes suivants :
- freins à mâchoires (cântilever ou frein en V) ;
 - freins à mâchoires hydrauliques ;
 - freins à disques mécaniques ou hydrauliques.



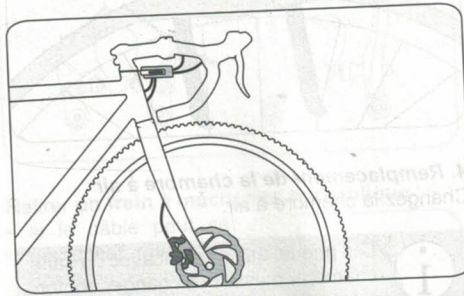
Votre bicyclette est livrée avec la notice correspondant au système de freinage dont elle est équipée.

Vous trouverez des informations sur le freinage de votre bicyclette dans la notice du fabricant et sur son site Internet.



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

Freins à disque



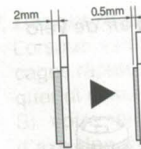
Pour les vélos équipés d'un convertisseur (permettant d'actionner des freins hydrauliques avec des manettes mécaniques) il est impératif de lire le mode d'emploi du fabricant ci-joint avant d'utiliser votre vélo.



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



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



source: Shimano® tec



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



source: Shimano® tec

Frein à disque hydraulique

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

Formation de bulles avec les freins à disque hydraulique



Veuillez éviter des freinages prolongés, comme cela peut se produire dans de longues descentes sur des pentes abruptes. Les freinages prolongés peuvent occasionner la formation de bulles de vapeur et une défaillance cor

de l'installation de freinage. Des chutes très graves et des blessures peuvent en résulter.

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

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

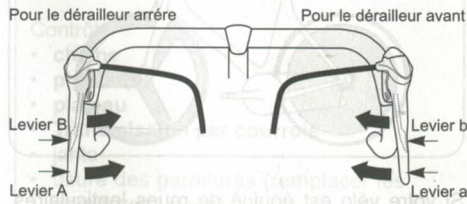
Si l'installation de freinage doit être nettoyée, veuillez lire les instructions données par les fabricants des composants.

Le dérailleur

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

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

Le dérailleur peut fonctionner telles que l'image:



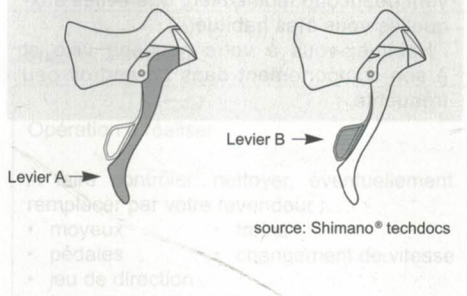
Levier (A): Permet le passage sur un plus grand pignon.

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

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

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

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



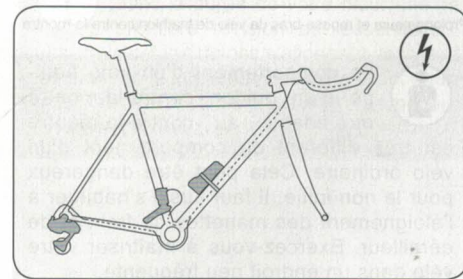
i Votre bicyclette est livrée avec la notice correspondant au changement de vitesse dont elle est équipée. Vous trouverez des informations sur le changement de vitesse de votre bicyclette dans la notice du fabricant et sur son site Internet.

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

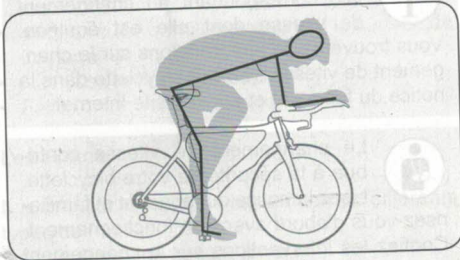
Dérailleur à commande électrique

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

Confiez toutes interventions sur le dérailleur électronique à votre vélociste ! Faites-vous montrer par votre vélociste comment utiliser et entretenir cette pièce.



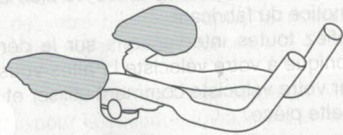
Vélo de Triathlon/TT



Position pour triathlon et contre-la-montre



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

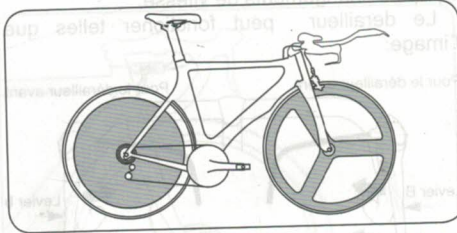


Prolongateurs et repose-bras de vélo de triathlon/contre-la-montre



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

Roues pleines, roues spéciales



Si votre vélo est équipé de roues lenticulaires, trispoke ou autres roues spéciales, reportez-vous pour leur utilisation et leur entretien à la notice du fabricant.



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

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

Programme d'entretien



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

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

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

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

Périodicité d'entretien

Avant chaque utilisation :

Opération à réaliser

Entretien/contrôle :

Contrôlez :

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

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

Opération à réaliser

Contrôler :

- pneus et roues

Couple de serrage :

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

Réglage des éléments suivants :

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

Tous les 300 à 500 km :

Opération à réaliser

Contrôler :

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

Nettoyer :

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

Lubrifier :

- chaîne avec huile pour chaînes

Contrôler :

- le bon serrage des toutes les vis et boulons

Tous les 3 000 km :

Opération à réaliser

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

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

Après avoir roulé sous la pluie :

Opération à réaliser

Nettoyer et lubrifier :

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



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

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

La lubrification



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

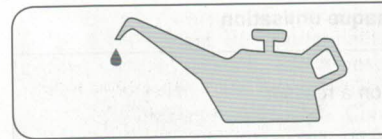


Schéma de graissage

Que faut-il lubrifier ?	Avec quelle périodicité ?	Avec que type lubrifiant ?
Chaîne après l'avoir nettoyée lorsqu'elle s'est salie	après avoir roulé sous la pluie ; tous les 250 km	huile pour chaîne
Câbles de freins et de changement de vitesse	en cas de mauvais fonctionnement ; 1 fois par an	graisse sans silicone
Roulements de roues, de pédalier, de direction	1 fois par an	graisse pour roulements
Filetages au montage	au montage	graisse
Surfaces de contact de pièces en carbone	au montage	pâte pour carbone
Surfaces de glissement des blocages rapides	1 fois par an	graisse, lubrifiant pulvérisateur
Tige de selle métallique sur cadre acier	au montage	graisse
Articulations du dérailleur	en cas de mauvais fonctionnement ; 1 fois par an	lubrifiant-nettoyant pulvérisateur
Pivots des freins	en cas de mauvais fonctionnement ; 1 fois par an	lubrifiant-nettoyant pulvérisateur

Vis et boulons



Tous les assemblages par vis sont à bloquer au couple de serrage approprié pour assurer leur bonne tenue.

Un serrage trop fort peut endommager les vis, boulons, écrous ou la pièce assemblée. Utilisez impérativement une clé dynamométrique. Sans cet outil spécial il n'est pas possible de réaliser un bon serrage.



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

Assemblage par vis	Couple de serrage
Manivelle, acier	30 Nm
Manivelle, aluminium	40 Nm
Pédales	40 Nm
Écrou d'axe de roue avant	25 Nm
Écrou d'axe de roue arrière	40 Nm
Expandeur de potence	8 Nm
Vis de blocage de potence Aheadset	9 Nm
Vis de blocage de tige de selle M8	20 Nm
Vis de blocage de tige de selle M6	14 Nm

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

Serrage des pièces en fibre de carbone

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

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

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

Couples de serrage standard pour assemblages par vis.

Les assemblages par vis se serrent aux valeurs suivantes :

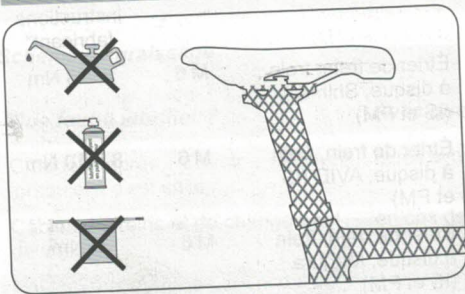
Dimensions	Marquage des vis			Unité
	8.8	10.9	12.9	
M 4	2,7	3,8	4,6	Nm
M 5	5,5	8,0	9,5	Nm
M 6	9,5	13,0	16,0	Nm
M 8	23,0	32,0	39,0	Nm
M 10	46,0	64,0	77,0	Nm

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

Les pièces en carbone



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



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

Caractéristiques



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

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

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

Si vous avez le moindre doute, faites contrôler les pièces en carbone concernées par un vélociste !



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

Les pièces en carbone ne doivent pas se lubrifier avec de la graisse. Le montage des pièces en carbone se fait avec des pâtes de montage spéciales permettant des assemblages à faible serrage.

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

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

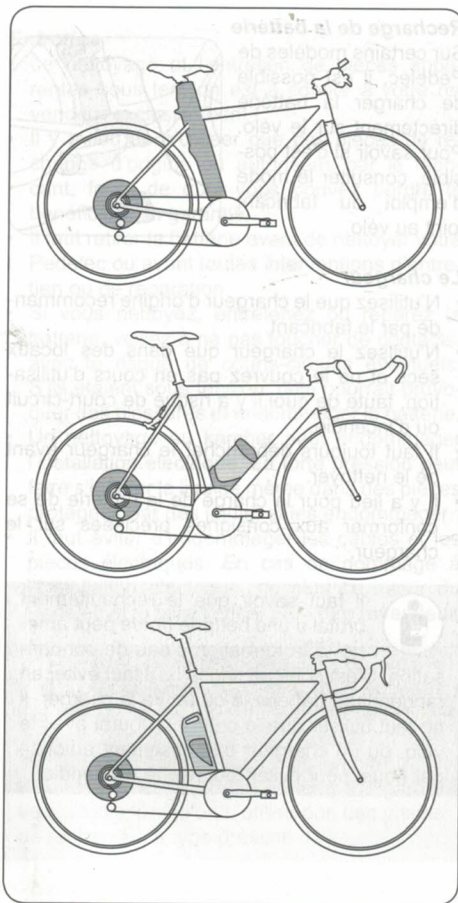


Les pièces et les zones en carbone suivantes sont à contrôler régulièrement (au moins tous les 100 km) ou après tout accident ou toute chute, en recherchant la présence de fissures, de cassures ou de modifications de surface : Cela concerne les zones de transition des douilles taraudées du porte-bidon,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

Carbon =



Remarques complémentaires à propos du Pedelec

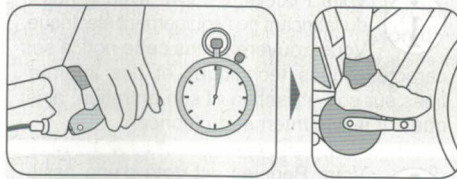


À moteur-roue arrière

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

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

Pour les caractéristiques techniques et l'utilisation, consultez aussi les notices des fabricants ci-jointes.



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



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

Dispositions légales



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

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



Le moteur est là pour assister le cycliste à partir du moment où il pédale.

La puissance du moteur est limitée à 250 W et l'assistance doit s'arrêter à 25 km/h.

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



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



L'assistance à la pousse vous aide à monter les pentes raides comme on en trouve à la sortie des garages et des passages souterrains. Elle ne doit pas s'utiliser en marche normale.



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

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



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

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

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

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

Électricité et électronique



Votre Pedelec est livré avec la notice du fabricant de l'équipement électrique. Vous trouverez dans cette notice ses caractéristiques techniques et des informations sur son utilisation et son entretien, ainsi que sur le site Internet du fabricant.



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



Avant toute intervention sur votre Pedelec/votre VAE, il faut couper l'assistance et retirer la batterie.

Recharge de la batterie

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



Le chargeur

- N'utilisez que le chargeur d'origine recommandé par le fabricant.
- N'utilisez le chargeur que dans des locaux secs et ne le couvrez pas en cours d'utilisation, faute de quoi il y a risque de court-circuit ou d'incendie.
- Il faut toujours débrancher le chargeur après de le nettoyer.
- Il y a lieu pour la charge de la batterie de conformer aux consignes précisées sur le chargeur.



Il faut savoir que le réchauffement brutal d'une batterie froide peut amener à la formation d'eau de condensation. C'est quelque chose qu'il faut éviter en rangeant sa batterie là où on va la charger. ne faut utiliser que le chargeur fourni avec le vélo, ou un chargeur expressément autorisé par nous, pour éviter tout risque d'incendie.

Entretien

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



Ne remplacez les pièces vitales pour la sécurité qui sont abîmées ou usées que par des pièces d'origine du fabricant ou par des pièces compatibles. Pour l'éclairage c'est obligatoire, pour d'autres pièces la plupart du temps la garantie s'annule lorsqu'on n'utilise pas des pièces de rechange du type prescrit.



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

Usure et garantie

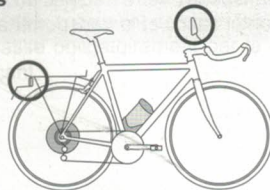
Il est à noter que certains éléments d'un Pedelec s'usent plus vite que ceux d'une bicyclette sans assistance électrique, cela en raison d'un poids supérieur et d'une vitesse généralement plus rapide du fait de l'assistance. Cette usure plus rapide ne constitue pas un vice et n'est pas couverte par la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

Les pièces le plus concernées sont :

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

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

Dispositions particulières aux S-Pedelec/ E-Bikes




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

Vous avez pour obligation :

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

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

Utilisation d'un S-Pedelec sur piste cyclable

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

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

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

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

Sélecteur de vitesse

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



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

Pièces de rechange du S-Pedelec

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

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

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

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



Pour l'expédition éventuelle de l'accumulateur de votre Pedelec s'appliquent des conditions particulières. Renseignez-vous auprès du fabricant ou de votre revendeur.

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



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

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

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

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

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

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

La plupart du temps il vous suffit de faire une réclamation pour obtenir la réparation ou le remplacement de la marchandise défectueuse.

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

La responsabilité pour vice ne couvre pas l'usure normale dans le cadre d'une utilisation conforme à la destination. Les organes de propulsion et de ralentissement, ainsi que les pneu

Protection de l'environnement

matiques, l'éclairage et les points de contact du cycliste avec la bicyclette sont naturellement sujets à usure, à quoi s'ajoute la batterie pour les Pedelec et les E-Bikes.

Lorsque le fabricant de votre bicyclette ou de votre Pedelec/E-Bike offre d'autres garanties, cela est précisé sur le rabat paginé C7 de la notice. Les conditions particulières en matière d'autonomie et de garantie d'autonomie se trouvent dans les conditions afférentes.



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

Produits d'entretien et de nettoyage courants

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

Produit de nettoyage des freins, lubrifiants

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

Pneus et chambres à air

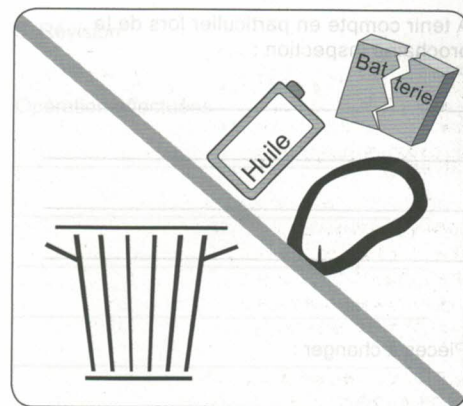
Les pneus et les chambres à air ne constituent pas des déchets domestiques ou non recyclables. Ils sont à amener au centre de tri proche de chez vous.

Pièces et cadres carbone

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

Accumulateurs de Pedelec et de VAE

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



Conditions de garantie BMC

La société BMC Switzerland AG (ci-après désignée « BMC ») vous félicite pour l'achat de votre nouveau produit BMC. BMC est synonyme de qualité, de longévité et de fonctionnalité en matière de design, de fabrication et de finition : seuls des matériaux de grande qualité sont utilisés, et il en résulte des produits séduisants de tous points de vue.

Pour que vous puissiez profiter de longues années en toute tranquillité de ce produit de qualité, certaines règles sont à respecter. Nous nous permettons de vous les rappeler ci-dessous ainsi que dans le manuel d'utilisation.

BMC commercialise des vélos de haut de gamme, déjà assemblés, et ce uniquement par le canal de revendeurs spécialisés.

C'est à votre revendeur spécialisé homologué BMC (ci-après désigné « le revendeur BMC ») exclusivement qu'est confiée la préparation finale de votre vélo : il règle pour vous et pour votre sécurité les freins, les commandes et la suspension en fonction de votre morphologie.

Par acheteur/acheteuse (ci-après « l'acheteur ») nous vous désignons et nous adressons à vous en tant que client final ou cliente finale.

Les présentes conditions de garantie précisent les garanties dont BMC fait bénéficier l'acheteur et les conditions s'appliquant pour leur mise en œuvre.

Les conditions de garantie complètes sont consultables à tout moment sur le site Internet de BMC à la page www.bmc-switzerland.com/service/garantie.

1. Garantie fabricant

L'acheteur bénéficie de garanties conformément aux dispositions ci-après.

2. Produits bénéficiant de la garantie

La garantie porte exclusivement sur les cadres, fourches non suspendues et composants de la fabrication de BMC (ci-après désignés « les produits BMC »). La garantie concerne exclusivement des produits BMC neufs achetés auprès d'un revendeur BMC. Toutes autres pièces et composants sont exclus de la présente garantie.

3. Durée de la garantie

Durée de la garantie de BMC à compter de la date de livraison :

• cadre	3 ans
• peinture	2 ans
• autres produits BMC	2 ans

L'acheteur d'un vélo à compter de l'année-modèle 2011 peut bénéficier d'une extension de garantie de 3 à 5 ans (trois à cinq ans) en enregistrant son cadre sur le site Internet de BMC (www.bmc-switzerland.com) dans un délai de 30 jours (trente jours) à compter de sa date d'achat auprès d'un revendeur BMC. Il n'y a pas d'extension de la durée de la garantie en cas de réparation ou d'échange du cadre.

4. Exclusions de garantie

Les pièces/composants et circonstances suivants sont exclus de la garantie ou sont cause d'exclusion de garantie :

- toutes modifications techniques apportées au vélo sans l'accord du fabricant ;
- le montage ou la transformation ultérieurs de ou avec toutes pièces non d'origine ou incompatibles ;
- les pièces d'usure de type roulements, roulements à bille, axes de roulements, etc. ;
- les pièces/composants non BMC ;
- les dommages indirects ;
- toutes interventions que le revendeur BMC aurait pu réaliser lui-même ;
- toute utilisation ou tout transport incorrects ;
- l'absence des visites de contrôles prévues ;
- un entretien incorrect (il y a lieu de se conformer au manuel d'utilisation) ;
- tous dommages entraînés en l'absence de réglages adéquats ou du fait de réglages fautifs ou pour cause d'usure des composants ;
- les conséquences de chutes ;
- les dommages causés par les intempéries ou une usure anormale ;
- les dommages entraînés par l'usage de produits de nettoyage ou d'additifs inappropriés ou d'outils comme les nettoyeurs à haute pression ;
- toute location ou cession à titre commercial.

5. Étendue de la garantie

BMC apporte les garanties suivantes pour la durée de garantie :

- à la discrétion de BMC, la réparation ou le remplacement par des pièces/composants équivalents, les pièces de remplacement étant susceptibles d'être d'un modèle ou d'une couleur différents ;
 - les prestations de service non couvertes par la garantie et relevant de la compétence du revendeur, ainsi que le nettoyage de vélos remis sales, sont facturés au taux horaire en vigueur, pièces et transport compris ;
 - les prestations de garantie (réparation/remplacement) ne prolongent pas la durée de garantie initiale ;
- il n'est accordé aucune autre garantie en sus des garanties précisées ci-avant.

6. Exercice de la garantie

Les garanties sont à faire valoir au moyen du formulaire de garantie dûment renseigné, accompagné d'une copie du certificat de garantie ou de la facture d'achat auprès d'un revendeur BMC, le tout à remettre à votre revendeur BMC.

Votre revendeur BMC nous transmet votre demande, accompagnée de photos des pièces défectueuses, en précisant le numéro de cadre. BMC statue par retour sur l'application de la garantie. S'il est demandé un contrôle des pièces, celles-ci sont à transmettre à BMC après démontage et nettoyage. Les produits réparés ou remplacés sont renvoyés au revendeur BMC. C'est celui-ci qui doit procéder au remontage des pièces et au réglage du vélo, faute de quoi toute garantie peut être exclue.

7. Remplacement en cas d'accident

Pour certains modèles il est possible de bénéficier d'un remplacement en cas d'accident à la condition de s'être enregistré sur le site Internet de BMC (voir article 3). Les conditions de participation et la liste des modèles concernés sont consultables sur le site Internet de BMC (www.bmc-switzerland.com/service/garantie).

8. Clause de sauvegarde

La nullité présente ou à venir d'une des présentes dispositions ou la constatation d'une lacune ne sauraient affecter la validité des autres dispositions. Il sera convenu à la place de toute disposition inefficace ou manquante une disposition s'approchant au mieux de l'intention initiale.

9. Droit applicable et juridiction compétente

Il est convenu pour tous litiges découlant de ou ayant trait à la présente garantie (y compris s'agissant de sa constitution ou de sa validité) que la compétence exclusive est celle des tribunaux du canton de Soleure. Le présent contrat d'achat relève du droit suisse, à l'exclusion du conflit des lois com de la convention des Nations unies sur les contrats de vente internationale de marchandises (droit commercial de Nations unies).

BMC Switzerland AG

Sportstrasse 49 · CH-2540 Grenchen
Phone +41 32 654 14 54 · Fax +41 32 654 14 55
info@bmc-switzerland.com
www.bmc-switzerland.com