



DARKSIDE
BICYCLES

STAND OUT FROM THE CROWD

MANUEL D'UTILISATION D'UN VÉLO

MERCI POUR VOTRE CONFIANCE !

... et félicitations pour votre nouveau vélo. Votre vélo Darkside a été conçu et fabriqué avec beaucoup de passion et de soin. Il est important d'assembler et d'utiliser correctement votre vélo pour votre sécurité et votre plaisir.

Pour toute question ou conseil relatif au montage, aux pièces, aux performances ou aux retours, **veuillez nous contacter**.

Profitez de la balade et roulez en toute sécurité à tout moment !

Heures de service client:	Lundi - Vendredi 10 h - 17 h CET
Tél:	veuillez consulter www.darksidebicycles.com
Email:	service@darksidebicycles.com
Mail:	DSB Evolution GmbH Boveristraße 30 - 34 68309 Mannheim, Germany

Cette page a été laissée vide intentionnellement.

IMPORTANT

Ce manuel comporte des informations importantes relatives à la sécurité, aux performances et à l'entretien. Veuillez le lire avant la première sortie sur votre nouveau vélo et le conserver pour référence.

La majorité des informations fournies dans ce manuel ont été rédigées de manière universelle afin de s'appliquer aux différents modèles de vélos.

Il est possible que des informations supplémentaires relatives à la sécurité, aux performances et à l'entretien soient disponibles pour des composants spécifiques tels que les pédales de votre vélo, ou pour des accessoires tels que les casques ou les lampes que vous achetez. Veillez à ce que votre revendeur vous remette l'ensemble de la documentation du fabricant qui était incluse avec votre vélo ou vos accessoires. En ce qui concerne les conflits entre les instructions de ce manuel et les informations fournies par un fabricant de composants, suivez toujours les instructions du fabricant de composants.

Pour toute question ou incompréhension, prenez la responsabilité de votre sécurité et consultez le service clientèle Darkside ou votre revendeur.

REMARQUE : *Ce manuel ne constitue pas un manuel complet d'utilisation, d'entretien, de réparation ou de maintenance. Pour toute question, contactez le service clientèle de Darkside. Veuillez consulter votre revendeur de vélos local / mécanicien professionnel de vélos pour tout service, réparation ou entretien. Votre revendeur de vélos local peut également vous orienter vers des cours, des cliniques ou des livres sur l'utilisation, le service, la réparation ou l'entretien des vélos.*

AVERTISSEMENT

Pour assurer votre sécurité, n'effectuez jamais de travaux sur votre vélo, à moins d'en être absolument sûr. Si vous n'êtes pas sûr de quoi que ce soit, contactez le service clientèle de Darkside !

AVERTISSEMENT

Lorsque vous utilisez le vélo sur la voie publique, celui-ci doit être équipé conformément à la réglementation de l'État (pour l'Allemagne, voir StVO). Dans l'état de livraison, votre vélo ne répond pas aux exigences du StVO. Il vous incombe d'équiper le vélo en conséquence.


TABLE DES MATIÈRES


AVERTISSEMENT GÉNÉRAL	1	5	SERVICE	28
NOTE SPÉCIALE POUR LES PARENTS	2	5.1	SERVICE INTERVALLES.....	28
1 PREMIEREMENT	3	5.2	SI VOTRE VÉLO SUBIT UN IMPACT	30
1.1 AJUSTEMENT DU VÉLO.....	3	6	IDENTIFICATION DES PIÈCES	31
1.2 LA SÉCURITÉ AVANT TOUT	3	7	ASSEMBLAGE.....	32
1.3 CONTRÔLE MÉCANIQUE DE SÉCURITÉ.....	3	7.1	OUTILS NÉCESSAIRES	32
1.4 PREMIER TOUR.....	5	7.2	POUR COMMENCER	32
2 SÉCURITÉ.....	6	7.3	PIÈCES DE VÉLO INCLUSES	33
2.1 L'ESSENTIEL.....	6	7.4	FIXER LA TIGE DE SELLE EN CARBONE.....	33
2.2 SÉCURITÉ DE LA CONDUITE	6	7.5	PLACER LE VÉLO DANS UN SUPPORT DE TRAVAIL	35
2.3 SÉCURITÉ HORS ROUTE	7	7.6	ATTACHER LA ROUE AVANT.....	35
2.4 CONDUITE EN MILIEU HUMIDE.....	8	7.7	FIXER LE GUIDON	36
2.5 CONDUITE DE NUIT	8	7.8	FIXER LES PÉDALES.....	38
2.6 COURSE OU COMPÉTITION.....	10	ANNEXE.....	39	
2.7 EXTRÉMITÉS OU CASCADES	10	ANNEXE A - UTILISATION PRÉVUE DE VOTRE VÉLO.....	39	
2.8 CHANGEMENT D'ÉLÉMENTS OU AJOUT D'ACCESSOIRES	11	ANNEXE B - LE CYCLE DE VIE DE VOTRE VÉLO	41	
2.9 AEROBARRE.....	11	1. RIEN N'EST ÉTERNEL, Y COMPRIS VOTRE VÉLO	41	
3 AJUSTEMENT.....	12	2. PERSPECTIVE	41	
3.1 HAUTEUR DE STATION DEBOUT.....	12	2.1 Connaître les métaux	42	
3.2 POSITION DE LA SELLE.....	12	2.2 Comprendre les composites (fibre de carbone).....	45	
3.3 HAUTEUR & ANGLE DU GUIDON	14	2.3 Inspection du Cadre, de la Fourche et des Composants en Composite... ..	46	
3.4 AJUSTEMENT DE LA POSITION DE LA COMMANDE	15	2.4 Comprendre les Composants.....	46	
3.5 PORTÉE DE FREIN.....	15	ANNEXE C - SPÉCIFICATIONS DE COUPLE	48	
4 TECHNOLOGIE.....	16	ANNEXE D - REGISTRE D'ACHAT	50	
4.1 ROUES	16	ANNEXE E - LA GARANTIE ET ASSURANCE.....	51	
4.2 FREINS.....	21	1. ACTIVEZ VOTRE GARANTIE VÉLO	52	
4.3 PÉDALES.....	23			
4.4 PNEUS ET CHAMBRES A AIR.....	25			

AVERTISSEMENT GÉNÉRAL

Comme tout autre sport, le cyclisme implique des risques de blessures et de dommages. Vous devez donc connaître - et mettre en pratique - les règles d'une conduite sûre et responsable, ainsi que celles d'une utilisation et d'un entretien corrects. L'utilisation et l'entretien corrects de votre vélo réduisent le risque de blessure.

Ce manuel contient de nombreux "Avertissements" et "Mises en garde" relatifs aux conséquences d'un défaut d'entretien ou d'inspection de votre vélo et du non-respect des règles de sécurité à vélo.

La combinaison du symbole d'alerte de sécurité  et du mot **AVERTISSEMENT** signale la présence d'une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, risque d'entraîner des blessures graves ou mortelles.

La combinaison du symbole d'alerte de sécurité  et du mot **ATTENTION** signale un risque potentiel qui, s'il n'est pas évité, peut entraîner des blessures mineures ou modérées, ou constitue une mise en garde contre des pratiques dangereuses.

Le mot **ATTENTION**, non accompagné du symbole d'alerte de sécurité, signale une situation qui, si elle n'est pas évitée, est susceptible d'endommager gravement le vélo ou d'annuler la garantie.

De nombreux avertissements et mises en garde disent "vous pouvez perdre le contrôle et tomber". Étant donné que toute chute peut entraîner des blessures graves, voire la mort, les avertissements concernant les risques de blessure ou de mort ne sont pas toujours répétés.

Étant donné qu'il est impossible d'anticiper toutes les situations ou conditions susceptibles de se produire lors de la conduite, ce manuel ne garantit pas une utilisation sûre du vélo dans toutes les conditions. Il existe des risques associés à l'utilisation de tout vélo qui ne peuvent être prévus ou évités, et qui relèvent de la seule responsabilité du cycliste.

Cette page a été laissée vide intentionnellement.

NOTE SPÉCIALE POUR LES PARENTS

En qualité de parent ou de tuteur, vous devez veiller aux activités et à la sécurité de votre enfant mineur, ce qui implique de vous assurer que le vélo est correctement adaptée à l'enfant, qu'elle est en bon état et qu'elle peut être utilisée en toute sécurité, que vous et votre enfant savez et comprenez le fonctionnement sûr du vélo, et que vous et votre enfant avez appris, comprenez et respectez non seulement les lois locales applicables en matière de véhicules à moteur, de vélos et de circulation, mais également les règles de bon sens d'un cyclisme sûr et responsable. En qualité de parent, vous devez lire ce manuel, ainsi qu'examiner ses avertissements et les fonctions et procédures d'utilisation du vélo avec votre enfant, avant de laisser votre enfant utiliser le vélo.

AVERTISSEMENT

Veillez à ce que votre enfant soit toujours équipé d'un casque de vélo homologué lorsqu'il fait du vélo, mais veillez également à ce qu'il soit conscient qu'un casque de vélo ne sert qu'à faire du vélo et qu'il doit être retiré lorsqu'il ne fait pas de vélo. Le port du casque est interdit en jouant, dans les aires de jeu, sur les équipements de l'aire de jeu, en grimpant aux arbres ou à tout moment lorsqu'il ne fait pas de vélo. Le non-respect de cet avertissement peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

Cette page a été laissée vide intentionnellement.

1 PREMIEREMENT

REMARQUE : *Nous vous recommandons vivement de lire ce manuel dans son intégralité avant votre première sortie. Au minimum, lisez et assurez-vous de bien comprendre chaque point de cette section, et consultez les sections citées pour toute question que vous ne comprenez pas complètement. Veuillez noter que tout les vélos ne possèdent pas toutes les caractéristiques décrites dans ce manuel. En cas de questions, contactez le service clientèle de Darkside pour indiquer les caractéristiques de votre vélo.*

1.1 AJUSTEMENT DU VÉLO

1. Votre vélo est-il de la bonne taille ? Pour le vérifier, consultez la section 3.1 Si votre vélo est trop grand ou trop petit pour vous, vous pourriez perdre le contrôle et tomber. Si la taille de votre nouveau vélo n'est pas adaptée, contactez le service client Darkside pour l'échanger avant de l'utiliser.
2. La selle est-elle à la bonne hauteur ? Consultez la section 3.2 pour vérifier. Si vous ajustez la hauteur de votre selle, suivez les instructions d'insertion minimale de la section 3.2.
3. La selle et la **tige de selle** sont-ils bien serrés ? Une selle correctement serrée ne permet aucun mouvement de la selle dans aucune direction. Voir la section 3.2.
4. La potence et le guidon sont-ils à la bonne hauteur pour vous ? Si ce n'est pas le cas, consultez la section 3.3.
5. Pouvez-vous actionner confortablement les freins ? Si ce n'est pas le cas, vous pouvez peut-être ajuster leur angle et leur portée. Voir les sections 3.4 et 3.5.
6. Comprenez-vous parfaitement le fonctionnement de votre nouveau vélo ? Si ce n'est pas le cas, avant votre premier trajet, contactez le service clientèle de Darkside pour expliquer les fonctions ou caractéristiques que vous ne comprenez pas.

1.2 LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

1. Lorsque vous faites du vélo, vous devez toujours porter un casque homologué et suivre les instructions du fabricant concernant l'ajustement, l'utilisation et l'entretien du casque.

2. Êtes-vous en possession de tous les autres équipements de sécurité requis et recommandés ? Consultez la section 2. Il vous incombe de vous familiariser avec les lois des régions où vous roulez et de vous conformer à toutes les lois applicables.
3. Savez-vous comment fixer correctement vos roues avant et arrière ? Consultez la section 4.1 pour en être sûr. Si vous roulez avec une roue mal fixée, celle-ci risque de vaciller ou de se désolidariser du vélo et de provoquer des blessures graves, voire mortelles.
4. Si votre vélo est équipé de cale-pieds et de sangles ou de pédales sans clips ("step-in"), assurez-vous de savoir comment ils fonctionnent (voir section 4.3). Ce type de pédales requiert des techniques et des compétences particulières. Suivez les instructions du fabricant de la pédale pour l'utilisation, le réglage et l'entretien.
5. Avez-vous un "chevauchement des orteils" ? Sur les vélos à cadre plus petit, il se peut que votre chaussure ou votre cale-pied puisse entrer en contact avec la roue avant lorsque la pédale est complètement avancée et que la roue est tournée. Consultez la section 4.3 pour vérifier si vous avez un chevauchement du cale-pied.

1.3 CONTRÔLE MÉCANIQUE DE SÉCURITÉ

Vérifiez régulièrement l'état de votre vélo avant chaque déplacement. Si le vélo ou une partie de celui-ci ne passe pas l'inspection, veillez à ce que cela soit réparé avant de rouler. Pour toute question, consultez votre service clientèle Darkside.

- **Écrous, boulons, vis et autres éléments de fixation :** Étant donné que les fabricants emploient une grande variété de tailles et de formes de fixations fabriquées dans divers matériaux, qui varient souvent selon le modèle et le composant, la force ou le couple de serrage correct ne peut pas être généralisé. Afin de vous assurer que les nombreuses fixations de votre vélo sont correctement serrées, reportez-vous aux Spécifications de couple de serrage des fixations dans l'Annexe C de ce manuel ou aux spécifications de couple dans les instructions fournies par le fabricant du composant en question. Le serrage correct d'un élément de fixation nécessite une clé dynamométrique étalonnée. Un mécanicien professionnel équipé d'une clé dynamométrique doit serrer les fixations de votre vélo. Si vous décidez de travailler sur votre propre vélo, vous devez vous servir d'une clé dynamométrique et respecter les

spécifications de couple de serrage du fabricant du vélo ou du composant. Si vous devez effectuer un réglage à la maison ou sur le terrain, nous vous recommandons vivement de faire preuve de prudence et de faire contrôler les fixations sur lesquelles vous avez travaillé par un mécanicien vélo professionnel dès que possible.

Remarque: *certains composants nécessitent des outils et des connaissances spécifiques. Les sections 4 et 7 traitent des éléments que vous pouvez régler vous-même. Tous les autres réglages et réparations doivent être effectués par un mécanicien de vélo qualifié.*

 **AVERTISSEMENT**

Il est important de serrer correctement les fixations - écrous, boulons, vis - de votre vélo. Si la force est insuffisante, l'élément de fixation risque de ne pas tenir correctement. En revanche, si la force est trop importante, l'élément de fixation risque d'arracher les filets, de s'étirer, de se déformer ou de se casser. Quoi qu'il en soit, une force de serrage incorrecte peut provoquer la défaillance d'un composant, pouvant entraîner une perte de contrôle et une chute.

- **Vérifiez visuellement que votre vélo ne présente aucun dommage.** Si quelque chose vous semble incorrect ou suspect, veuillez contacter le service clientèle de Darkside.
- **Assurez-vous que rien n'est desserré.** Soulevez la roue avant du sol de deux ou trois pouces, puis laissez-la rebondir sur le sol. Est-ce qu'il y a un bruit, une sensation ou une apparence de jeu ? Procédez à une inspection visuelle et tactile de l'ensemble du vélo. Y a-t-il des pièces ou des accessoires desserrés ? Si oui, fixez-les. En cas de doute, demandez à une personne expérimentée de vérifier.
- **Pneus et roues :** Assurez-vous que les pneus soient correctement gonflés (voir section 4.1). Pour vérifier, posez une main sur la selle, une autre sur l'intersection du guidon et de la potence, puis faites rebondir votre poids sur le vélo tout en observant la déformation des pneus. Comparez ce que vous voyez à ce que vous voyez lorsque vous savez que les pneus sont correctement gonflés ; et ajustez si nécessaire.

- **Les pneus sont en bon état ?** Faites tourner lentement chaque roue et recherchez des coupures dans la bande de roulement et le flanc. Remplacez les pneus endommagés avant d'utiliser le vélo.
- **Les roues sont-elles bien ajustées ?** Faites tourner chaque roue et vérifiez le dégagement des freins et le flottement d'un côté à l'autre. Si une roue oscille, même légèrement, d'un côté à l'autre, ou si elle frotte ou heurte les patins de frein, apportez le vélo dans un magasin de vélo qualifié pour faire vérifier la roue.

 **ATTENTION**

Les roues doivent être rectifiées pour permettre aux freins sur jante de fonctionner efficacement. L'alignement des roues est une compétence qui requiert des outils spéciaux et de l'expérience. N'essayez pas d'aligner une roue si vous n'avez pas les connaissances, l'expérience et les outils nécessaires pour faire le travail correctement.

- **Les jantes sont-elles propres et non endommagées ?** Assurez-vous que les jantes sont propres et non endommagées au niveau du talon du pneu et, si vous avez des freins sur jante, le long de la surface de freinage. Assurez-vous qu'aucune marque d'indicateur d'usure de la jante n'est visible à aucun endroit de la jante.

 **AVERTISSEMENT**

Les jantes de vélo sont sujettes à l'usure. Renseignez-vous auprès de votre revendeur de vélos ou du service clientèle Darkside au sujet de l'usure des jantes de roue. Certaines jantes sont dotées d'un indicateur d'usure de la jante qui devient visible au fur et à mesure que la surface de freinage de la jante s'use. La présence d'un indicateur d'usure de jante apparent sur le côté de la jante de roue indique que la jante de roue a atteint sa durée de vie utile maximale. Rouler avec une roue qui a atteint la fin de sa durée de vie utile peut provoquer une défaillance de la roue, ce qui peut vous faire perdre le contrôle et tomber.

- **Freins :** Vérifiez le bon fonctionnement des freins (voir sections 4.2). Serrez les leviers de frein.

PREMIEREMENT

- Les attaches rapides des freins sont-elles fermées ? Tous les câbles de commande sont-ils en place et bien engagés ?
 - Si vous avez des freins sur jante, les patins de frein entrent-ils en contact avec la jante de la roue de manière franche et complète ?
 - Les freins s'enclenchent-ils à moins d'un pouce du mouvement du levier de frein ?
 - Êtes-vous en mesure d'appliquer toute la force de freinage sur les leviers sans qu'ils ne touchent le guidon ?
 - Si tel n'est pas le cas, vos freins doivent être réglés. N'utilisez pas le vélo jusqu'à ce que les freins soient correctement réglés par un mécanicien professionnel.
- **Système de rétention des roues** : Assurez-vous que les roues avant et arrière soient correctement fixées. Voir la section 4.1.
 - **Alignement du guidon et de la selle** : Veillez à ce que la selle et la potence du guidon soient parallèles à la ligne centrale du vélo et suffisamment serrées pour que vous ne puissiez pas les désaligner ou les déplacer vers le haut ou vers le bas. Assurez-vous qu'aucun câble n'interfère ou ne se coince lorsque le guidon pivote d'un côté à l'autre. Voir les sections 3.2 et 3.3.
 - **Extrémités du guidon** : Assurez-vous que les poignées du guidon sont bien fixées et en bon état, sans coupures, déchirures ou zones usées. Si ce n'est pas le cas, remplacez-les. Assurez-vous que les extrémités du guidon et les extensions sont bouchées. Si le guidon comporte des extensions, assurez-vous qu'elles sont suffisamment serrées pour que vous ne puissiez pas les tordre.

AVERTISSEMENT

Des poignées de guidon ou des extensions desserrées ou endommagées sont susceptibles de vous faire perdre le contrôle et tomber. Un guidon ou des extensions non raccordés peuvent vous couper et causer des blessures graves dans un accident par ailleurs mineur.

- **Chaîne** : Vérifiez que la chaîne ne soit pas pliée ou rouillée, et ne présente aucune plaque, axe ou rouleau cassé. Assurez-vous que la tension est correcte afin qu'elle ne tombe pas lorsqu'on fait tourner les pédales.
- **Pédales** : Vérifiez que les pédales sont bien serrées sur le bras de manivelle. Assurez-vous que les pédales et les chaussures sont propres et que les débris n'interfèrent pas avec le système de pédales.

NOTE DE SÉCURITÉ TRÈS IMPORTANTE : Veuillez également lire et vous familiariser complètement avec les informations essentielles sur la durée de vie de votre vélo et de ses composants dans l'annexe B, page 41).

1.4 PREMIER TOUR

Lorsque vous bouclerez votre casque et ferez votre première sortie sur votre nouveau vélo, assurez-vous de choisir un environnement contrôlé, loin des voitures, des autres cyclistes, des obstacles ou de tout autre danger. Faites un tour pour vous familiariser avec les commandes, les fonctions et les performances de votre nouveau vélo.

Familiarisez-vous avec le système de freinage du vélo (voir section 4.2). Testez les freins à faible vitesse, en mettant votre poids vers l'arrière et en actionnant doucement les freins, le frein arrière en premier. Une application soudaine ou excessive du frein avant risque de vous faire basculer par-dessus le guidon. Une application trop forte des freins risque de bloquer une roue, ce qui peut vous faire perdre le contrôle et tomber. Le dérapage est un exemple de ce qui peut se produire lorsqu'une roue se bloque.

Si votre vélo est équipé de pédales avec ou sans clips, exercez-vous à monter et descendre des pédales. Consultez la section 1.2, paragraphe 4, ci-dessus et la section 4.3, paragraphe 4.

Vérifiez la maniabilité et la réponse du vélo ; et vérifiez le confort.

Pour toute question ou si vous avez l'impression qu'un élément du vélo ne convient pas, contactez le service clientèle de Darkside avant de reprendre la route.

2 SÉCURITÉ

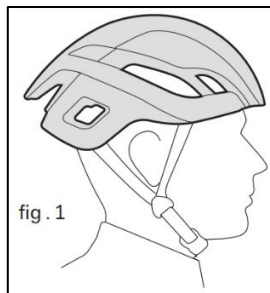
2.1 L'ESSENTIEL

AVERTISSEMENT

La région dans laquelle vous roulez peut nécessiter des dispositifs de sécurité spécifiques. Il vous incombe de vous familiariser avec les lois de la région dans laquelle vous roulez et de vous conformer à toutes les lois applicables, notamment en vous équipant correctement, vous et votre vélo, comme l'exige la loi. Respectez toutes les lois et réglementations locales relatives aux vélos. Respectez les réglementations relatives à l'éclairage des vélos, à l'immatriculation des vélos, à la circulation sur les trottoirs, aux lois régissant l'utilisation des pistes cyclables et des sentiers, aux lois sur le port du casque, aux lois relatives au transport des enfants et aux lois spéciales sur la circulation des vélos. Il vous incombe de connaître et de respecter les lois.

Observez l'ensemble des lois et règlements locaux relatifs aux vélos. Respectez les réglementations relatives à l'éclairage des vélos, à l'immatriculation des vélos, à la circulation sur les trottoirs, aux lois régissant l'utilisation des pistes cyclables et des sentiers, aux lois sur le port du casque, aux lois sur le transport des enfants et aux lois spéciales sur la circulation des vélos. Il vous incombe de connaître et de respecter les lois.

- Portez toujours un casque de cycliste conforme aux dernières normes d'homologation et adapté à votre type de pratique du cyclisme (fig. 1). Respectez toujours les instructions du fabricant du casque en ce qui concerne l'ajustement, l'utilisation et l'entretien de votre casque. La plupart des blessures graves à vélo sont des blessures à la tête qui auraient pu être évitées si le cycliste avait porté un casque approprié.



AVERTISSEMENT

Ne pas porter de casque lors de la conduite peut entraîner des blessures graves ou la mort.

Portez toujours :
 Effectuez toujours le contrôle de sécurité mécanique (section 1.3) avant de monter sur un vélo.
 Familiarisez-vous avec les commandes de votre vélo : freins (section 4.2), pédales (section 4.3).
 Veillez à ce que les parties du corps et autres objets ne soient pas en contact avec les dents pointues des anneaux de chaîne, la chaîne en mouvement, les pédales et les manivelles qui tournent, et les roues de votre vélo qui tournent.

Portez toujours :

- Des chaussures qui restent aux pieds et qui adhèrent aux pédales. Assurez-vous que les lacets des chaussures ne peuvent pas entrer dans les pièces mobiles, et ne roulez jamais pieds nus ou en sandales.
- Des vêtements clairs et visibles qui ne sont pas trop amples pour ne pas s'emmêler dans le vélo ou s'accrocher à des objets sur le bord de la route ou du sentier.
- Des lunettes de protection contre la saleté, la poussière et les insectes en suspension dans l'air - teintées lorsque le soleil brille, claires lorsqu'il ne brille pas.

Ne sautez pas avec votre vélo. Faire un saut à vélo peut être amusant, mais cela peut exercer une pression énorme et inattendue sur le vélo et ses composants. Les cyclistes qui s'obstinent à sauter avec leur vélo risquent de subir de graves dommages, tant à leur vélo qu'à eux-mêmes. Avant d'essayer de sauter, de faire des cascades ou de faire la course avec votre vélo, lisez et comprenez les sections 2.6. et 2.7.

Roulez à une vitesse adaptée aux conditions. Une vitesse élevée signifie un risque plus élevé.

2.2 SÉCURITÉ DE LA CONDUITE

- Respectez toutes les règles de la route et toutes les lois locales sur la circulation.

SÉCURITÉ

Vous partagez la route ou le chemin avec d'autres personnes - automobilistes, piétons et autres cyclistes. Respectez leurs droits. Roulez sur la défensive. Partez toujours du principe que les autres ne vous voient pas.

Regardez devant vous et soyez prêt à éviter:

- Les véhicules qui ralentissent ou tournent, s'engagent sur la route ou sur votre voie devant vous, ou arrivent derrière vous.
- L'ouverture des portes d'une voiture garée.
- Les piétons qui sortent.
- Des enfants ou des animaux domestiques qui jouent près de la route.
- Les nids de poule, les grilles d'égout, les voies ferrées, les joints de dilatation, la construction de routes ou de trottoirs, les débris et autres obstructions susceptibles de vous faire dévier dans la circulation, de bloquer votre roue ou de vous causer un accident.
- Les nombreux autres dangers et distractions pouvant survenir lors d'une promenade à vélo.

Roulez dans les bandes et les pistes cyclables désignées ou aussi près que possible du bord de la route, en suivant le sens de la circulation ou conformément aux lois locales en vigueur.

Arrêtez-vous aux panneaux d'arrêt et aux feux de circulation ; ralentissez et regardez des deux côtés aux intersections de rues. Rappelez-vous qu'un vélo est toujours perdante en cas de collision avec un véhicule à moteur, alors soyez prêt à céder le passage même si vous avez la priorité.

Utilisez les signaux manuels approuvés pour tourner et vous arrêter.

Ne roulez jamais en portant des écouteurs. Ceux-ci masquent les bruits de la circulation et les sirènes des véhicules d'urgence, ils vous empêchent de vous concentrer sur ce qui se passe autour de vous, et leurs fils risquent de s'emmêler dans les pièces mobiles du vélo et de vous faire perdre le contrôle. Ne transportez jamais de passager. Consultez l'annexe A.

Ne portez jamais rien qui puisse gêner votre vision ou votre contrôle total du vélo, ou encore qui puisse s'emmêler dans les parties mobiles du vélo.

Ne faites jamais d'auto-stop en vous accrochant à un autre véhicule.

Ne faites pas de cascades, de wheelies ou de sauts. Si vous envisagez de faire des cascades, des wheelies, des sauts ou de participer à des courses avec votre vélo en dépit de nos conseils, lisez dès maintenant les sections

2.6 et 2.7, Conduite extrême, cascade ou compétition. Réfléchissez bien à vos aptitudes avant de vous décider à prendre les grands risques liés à ce type de conduite.

Ne vous faufillez pas dans la circulation et ne faites pas de mouvements qui pourraient surprendre les personnes avec lesquelles vous partagez la route. Respectez et cédez le passage.

Ne conduisez jamais votre vélo lorsque vous êtes sous l'influence de l'alcool ou de drogues.

Si possible, évitez de rouler par mauvais temps, lorsque la visibilité est réduite, à l'aube, au crépuscule ou dans l'obscurité, ou lorsque vous êtes extrêmement fatigué. Chacune de ces conditions augmente le risque d'accident.

Munissez-vous toujours d'une pièce d'identité, afin que les gens puissent vous reconnaître en cas d'accident, et emportez quelques dollars en espèces pour acheter une barre chocolatée, une boisson fraîche ou un appel d'urgence.

2.3 SÉCURITÉ HORS ROUTE

Nous recommandons aux enfants de ne pas rouler sur des terrains accidentés sans être accompagnés d'un adulte.

- Les conditions variables et les dangers de la conduite hors route exigent une attention particulière et des compétences spécifiques. Commencez lentement sur des terrains plus faciles et développez vos compétences. Apprenez à manier votre vélo sans danger avant d'essayer de rouler plus vite ou sur des terrains plus difficiles.

Portez un équipement de sécurité approprié au type de randonnée que vous envisagez de faire.

Ne roulez pas seul dans les régions éloignées. Même en compagnie d'autres personnes, assurez-vous que quelqu'un sait où vous allez et quand vous comptez revenir.

Munissez-vous toujours d'une pièce d'identité, afin que les gens sachent qui vous êtes en cas d'accident, et emportez de l'argent liquide pour acheter de la nourriture, une boisson fraîche ou un appel d'urgence.

Cédez le passage aux piétons et aux animaux. Roulez de manière à ne pas les effrayer ou les mettre en danger, et laissez-leur suffisamment d'espace afin que leurs mouvements inattendus ne vous mettent pas en danger.

Soyez prêt. En cas de problème, les secours peuvent ne pas être proches.

SÉCURITÉ

Avant de vous lancer dans un saut, une cascade ou une course avec votre vélo, lisez et comprenez les sections 2.6. et 2.7.

Respect du hors piste

Respectez les lois locales régissant où et comment faire du vélo hors piste, et respectez la propriété privée. Il se peut que vous deviez partager le sentier avec d'autres personnes - randonneurs, cavaliers, autres cyclistes. Respectez leurs droits. Ne quittez pas le sentier désigné. Ne contribuez pas à l'érosion en roulant dans la boue ou en glissant inutilement. Ne troublez pas l'écosystème en créant votre propre sentier ou un raccourci à travers la végétation ou les cours d'eau. Il vous incombe de minimiser votre impact sur l'environnement. Laissez les choses dans l'état où vous les avez trouvées ; et emportez toujours tout ce que vous avez apporté.

2.4 CONDUITE EN MILIEU HUMIDE

AVERTISSEMENT

Le temps humide nuit à la traction, au freinage et à la visibilité, aussi bien pour le cycliste que pour les autres véhicules qui partagent la route. Dans ces conditions, le risque d'accident est considérablement accru.

Dans des conditions humides, la puissance de freinage de vos freins (ainsi que des freins des autres véhicules qui partagent la route) est fortement réduite et vos pneus n'adhèrent pas aussi bien. Il devient alors plus difficile de contrôler la vitesse et plus facile de perdre le contrôle. Pour vous assurer de pouvoir ralentir et vous arrêter en toute sécurité dans des conditions humides, roulez plus lentement et appliquez vos freins plus tôt et plus progressivement que vous ne le feriez dans des conditions normales et sèches. Voir également la section 4.2.

2.5 CONDUITE DE NUIT

Faire du vélo la nuit est beaucoup plus dangereux que le jour. Un cycliste est très difficile à voir pour les automobilistes et les piétons. Par conséquent, les enfants ne devraient jamais rouler à l'aube, au crépuscule ou la nuit. Quant aux adultes qui ont choisi d'accepter le risque considérablement accru de rouler à l'aube, au crépuscule ou la nuit, ils doivent redoubler de prudence et

choisir un équipement spécialisé permettant de réduire ce risque. Contactez le service clientèle de Darkside à propos des équipements de sécurité pour la conduite de nuit.

AVERTISSEMENT

Les réflecteurs ne remplacent pas les feux obligatoires. Rouler à l'aube, au crépuscule, de nuit ou à d'autres moments où la visibilité est mauvaise sans un système d'éclairage adéquat pour le vélo et sans réflecteurs est dangereux et risque d'entraîner des blessures graves ou la mort.

ATTENTION

Vérifiez régulièrement les réflecteurs et leurs supports de fixation afin de vous assurer qu'ils sont propres, droits, non cassés et solidement fixés. Faites remplacer les réflecteurs endommagés par votre revendeur de vélos local et redressez ou resserrez ceux qui sont pliés ou desserrés.

Les réflecteurs pour vélos sont destinés à capter et à refléter les feux de voiture et les lampadaires afin de vous aider à être vu et reconnu comme un cycliste en mouvement.

AVERTISSEMENT

Ne retirez pas les réflecteurs avant ou arrière ni les supports de réflecteurs de votre vélo. Ces éléments font partie intégrante du système de sécurité du vélo. Le fait de retirer les réflecteurs réduit votre visibilité pour les autres usagers de la route. Si vous êtes heurté par d'autres véhicules, vous risquez de vous blesser gravement ou de mourir.

Si vous optez pour la conduite dans des conditions de mauvaise visibilité, vérifiez et assurez-vous que vous êtes en conformité avec toutes les lois locales concernant la conduite de nuit, et prenez les précautions supplémentaires suivantes, fortement recommandées:

SÉCURITÉ

- Achetez et installez des phares et des feux arrière alimentés par une batterie ou un générateur, qui répondent à toutes les exigences réglementaires et offrent une bonne visibilité.
- Portez des vêtements et accessoires réfléchissants de couleur claire, tels qu'un gilet réfléchissant, des bandes réfléchissantes sur les bras et les jambes, des bandes réfléchissantes sur votre casque, des feux clignotants fixés sur votre corps et/ou votre vélo... tout dispositif réfléchissant ou source lumineuse en mouvement vous aidera à attirer l'attention des automobilistes, des piétons et des autres usagers.
- Assurez-vous que vos vêtements ou tout autre objet porté sur votre vélo n'obstrue pas un réflecteur ou un feu.
- Assurez-vous que votre vélo est équipé de réflecteurs correctement positionnés et solidement fixés.

En roulant à l'aube, au crépuscule ou de nuit:

- Roulez lentement.
- Évitez les zones sombres et les zones de circulation dense ou rapide.
- Évitez les dangers de la route.
- Si possible, empruntez des itinéraires familiers.

Si vous roulez dans la circulation:

- Soyez prévisible. Assurez-vous que les conducteurs peuvent vous voir et prévoir vos mouvements.
- Soyez vigilant. Roulez sur la défensive et attendez-vous à l'inattendu.
- Si vous prévoyez de rouler souvent dans la circulation, renseignez-vous auprès du service clientèle de Darkside sur les cours de sécurité routière ou sur un bon livre sur la sécurité routière à vélo.



AVERTISSEMENT

Bien que de nombreux catalogues, publicités et articles sur le vélo montrent des cyclistes engagés dans des courses ou des compétitions, une telle activité peut se révéler extrêmement dangereuse et augmenter le risque de blessure, la gravité d'une blessure, voire la mort. N'oubliez pas que l'action représentée est réalisée par des professionnels ayant de nombreuses années de formation et d'expérience. Connaissez vos limites et portez toujours un casque et d'autres équipements de sécurité appropriés. Même si vous disposez d'un équipement de protection de pointe, vous pouvez être gravement blessé ou tué lorsque vous roulez à grande vitesse ou en compétition.



AVERTISSEMENT

Les vélos et les pièces de vélo ont des limites en termes de résistance et d'intégrité, et la pratique de la compétition peut dépasser ces limites. Les situations suivantes, en particulier, peuvent dépasser les limites de conception de votre vélo et provoquer une perte de contrôle et une chute pouvant entraîner des blessures graves ou mortelles : Sauter / faire des bonds avec votre vélo. Rouler sur des trottoirs, des bâtons ou des débris. Impacts ou collisions (voir section 5.2). Autres situations pour lesquelles le vélo n'a pas été conçue (voir l'annexe A).

2.6 COURSE OU COMPÉTITION

- Sautiller ou bondir sur son vélo
- Rouler sur des trottoirs, des bâtons ou des débris
- Impacts ou collisions (voir section 5.2)
- Autres situations pour lesquelles le vélo n'a pas été conçu (voir l'annexe A)

Les vélos Darkside sont conçus pour une utilisation sur route. Cependant, si vous n'effectuez pas un entretien approprié et une inspection régulière (voir section 5.1), ou que vous remplacez des composants inappropriés (section 2.8), vous risquez de compromettre la sécurité et la fiabilité de votre vélo. Lorsque vous roulez rapidement en compétition ou en descente, vous êtes susceptible d'atteindre des vitesses atteintes par les motos, et donc d'être confronté à des dangers et des risques similaires. Faites inspecter soigneusement votre vélo et son équipement par un mécanicien qualifié et assurez-vous de son parfait état. Consultez des conducteurs experts, le personnel du site et les officiels de la course sur les conditions et l'équipement recommandés sur le site où vous prévoyez de rouler. Portez un équipement de sécurité approprié. En fin de compte, il vous incombe d'avoir l'équipement approprié et de connaître les conditions du parcours.

Nous vous recommandons également les éléments suivants avant de participer à une course avec votre vélo Darkside :

- Commencez par des exercices d'apprentissage faciles et développez lentement vos compétences.
- Utilisez uniquement les zones désignées ou appropriées pour les courses ou les descentes rapides.
- Portez toujours un casque et d'autres équipements de sécurité appropriés.
- Comprenez et reconnaissez que les contraintes imposées à votre vélo par ce type d'activité risquent de casser ou d'endommager des pièces du vélo et d'annuler la garantie.
- Apportez votre vélo à un mécanicien professionnel ou contactez le service clientèle de Darkside en cas de casse ou de déformation. Ne roulez pas avec votre vélo si une pièce est endommagée.

Si vous descendez une pente à grande vitesse ou que vous participez à une compétition, vous devez connaître les limites de vos compétences et de votre expérience. En fin de compte, c'est à vous qu'il incombe d'éviter les blessures.

2.7 EXTRÉMITÉS OU CASCADES

Que vous l'appeliez Aggro, Huckling, Freeride, North Shore, Downhill, Jumping, Stunt Riding, ou autre chose : si vous pratiquez ce genre d'activité extrême et agressive, vous vous blesserez, et vous prenez volontairement un risque accru de blessure ou de mort.



AVERTISSEMENT

Les vélos Darkside ne sont pas conçus pour ces types d'utilisation, quelles que soient les circonstances. Reportez-vous à l'annexe A pour en savoir plus sur l'utilisation prévue de votre vélo. La pratique de l'une de ces activités accroît le risque de blessure ou de décès, augmente la gravité de toute blessure et annule la garantie.

2.8 CHANGEMENT D'ÉLÉMENTS OU AJOUT D'ACCESSOIRES

Il existe de nombreux composants et accessoires disponibles qui permettent d'améliorer le confort, les performances et l'apparence de votre vélo. Cependant, si vous changez de composants ou ajoutez des accessoires, vous le faites à vos propres risques. Darkside n'a peut-être pas testé la compatibilité, la fiabilité ou la sécurité de ce composant ou de cet accessoire sur votre vélo. Avant de monter un composant ou un accessoire, y compris un pneu de taille différente, assurez-vous qu'il est compatible avec votre vélo en vérifiant auprès de votre revendeur de vélos local ou du service clientèle Darkside. Veuillez à lire, à comprendre et à suivre les instructions qui accompagnent les produits que vous achetez pour votre vélo. Voir également les annexes A et B.

AVERTISSEMENT

Le remplacement des composants de votre vélo par des pièces autres que des pièces de rechange d'origine peut nuire à la sécurité de votre vélo et annuler la garantie. Consultez votre revendeur de vélos ou le service clientèle de service clientèle Darkside avant de remplacer les composants de votre vélo. Le fait de ne pas confirmer la compatibilité, d'installer, d'utiliser et d'entretenir correctement tout composant ou accessoire peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

2.9 AEROBARRE

ATTENTION

Il faut toujours faire preuve de prudence lorsqu'on utilise un guidon aérobarres, car ce type de guidon, tout en étant très efficace pour réduire la traînée aérodynamique, réduit également la capacité du vélo à se diriger et à freiner par rapport à un guidon standard.

Le freinage est encore plus difficile lorsque vous utilisez un aérobarre car vos mains sont plus éloignées des leviers de frein que sur un guidon standard - en cas d'urgence, vous devez d'abord vous asseoir et ramener vos mains vers la barre de base puis vers les leviers de frein pour commencer à freiner. Si les leviers de frein sont fixés à l'aérobarre, n'oubliez pas que votre poids est positionné plus en avant que la normale, avec plus de poids sur la roue avant. Vous devez faire preuve de prudence lorsque vous freinez dans cette position, car le poids vers l'avant augmente le risque de renverser la roue avant si vous appliquez trop fortement le frein avant. Consultez également la section 4.2. Pour ce qui est de la maniabilité, le vélo est plus difficile à diriger à partir de la position aérodynamique des mains car vous dirigez avec vos coudes au lieu de vos mains, et avec une largeur totale plus étroite par rapport à un guidon standard. Cela rend plus difficile la conduite en ligne droite, et la moto réagira plus fortement aux bosses ou à d'autres entrées inattendues. Il est fortement recommandé de s'entraîner d'abord à rouler dans une zone lisse et plate, à l'écart du trafic, jusqu'à ce que vous vous familiarisiez avec les caractéristiques de maniabilité d'un aérobarre. Une fois maîtrisé, l'utilisation d'un aérobarre n'est jamais recommandée en groupe ou dans un trafic dense pour des raisons de sécurité.

AVERTISSEMENT

Tout manquement à la confirmation de la compatibilité, à l'installation correcte, à l'utilisation et à l'entretien de tout aérobarre ou composant ou accessoire connexe peut entraîner des blessures graves ou mortelles.

3 AJUSTEMENT

REMARQUE : L'ajustement correct est un élément essentiel de la sécurité, des performances et du confort du cyclisme. Effectuer les réglages de votre vélo afin d'obtenir une adaptation correcte à votre corps et à vos conditions de conduite requiert de l'expérience, des compétences et des outils spéciaux. Faites toujours appel à un mécanicien professionnel pour effectuer les réglages de votre vélo ; ou, si vous avez l'expérience, les compétences et les outils nécessaires, faites contrôler votre travail par un mécanicien professionnel avant de rouler.

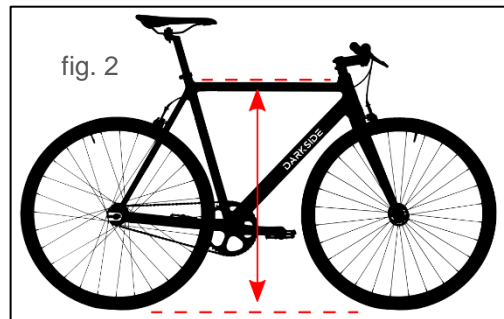
AVERTISSEMENT

Si votre vélo n'est pas adapté, vous risquez de perdre le contrôle et de tomber. Si votre nouveau vélo n'est pas adapté, contactez le service clientèle de Darkside pour l'échanger avant de l'utiliser.

3.1 HAUTEUR DE STATION DEBOUT

1. Cadre de vélo en diamant

La hauteur de station debout constitue l'élément de base de l'ajustement du vélo (voir figure 2). Elle correspond à la distance entre le sol et le haut du cadre du vélo, à l'endroit où se situe votre entrejambe lorsque vous êtes à califourchon sur le vélo. Pour vérifier que la hauteur de station debout est correcte, enfourchez le vélo en portant le type de chaussures dans lequel vous allez rouler, et rebondissez vigoureusement sur vos talons. Lorsque votre entrejambe touche le cadre, le vélo est trop grand pour vous. Ne faites même pas le tour du pâté de maisons avec le vélo. Un vélo que vous utilisez uniquement sur des surfaces pavées et jamais en tout-terrain doit avoir une hauteur libre minimale de 5 cm (2 pouces). Un vélo que vous utiliserez sur



des surfaces non pavées doit avoir une hauteur libre minimale de 7,5 cm (3 pouces). Et un vélo que vous utiliserez en dehors des routes doit avoir une hauteur libre de 10 cm (4 pouces) ou plus.

2. Vélos à cadre "step-through"

La hauteur de station debout ne concerne pas les vélos dont le cadre est de type "step-through". Au lieu de cela, la dimension limite est définie par la plage de hauteur de la selle. Il faut pouvoir régler la position de la selle comme décrit au point 3.2 sans dépasser les limites fixées par la hauteur du haut du tube de selle et le repère "Insertion minimale" ou "Extension maximale" sur la tige de selle.

3.2 POSITION DE LA SELLE

Le réglage correct de la selle joue un rôle important dans l'obtention des meilleures performances et du meilleur confort de votre vélo. Si la position de la selle ne vous convient pas, consultez votre magasin de vélos.

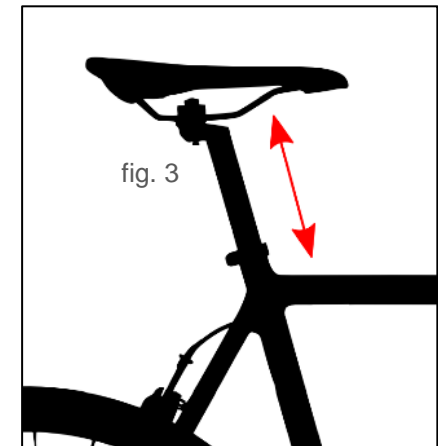
Le réglage de la selle peut se faire dans trois directions :

1. Réglage vers le haut et le bas

Pour une hauteur de selle correcte (fig. 3) :

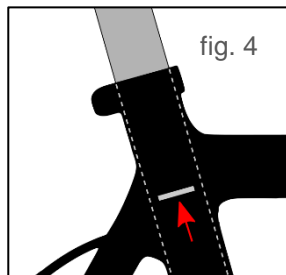
- Asseyez-vous sur la selle ;
- Posez un talon sur une pédale ;
- Tournez la manivelle jusqu'à ce que la pédale sur laquelle repose votre talon soit en position basse et que le bras de la manivelle soit parallèle au tube de selle.

Si votre jambe n'est pas complètement droite, vous devez ajuster la hauteur de votre selle. Si vos hanches doivent basculer pour que le talon atteigne la pédale, la selle est trop haute. Si votre jambe est pliée au niveau du genou avec votre talon sur la pédale, la selle est trop basse.



AJUSTEMENT

Faites appel à votre revendeur de vélos local pour régler la selle en fonction de votre position de conduite optimale et pour vous montrer comment effectuer ce réglage. Si vous décidez de procéder vous-même au réglage de la hauteur de la selle:



- Desserrez le collier de tige de selle.
- Relevez ou abaissez la tige de selle dans le tube de selle.
- Assurez-vous que la selle est droite d'avant en arrière.
- Resserrez le collier de tige de selle au couple recommandé (annexe C ou instructions du fabricant).
- Une fois que la selle est à la bonne hauteur, assurez-vous que la tige de selle ne dépasse pas le repère "Insertion minimale" ou "Extension maximale" (fig. 4).

REMARQUE : Certains vélos disposent d'un trou de visée dans le tube de selle, qui permet de voir facilement si la tige de selle est insérée dans le tube de selle suffisamment loin pour être sûr. Si votre vélo possède un tel trou de visée, utilisez-le à la place de la marque "Insertion minimale" ou "Extension maximale" afin de vous assurer que la tige de selle est insérée dans le tube de selle suffisamment loin pour être visible à travers le trou de visée.

AVERTISSEMENT

Si votre la tige de selle n'est pas inséré dans le tube de selle comme décrit dans la section 3.2 paragraphe 1, la tige de selle peut se casser, entraînant une perte de contrôle et une chute.

2. Réglage avant et arrière

La selle peut être réglée vers l'avant ou l'arrière pour vous permettre d'obtenir la position optimale sur le vélo. Demandez à votre revendeur de vélos local de régler la selle en fonction de la position de conduite et de vous montrer comment effectuer ce réglage. Si vous choisissez d'effectuer vous-même le réglage vers l'avant et vers l'arrière, veillez à ce que le mécanisme de serrage se fixe sur la partie droite des rails de la selle et ne touche pas la partie

incurvée des rails, et à ce que vous utilisiez le couple de serrage recommandé pour la ou les fixations (annexe C ou instructions du fabricant).

3. Réglage de l'angle de la selle

La plupart des gens préfèrent une selle horizontale, mais certains cyclistes préfèrent que le nez de la selle soit légèrement incliné vers le haut ou vers le bas. Votre revendeur de vélos local peut régler l'angle de la selle ou vous apprendre à le faire. Si vous choisissez d'effectuer vous-même le réglage de l'angle de la selle et que vous disposez d'un boulon de blocage de la selle sur votre siège de selle, vous devez impérativement desserrer le boulon de blocage suffisamment pour permettre aux dentelures du mécanisme de se désengager avant de modifier l'angle de la selle, puis veiller à ce que les dentelures se réengagent complètement avant de serrer le boulon de blocage au couple recommandé (annexe C ou instructions du fabricant).

AVERTISSEMENT

Lorsque vous réglez l'angle de la selle avec un boulon de blocage de la selle, assurez-vous toujours que les dentelures des surfaces de contact de la fixation ne sont pas usées. En effet, des dentelures usées sur la pince peuvent permettre à la selle de se déplacer, entraînant une perte de contrôle et une chute. Serrez toujours les fixations au couple correct. Les boulons trop serrés peuvent s'étirer et se déformer. Les boulons trop desserrés peuvent bouger et se fatiguer. L'une ou l'autre de ces erreurs peut conduire à une défaillance soudaine du boulon, entraînant une perte de contrôle et une chute.

De légers changements dans la position de la selle sont susceptibles d'avoir un effet considérable sur les performances et le confort. Pour obtenir la meilleure position de la selle, n'effectuez qu'un seul réglage à la fois.

⚠ AVERTISSEMENT

Après tout réglage de la selle, assurez-vous que le mécanisme de réglage de la selle soit correctement mis en place et serré avant de rouler. Une selle ou une tige de selle desserré peut entraîner une détérioration de la tige de selle, une perte de contrôle ou une chute. Un mécanisme de réglage de la selle correctement serré ne permet aucun mouvement de la selle dans aucune direction. Vérifiez régulièrement que le mécanisme de réglage de la selle est correctement serré.

Si, en dépit d'un réglage minutieux de la hauteur, de l'inclinaison et de la position avant-arrière de la selle, celle-ci reste inconfortable, il se peut que vous ayez besoin d'un modèle de selle différent. Les selles, tout comme les personnes, existent dans de nombreuses formes, tailles et résiliences différentes. Votre magasin de vélos local est en mesure de vous aider à choisir une selle qui, lorsqu'elle est correctement ajustée à votre corps et à votre style de conduite, sera confortable.

⚠ AVERTISSEMENT

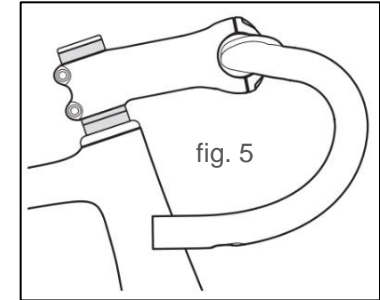
Certaines personnes ont affirmé que le fait de rouler longtemps avec une selle mal réglée ou qui ne soutient pas correctement la zone pelvienne peut entraîner des lésions à court ou à long terme des nerfs et des vaisseaux sanguins, voire l'impuissance. Si vous ressentez une douleur, un engourdissement ou une autre gêne à cause de votre selle, écoutez votre corps et arrêtez de rouler jusqu'à ce que vous vous rendiez dans votre magasin de vélos pour faire ajuster votre selle ou en changer.

3.3 HAUTEUR & ANGLE DU GUIDON

Votre vélo est muni soit d'une potence "sans filetage", qui est fixée à l'extérieur du pivot de fourche, soit d'une potence "à fourche", qui est fixée à l'intérieur du pivot de fourche à l'aide d'un boulon à expansion. Si vous n'êtes pas absolument sûr du type de potence de votre vélo, renseignez-vous auprès du

service clientèle de Darkside. **Les vélos Darkside sont livrés exclusivement avec des potences non filetées.**

Si votre vélo est équipé d'une potence "non filetée" (fig. 5), il se peut que votre revendeur de vélos soit en mesure de modifier la hauteur du guidon en déplaçant les entretoises de réglage de la hauteur du dessous de la potence vers le dessus de la potence, ou vice versa. Sinon, il vous faudra vous procurer une potence de longueur ou de hauteur différente. Consultez votre revendeur de vélos local ou le service clientèle de Darkside. Ne cherchez pas à effectuer cette opération vous-même, car elle nécessite des connaissances particulières.

**⚠ AVERTISSEMENT**

Respectez le nombre d'entretoises de réglage de la hauteur sous la potence initialement fourni avec le vélo ou recommandé par Darkside Bicycles. Si vous dépassez la hauteur maximale des entretoises, vous risquez d'endommager le tube de direction de la fourche, ce qui pourrait vous faire perdre le contrôle et tomber.

⚠ AVERTISSEMENT

Sur certains vélos, le fait de changer la potence ou la hauteur de la potence peut influencer sur la tension du câble du frein avant, ce qui peut bloquer le frein avant ou créer un excès de mou du câble susceptible de rendre le frein avant inopérant. Si les patins du frein avant se rapprochent de la jante ou s'éloignent de la jante lorsque la potence ou la hauteur de la potence est modifiée, il convient de régler correctement les freins avant l'utilisation du vélo.

Certains vélos sont munis d'une potence à angle réglable. Si votre vélo est équipé d'une potence à angle réglable, adressez-vous à votre revendeur de

AJUSTEMENT

vélos local pour qu'il vous montre comment la régler. N'essayez pas d'effectuer le réglage vous-même, car la modification de l'angle de la potence peut également nécessiter un réglage des commandes du vélo.

AVERTISSEMENT

Serrez toujours les fixations au couple correct. Les boulons trop serrés risquent de s'étirer et de se déformer. Les boulons trop desserrés peuvent bouger et se fatiguer. Ces deux erreurs peuvent entraîner une défaillance soudaine du boulon, vous faisant perdre le contrôle et tomber.

Votre revendeur de vélos local/un mécanicien de vélo professionnel peut également modifier l'angle du guidon ou les extensions de l'extrémité du guidon.

WARNING

Un boulon de blocage de potence, un boulon de blocage de guidon ou un boulon de blocage de rallonge de barre insuffisamment serré peut compromettre la direction, entraînant une perte de contrôle et une chute. Placez la roue avant du vélo entre vos jambes et essayez de tordre l'ensemble guidon/ potence. Si vous parvenez à faire tourner la potence par rapport à la roue avant, à faire tourner le guidon par rapport à la potence ou à faire tourner les extensions d'extrémité de barre par rapport au guidon, les boulons ne sont pas suffisamment serrés.

3.4 AJUSTEMENT DE LA POSITION DE LA COMMANDE

L'angle des leviers de commande de frein et de changement de vitesse et leur position sur le guidon peuvent être modifiés. Demandez à votre revendeur de vélos local ou à un mécanicien professionnel d'effectuer les réglages pour vous. Si vous choisissez d'effectuer vous-même le réglage de l'angle des

leviers de commande, veillez à resserrer les fixations de la pince selon le couple recommandé (annexe C ou instructions du fabricant).

3.5 PORTÉE DE FREIN

De nombreux vélos sont équipés de leviers de frein qui peuvent être réglés en fonction de leur portée. Si vous avez de petites mains ou si vous avez du mal à serrer les leviers de frein, votre revendeur local de vélos / un mécanicien professionnel peut régler la portée ou installer des leviers de frein plus courts.

AVERTISSEMENT

Plus la portée du levier de frein est courte, plus le réglage correct des freins est essentiel pour pouvoir appliquer toute la puissance de freinage dans la limite de la course disponible du levier de frein. Une course du levier de frein insuffisante pour exercer la pleine puissance de freinage peut entraîner une perte de contrôle, pouvant entraîner des blessures graves ou mortelles.

4 TECHNOLOGIE

Il est important pour votre sécurité, vos performances et votre plaisir de comprendre le fonctionnement de votre vélo. Nous vous recommandons vivement de demander à votre revendeur de vélos local ou au service clientèle de Darkside de vous expliquer comment faire les choses décrites dans cette section avant de les essayer vous-même, et de faire vérifier votre travail par votre revendeur de vélos local / mécanicien professionnel avant d'utiliser le vélo. En cas de doute sur la compréhension d'un élément de cette section du manuel, consultez un mécanicien vélo professionnel ou contactez notre service d'assistance téléphonique. Voir également les annexes A, B et C.

Les vélos Darkside sont expédiés de l'entrepôt au client en étant partiellement assemblés. Il est fortement recommandé de confier les opérations d'assemblage et de montage à un mécanicien vélo professionnel, car elles nécessitent une connaissance spécifique de chaque pièce, des outils appropriés et une compréhension des interactions entre les différents matériaux. Votre vélo est une machine à hautes performances et, à ce titre, il nécessite un entretien qualifié afin de fonctionner de manière sûre et efficace.

4.1 ROUES

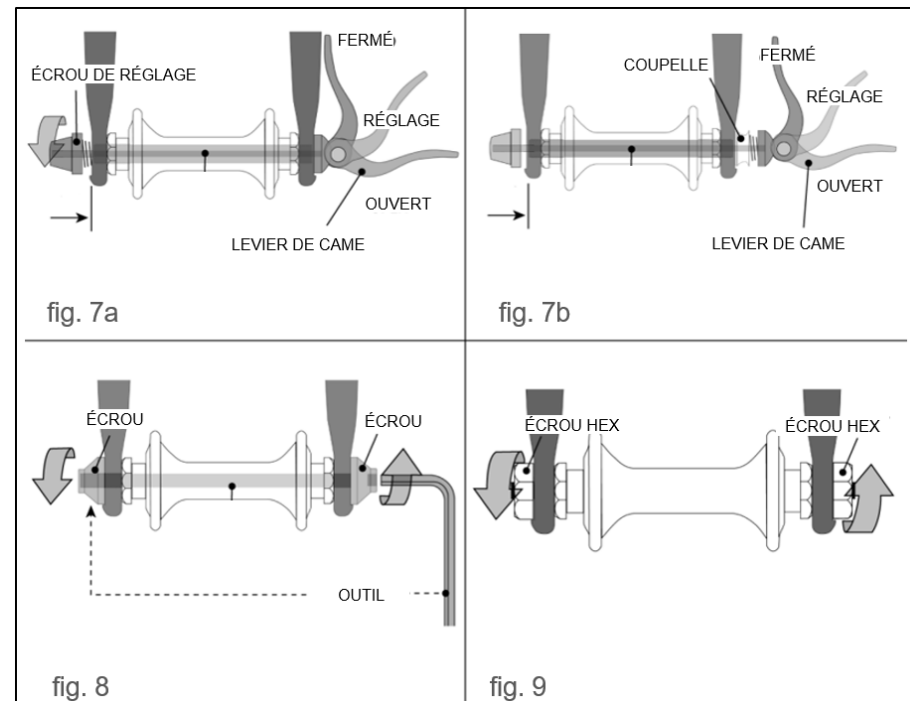
Les roues des vélos sont conçues pour pouvoir être démontées en vue de faciliter le transport et la réparation d'une crevaison. Le plus souvent, les axes des roues sont insérés dans des fentes, appelées "pattes", dans la fourche et le cadre, mais certains vélos de montagne et de route sont équipés d'un système de fixation des roues appelé "axe traversant".

Si vous possédez un vélo de montagne ou de route équipé de roues avant ou arrière à axe traversant, assurez-vous que votre revendeur vous a fourni les instructions du fabricant et suivez-les lorsque vous installez ou retirez une roue à axe traversant. Si vous ignorez ce qu'est un axe traversant, contactez le service clientèle.

Si votre vélo n'est pas équipé d'un système de montage de roue à axe traversant, ses roues sont fixées de l'une des trois manières suivantes :

- Un axe creux traversé par une broche d'arbre qui comporte un écrou de tension réglable à une extrémité et une came décentrée à l'autre (système à came ou système de libération rapide, fig. 7a et 7b).
- Un axe creux traversé par une broche d'arbre qui comporte un écrou à une extrémité et un raccord pour une clé hexagonale, un levier de verrouillage ou tout autre dispositif de serrage à l'autre extrémité (boulon traversant, fig. 8).
- Écrous hexagonaux ou boulons à clé hexagonale qui sont vissés sur ou dans l'axe du moyeu (roue boulonnée, fig. 9).

Les vélos Darkside sont dotés de roues avant et arrière exclusivement boulonnées, voir fig.9.



Votre vélo peut être équipé d'une méthode de fixation de la roue avant différente de celle de la roue arrière. Discutez de la méthode de fixation des roues de votre vélo avec votre revendeur.

Vous devez impérativement comprendre le type de méthode de fixation des roues de votre vélo, savoir comment fixer correctement les roues et appliquer la force de serrage adéquate pour fixer la roue en toute sécurité. Demandez à un mécanicien vélo professionnel ou au service clientèle Darkside de vous apprendre à retirer et à installer correctement les roues, et demandez les instructions du fabricant si elles sont disponibles.

 **AVERTISSEMENT**

Si vous roulez avec une roue mal fixée, celle-ci peut vaciller ou tomber du vélo, ce qui risque de provoquer des blessures graves, voire mortelles.

Par conséquent, il est essentiel que vous :

1. Comprendre et mettre en pratique la technique correcte de serrage de la roue.
2. Avant d'utiliser le vélo, assurez-vous à chaque fois que la roue est bien fixée.
3. L'action de serrage d'une roue correctement fixée doit gauffer les surfaces des pattes.

1. Dispositifs de Retenue Secondaire des Roues Avant

La plupart des vélos sont équipés d'une fourche avant utilisant un dispositif de retenue secondaire de la roue afin de réduire tout risque de désolidarisation de la roue de la fourche si la roue n'est pas correctement fixée. Les dispositifs de retenue secondaires ne remplacent pas la fixation correcte de votre roue avant.

Il existe deux catégories principales de dispositifs de retenue secondaires :

- a. Le type clip-on est une pièce que le fabricant ajoute au moyeu de la roue avant ou à la fourche avant.

- b. Le type intégral est moulé, coulé ou usiné dans les faces extérieures des pattes de la fourche avant. Contactez le service clientèle pour expliquer le dispositif de rétention secondaire particulier de votre vélo.

 **AVERTISSEMENT**

Ne retirez pas ou ne désactivez pas le dispositif de rétention secondaire. Comme l'indique son nom, ce dispositif sert d'appoint pour un réglage critique. Lorsque la roue n'est pas correctement fixée, le dispositif de retenue secondaire peut réduire le risque de désolidarisation de la roue de la fourche. Le retrait ou la désactivation du dispositif de rétention secondaire peut également annuler la garantie. Les dispositifs de retenue secondaires ne remplacent pas la fixation correcte de la roue. Si la roue n'est pas correctement fixée, elle pourrait vaciller ou se désengager, ce qui pourrait entraîner une perte de contrôle et une chute, avec pour conséquence des blessures graves ou mortelles.

2. Roues avec Systèmes d'Action à Came (à libération rapide)

Actuellement, il existe deux types de mécanismes de rétention de roue à came décentrée : la came décentrée traditionnelle (fig. 7) et le système à came et coupelle. Tous deux utilisent une action de came décentrée pour maintenir la roue du vélo en place. Il se peut que votre vélo soit équipé d'un système de retenue de la roue avant à came et coupelle et d'un système traditionnel à came pour la roue arrière.

- a. Réglage du mécanisme d'actionnement traditionnel de la came (fig. 7)

Le moyeu de roue est serré en place grâce à la force de la came décentrée qui pousse contre une patte et qui tire l'écrou de réglage de la tension, par l'intermédiaire de la broche, contre l'autre patte. La quantité de force de serrage est contrôlée par l'écrou de réglage de la tension. Tourner l'écrou de réglage de la tension dans le sens des aiguilles d'une montre tout en empêchant le levier de came de tourner augmente la force de serrage ; le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre tout en empêchant le levier de came de tourner réduit la force de serrage. Moins d'un demi-tour de l'écrou de réglage de la tension peut faire la

différence entre une force de serrage sûre et une force de serrage dangereuse.

⚠ AVERTISSEMENT

La force totale de l'action de la came est nécessaire pour serrer la roue en toute sécurité. Tenir l'écrou d'une main et tourner le levier comme un écrou à ailettes de l'autre main jusqu'à ce que tout soit aussi serré que possible ne permettra pas de serrer une roue à came en toute sécurité dans les pattes. Voir également le premier AVERTISSEMENT de cette section.

- b. Réglage du mécanisme à came et à coupelle
Le système à came et coupelle de votre roue avant a été correctement réglé par votre revendeur pour votre vélo. Demandez à votre revendeur ou à un mécanicien professionnel de vérifier ce réglage tous les six mois. N'utilisez pas une roue avant à came sur un vélo autre que celui pour lequel votre revendeur l'a réglée.
- 3. Démontage et installation des roues**

⚠ AVERTISSEMENT

Si votre vélo est équipé d'un frein sur le moyeu, tel qu'un frein à rétropédalage arrière, un frein à tambour avant ou arrière, un frein à bande ou un frein à rouleau, ou s'il est équipé d'un moyeu arrière à engrenage interne, n'essayez pas de retirer la roue. La dépose et la repose de la majorité des freins sur moyeu et des moyeux à engrenage interne nécessitent des connaissances particulières. Un retrait ou un montage incorrect peut provoquer une défaillance du frein ou de l'engrenage, ce qui peut vous faire perdre le contrôle et tomber.

⚠ ATTENTION

Si votre vélo est équipé d'un frein à disque, soyez prudent lorsque vous touchez le rotor ou l'étrier. Les rotors à disque ont des bords tranchants, et le rotor et l'étrier sont susceptibles de devenir très chauds pendant l'utilisation.

- a. Dépose d'une Roue Avant à frein à disque ou à frein sur jante
- (1) Si votre vélo est muni de freins sur jante, désengagez le mécanisme de libération rapide du frein pour augmenter l'espace entre le pneu et les patins de frein (voir section 4.2, fig. 11 à 14).
 - (2) Si votre vélo est équipé d'un système de rétention de la roue avant à came, déplacez le levier à came de la position verrouillée ou FERMÉE à la position OUVERTE (fig. 7). Passez ensuite à l'étape (4).
 - (3) Si votre vélo est équipé d'une rétention de roue avant à boulon traversant ou à boulon (fig. 8, fig. 9), desserrez la ou les fixations de quelques tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre à l'aide d'une clé appropriée, d'une clé de verrouillage ou du levier intégral. Passez ensuite à l'étape (4)
 - (4) Si votre fourche avant est équipée d'un dispositif de rétention secondaire de type clip-on, désengagez-le. Si votre fourche avant est équipée d'un dispositif de rétention secondaire intégré et d'un système traditionnel à came (fig. 7), desserrez suffisamment l'écrou de réglage de la tension pour pouvoir retirer la roue des pattes. Si votre roue avant utilise un système à came et coupelle, serrez la coupelle et le levier de came ensemble tout en retirant la roue. Aucune rotation de pièce n'est nécessaire avec le système à came et coupelle
 - (5) Vous deviez peut-être taper sur le dessus de la roue avec la paume de votre main pour libérer la roue de la fourche avant.

b. Installation de la Roue Avant d'un frein à disque ou d'un frein sur jante

 **ATTENTION**

Si votre vélo est équipé d'un frein à disque avant, veillez à ne pas endommager le disque, l'étrier ou les patins de frein en réinsérant le disque dans l'étrier. N'actionnez jamais le levier de commande d'un frein à disque sans que le disque ne soit correctement inséré dans l'étrier. Voir également la section 4.2.

- (1) Si votre vélo est équipé d'un système de rétention de la roue avant à came, déplacez le levier à came de manière à ce qu'il s'éloigne de la roue (fig. 7). Il s'agit de la position OUVERTE. Si votre vélo est équipé d'un système de rétention de la roue avant à boulons traversants ou à boulons, passez à l'étape suivante.
- (2) En orientant la fourche vers l'avant, insérez la roue entre les lames de la fourche de manière à ce que l'axe repose fermement sur le haut des pattes de la fourche. Le levier de came, s'il y en a un, doit se trouver du côté gauche du cycliste (fig. 7). Si votre vélo dispose d'un dispositif de rétention secondaire de type clip-on, engagez-le.
- (3) Si votre vélo est équipé d'un mécanisme à came traditionnel : en maintenant le levier de came en position REGLAGE de la main droite, serrez l'écrou de réglage de la tension de la main gauche jusqu'à ce qu'il soit serré contre la patte de la fourche (fig. 7). Si vous avez un système à came et coupelle : l'écrou et la coupelle (fig. 7) se seront encastrés dans la zone en retrait des pattes de la fourche et aucun réglage ne sera nécessaire.
- (4) Tout en poussant fermement la roue jusqu'au sommet des fentes des pattes de la fourche, et en centrant la jante de la roue dans la fourche.
 - (a) Dans le cas d'un système à came, déplacez le levier de came vers le haut et basculez-le en position FERMÉE (fig. 7). Le levier doit alors être parallèle à la lame de la fourche et incurvé vers la roue. Pour exercer une force de serrage suffisante, vous devez enrouler vos doigts autour de la lame de la fourche pour faire

levier, et le levier doit laisser une empreinte nette dans la paume de votre main.

- (b) Dans le cas d'un système à boulons traversants ou à boulons, serrez les fixations en respectant les spécifications de couple de l'annexe C ou les instructions du fabricant du moyeu.

REMARQUE : Si, pour un système traditionnel à came, le levier ne peut être poussé à fond jusqu'à une position parallèle à la lame de la fourche, ramenez le levier en position OUVERTE. Puis, tournez l'écrou de réglage de la tension d'un quart de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et essayez à nouveau de serrer le levier.

 **AVERTISSEMENT**

Serrer solidement la roue avec un dispositif de retenue à came demande une force considérable. Si vous parvenez à fermer complètement le levier à came sans enrouler vos doigts autour de la lame de la fourche pour exercer un effet de levier, que le levier ne laisse pas une empreinte nette dans la paume de votre main et que les dentelures de la fixation de la roue ne gaufrent pas les surfaces des pattes, la tension est insuffisante. Ouvrez le levier ; tournez l'écrou de réglage de la tension d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre ; puis réessayez. Voir également le premier AVERTISSEMENT de cette section.

- (5) Si vous avez désengagé le mécanisme de dégagement rapide des freins en 3. a. (1) ci-dessus, réengagez-le pour rétablir le dégagement correct entre les patins de frein et la jante.
- (6) Faites tourner la roue pour vous assurer qu'elle est centrée dans le cadre et qu'elle dégage les patins de frein ; puis appuyez sur le levier de frein et assurez-vous que les freins fonctionnent correctement.

c. Démontage de la Roue Arrière d'un frein à disque ou d'un frein sur jante

- (1) Si vous avez un vélo à plusieurs vitesses équipé d'un système de dérailleur : placez le dérailleur arrière sur la vitesse supérieure (le pignon arrière le plus petit et le plus extérieur). Si vous avez un moyeu arrière à engrenage interne, consultez votre revendeur ou les instructions du fabricant du moyeu avant de tenter de retirer la roue

arrière. Si vous avez un vélo à une vitesse avec un frein sur jante ou à disque, passez à l'étape (4) ci-dessous.

- (2) Si votre vélo est équipé de freins sur jante, désengagez le mécanisme d'attache rapide du frein pour augmenter l'espace entre la jante de la roue et les patins de frein (voir section 4.2).
- (3) Sur un système de transmission à dérailleur, tirez le corps du dérailleur vers l'arrière avec votre main droite.
- (4) Avec un mécanisme à came, amenez le levier de libération rapide en position OUVERTE (fig. 7). Dans le cas d'un mécanisme à boulon traversant ou à boulon, desserrez la ou les fixations à l'aide d'une clé appropriée, d'un levier de blocage ou d'un levier intégral ; puis poussez la roue vers l'avant suffisamment pour pouvoir retirer la chaîne du pignon arrière.
- (5) Soulevez la roue arrière du sol de quelques centimètres et retirez-la des pattes arrière.

d. Installation de la Roue Arrière d'un frein à disque ou d'un frein sur jante

 **ATTENTION**

Si votre vélo est équipé d'un frein à disque arrière, faites attention à ne pas endommager le disque, l'étrier ou les patins de frein lorsque vous réinsérez le disque dans l'étrier. N'actionnez jamais le levier de commande d'un frein à disque si le disque n'est pas correctement inséré dans l'étrier.

- (1) Avec un système à came, placez le levier de came en position OUVERTE (voir fig. 7). Le levier devrait se trouver du côté de la roue qui est opposé aux pignons du dérailleur et de la roue libre.
- (2) Sur un vélo à dérailleur, veillez à ce que le dérailleur arrière soit toujours dans sa position la plus extérieure, celle de la grande vitesse, puis tirez le corps du dérailleur en arrière avec votre main droite. Placez la chaîne sur le plus petit pignon de la roue libre.
- (3) Sur un vélo à une vitesse, enlevez la chaîne du pignon avant, afin d'avoir beaucoup de mou dans la chaîne. Placez la chaîne sur le pignon de la roue arrière.

- (4) Ensuite, introduisez la roue dans les pattes du cadre et tirez-la complètement dans les pattes.
- (5) Sur un moyeu à vitesse unique ou à engrenage interne, remplacez la chaîne sur le plateau ; ramenez la roue dans les pattes de fixation de manière à ce qu'elle soit droite dans le cadre et que la chaîne ait un jeu d'environ 5 à 6 mm de haut en bas.
- (6) Avec un système à came, déplacez le levier de came vers le haut et faites-le pivoter en position FERMÉE (fig. 7). Le levier doit maintenant être parallèle à l'étau du siège ou de la chaîne et courbé vers la roue. Pour exercer une force de serrage suffisante, vous devez enrouler vos doigts autour de la lame de la fourche pour avoir un effet de levier, et le levier doit laisser une empreinte nette dans la paume de votre main.
- (7) Avec un système à boulon traversant ou à boulon, serrez les fixations selon les spécifications de couple de l'annexe C ou les instructions du fabricant du moyeu.

***Remarque :** Si, sur un système traditionnel à came, le levier ne peut pas être poussé complètement jusqu'à une position parallèle à l'étau du siège ou à l'étau de la chaîne, remettez le levier en position OUVERTE. Tournez ensuite l'écrou de réglage de la tension d'un quart de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et essayez de resserrer le levier.*

 **AVERTISSEMENT**

Il faut une force considérable pour serrer solidement la roue avec un dispositif de rétention à came. Si vous parvenez à fermer complètement le levier à came sans avoir à enrouler vos doigts autour de l'étau de selle ou de l'étau de chaîne pour exercer un effet de levier, si le levier ne laisse pas une empreinte nette dans la paume de votre main et si les dentelures de la fixation de la roue ne gaufrent pas les surfaces des pattes, la tension est insuffisante. Ouvrez le levier ; tournez l'écrou de réglage de la tension d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre ; puis réessayez. Voir également le premier AVERTISSEMENT de cette section.

- (8) Si vous avez désengagé le mécanisme de dégagement rapide des freins en 3. c. (2) ci-dessus, réengagez-le pour rétablir le dégagement correct entre les patins de frein et la jante.
- (9) Faites tourner la roue pour vous assurer que celle-ci est centrée dans le cadre et qu'elle dégage les patins de frein ; appuyez ensuite sur le levier de frein et assurez-vous que les freins fonctionnent correctement.

4.2 FREINS

Il existe trois types généraux de freins de vélo : les freins sur jante, qui agissent en serrant la jante de la roue entre deux patins de frein ; les freins à disque, qui agissent en serrant un disque monté sur le moyeu entre deux patins de frein ; et les freins à moyeu interne. Ces trois types de freins peuvent être actionnés à l'aide d'un levier monté sur le guidon. Sur certains modèles de vélos, le frein à moyeu interne est actionné en pédalant en arrière. C'est ce qu'on appelle un Frein à Rétropédalage. **Les vélos Darkside sont équipés exclusivement d'étriers de freins.**



AVERTISSEMENT

1) Rouler avec des freins mal réglés, des patins de frein usés ou des roues sur lesquelles la marque d'usure de la jante est apparente est dangereux et peut entraîner des blessures graves ou mortelles.

2) Une application trop forte ou trop soudaine des freins peut entraîner le blocage d'une roue, ce qui peut vous faire perdre le contrôle et tomber. Une application soudaine ou excessive du frein avant peut faire basculer le cycliste par-dessus le guidon, ce qui peut entraîner des blessures graves ou mortelles.

3) Certains freins de vélo, tels que les freins à disque (fig. 10) et les freins à traction linéaire (fig. 11), sont extrêmement puissants. Faites très attention à vous familiariser avec ces freins et soyez particulièrement prudent lorsque vous les utilisez.

4) Certains freins de vélo sont équipés d'un modulateur de force de freinage, c'est-à-dire un petit dispositif cylindrique dans lequel passe le câble de commande du frein et qui est conçu pour permettre une application plus progressive de la force de freinage. Un modulateur rend la force initiale du levier de frein plus douce, en augmentant la force de manière progressive jusqu'à ce que la force totale soit atteinte. Si votre vélo est équipé d'un modulateur de force de freinage, prenez soin de vous familiariser avec ses caractéristiques de performance.

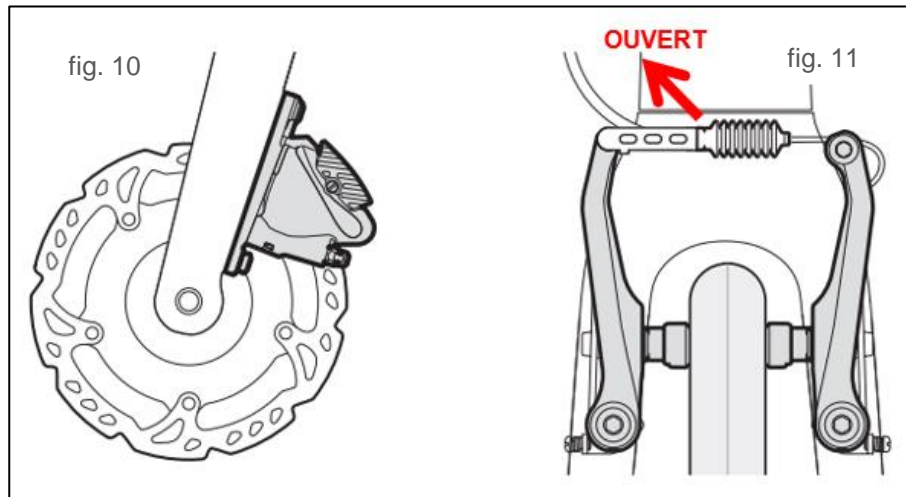
5) Les freins à disque sont susceptibles de devenir extrêmement chauds à la suite d'une utilisation prolongée. Veillez à ne pas toucher un frein à disque avant qu'il n'ait eu le temps de refroidir.

⚠ AVERTISSEMENT

5) Les freins à disque peuvent devenir extrêmement chauds en cas d'utilisation prolongée. Évitez de toucher un frein à disque avant qu'il n'ait eu le temps de refroidir.

6) Consultez les instructions du fabricant de freins pour l'utilisation et l'entretien de vos freins, et pour savoir quand les patins de frein doivent être remplacés. Si vous ne disposez pas des instructions du fabricant, contactez le service clientèle de Darkside ou le fabricant des freins.

7) Si vous remplacez des pièces usées ou endommagées, utilisez uniquement des pièces de rechange d'origine approuvées par le fabricant.



1. Commandes et Caractéristiques des Freins

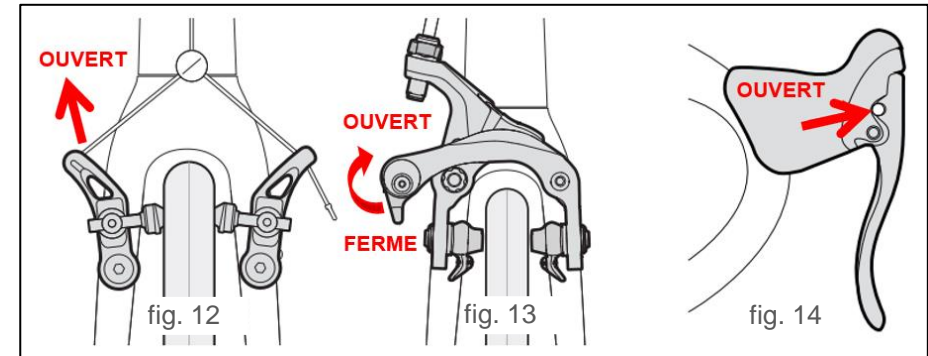
Il est très important pour votre sécurité d'apprendre et de vous rappeler quel levier de frein commande quel frein sur votre vélo. En général, le levier de frein droit commande le frein arrière et le levier de frein gauche commande le frein avant ; mais, pour vous assurer que les freins de votre vélo sont réglés

de cette façon, serrez un levier de frein et regardez quel frein, avant ou arrière, s'enclenche. Faites de même avec l'autre levier de frein.

Assurez-vous que vos mains puissent atteindre et presser les leviers de frein confortablement. Si vous avez les mains trop petites pour manipuler les leviers confortablement, adressez-vous à votre revendeur de vélos local ou au service clientèle Darkside avant d'utiliser le vélo. Il est possible que la portée des leviers soit réglable ou que vous ayez besoin d'un modèle de levier de frein différent.

La majorité des freins sur jante sont dotés d'un mécanisme de dégagement rapide qui permet aux patins de frein de dégager le pneu lorsque la roue est retirée ou réinstallée. Lorsque le mécanisme de libération rapide des freins est en position ouverte, les freins sont inopérants. Assurez-vous auprès de votre revendeur de vélos ou du service clientèle de Darkside que vous comprenez bien le mode de fonctionnement de libération rapide des freins sur votre vélo (voir les figures 11, 12, 13 et 14) et vérifiez chaque fois que les deux freins fonctionnent correctement avant de monter sur le vélo.

2. Fonctionnement des freins



 **ATTENTION**

Si votre vélo est équipé d'un frein à disque, assurez-vous qu'aucune huile ou produit connexe (liquide hydraulique, lubrifiant de chaîne, huile pour les doigts) n'entre en contact avec les matériaux des patins de frein. La contamination des patins de frein par des matériaux à base d'huile peut réduire considérablement l'efficacité de votre système de freinage.

L'action de freinage d'un vélo dépend de la friction entre les surfaces de freinage. Pour vous assurer que vous disposez d'une friction maximale, gardez les jantes et les patins de frein ou le rotor de disque et l'étrier propres et exempts de saleté, de lubrifiants, de cires ou de produits de polissage.

Les freins sont destinés à contrôler votre vitesse, pas seulement à arrêter le vélo. La force de freinage maximale pour chaque roue survient juste avant que la roue ne se "bloque" (cesse de tourner) et commence à déraper. Une fois que le pneu dérape, vous perdez en réalité la majeure partie de votre force de freinage et tout contrôle de la direction. Vous devez vous entraîner à ralentir et à vous arrêter en douceur sans bloquer une roue. Cette technique est appelée modulation progressive du freinage. Plutôt que de tirer le levier de frein vers la position où vous pensez générer une force de freinage appropriée, serrez le levier, en augmentant progressivement la force de freinage. Si vous ressentez que la roue commence à se bloquer, relâchez un peu la pression afin que la roue puisse tourner juste avant de se bloquer. Il est important de développer un sens de la pression du levier de frein nécessaire pour chaque roue à différentes vitesses et sur différentes surfaces. Pour mieux comprendre cela, expérimentez un peu en faisant marcher votre vélo et en appliquant différentes pressions sur chaque levier de frein, jusqu'à ce que la roue se bloque.

Lorsque vous actionnez un frein ou les deux, le vélo commence à ralentir, tandis que votre corps veut continuer à la vitesse à laquelle il allait. Cela provoque un transfert de poids vers la roue avant (ou, en cas de freinage violent, autour du moyeu de la roue avant, ce qui pourrait vous faire passer par-dessus le guidon).

Une roue plus lourde acceptera une plus grande pression de freinage avant de se bloquer ; une roue moins lourde se bloquera avec moins de pression de freinage. Ainsi, au moment où vous appliquez les freins et que votre poids

est transféré vers l'avant, vous devez déplacer votre corps vers l'arrière du vélo, afin de transférer le poids vers la roue arrière ; et en même temps, vous devez à la fois diminuer le freinage arrière et augmenter la force de freinage avant. C'est encore plus important dans les descentes, car le poids est déplacé vers l'avant.

Les deux clés d'un contrôle efficace de la vitesse et d'un arrêt sûr sont le contrôle du blocage des roues et le transfert de poids. Exercez-vous aux techniques de freinage et de transfert de poids dans un endroit où il n'y a pas de trafic ni d'autres dangers ou distractions.

Tout change lorsque vous roulez sur des surfaces meubles ou par temps de pluie. Il vous faudra plus de temps pour vous arrêter sur des surfaces meubles ou par temps de pluie. L'adhérence des pneus est réduite, les roues ont donc moins de traction en virage et au freinage et peuvent se bloquer avec moins de force de freinage. L'humidité ou la saleté sur les patins de frein réduit leur capacité d'adhérence. Le meilleur moyen de garder le contrôle sur des surfaces meubles ou humides est d'aller plus lentement.

4.3 PÉDALES

1. On parle de chevauchement des orteils lorsque le bout de votre chaussure peut toucher la roue avant lorsque vous tournez le guidon pour diriger le vélo alors que la pédale est en position la plus avancée. Ce phénomène se produit fréquemment sur les vélos à petit cadre et peut être évité en maintenant la pédale intérieure relevée et la pédale extérieure abaissée lors des virages serrés. Sur n'importe quel vélo, cette technique permet également d'éviter que la pédale intérieure ne heurte le sol dans un virage.

 **AVERTISSEMENT**

Le chevauchement des pédales peut vous faire perdre le contrôle et tomber. Demandez au service clientèle de Darkside de vous aider à déterminer si la combinaison de la taille du cadre, de la taille des pneus, de la longueur du bras de manivelle, du design des pédales et des chaussures que vous allez utiliser entraîne un chevauchement des pédales. Le changement de l'une de ces combinaisons de pièces peut entraîner un chevauchement des pieds, même si celui-ci n'existait pas avant le changement. Que vous ayez un chevauchement ou non, vous devez garder la pédale intérieure relevée et la pédale extérieure abaissée lorsque vous prenez des virages serrés.

2. Certains vélos sont équipés de pédales qui présentent des surfaces pointues et potentiellement dangereuses. Ces surfaces sont conçues pour renforcer la sécurité en augmentant l'adhérence entre la chaussure du cycliste et la pédale. Si le vélo est équipé de ce type de pédale haute performance, vous devez faire très attention à ne pas vous blesser gravement en raison des surfaces tranchantes des pédales. En fonction de votre style de conduite ou de votre niveau de compétence, vous pouvez préférer un modèle de pédale moins agressif ou opter pour des protège-tibias. Votre revendeur de vélos local peut vous montrer un certain nombre d'options et vous faire des recommandations appropriées.
3. Les cale-pieds et les sangles permettent de maintenir les pieds correctement positionnés et engagés sur les pédales. Le cale-pieds permet de positionner la pointe du pied sur l'axe de la pédale, pour obtenir une puissance de pédalage maximale. Lorsqu'elles sont serrées, les sangles d'orteil maintiennent le pied engagé tout au long du cycle de rotation de la pédale. Bien que les cale-pieds et les sangles offrent un certain avantage avec n'importe quel type de chaussure, ils sont plus efficaces avec les chaussures de vélo conçues pour être utilisées avec des cale-pieds. Votre revendeur de vélos local peut vous expliquer comment fonctionnent les cale-pieds et les sangles. Il ne faut pas utiliser de chaussures à semelles profondes ou de chaussures à rainures qui pourraient rendre plus difficile l'insertion ou l'extraction du pied avec les cale-pieds et les sangles.

 **AVERTISSEMENT**

Se mettre en place et s'extraire des pédales à l'aide de cale-pieds et de sangles nécessite une habileté qui ne peut s'acquérir qu'avec de la pratique. Jusqu'à ce qu'elle devienne un réflexe, cette technique demande de la concentration, ce qui peut détourner votre attention et vous faire perdre le contrôle et tomber. Entraînez-vous à utiliser les cale-pieds et les sangles dans un endroit sans obstacle, sans danger et sans circulation. Gardez les sangles desserrées jusqu'à ce que votre technique et votre confiance en vous pour entrer et sortir des pédales le justifient. Ne roulez jamais dans la circulation avec vos cale-pieds serrés.

4. Les pédales sans clips (également appelées "pédales à crans") constituent un autre moyen de fixer les pieds dans une position permettant une efficacité maximale du pédalage. Elles sont munies d'une plaque, appelée "cale", sur la semelle de la chaussure, qui vient s'encliqueter dans une fixation correspondante à ressort sur la pédale. Elles ne s'engagent ou se désengagent que par un mouvement très spécifique qui doit être pratiqué jusqu'à ce qu'il devienne instinctif. Pour utiliser une pédale sans cale, il faut des chaussures et des cales compatibles avec la marque et le modèle de la pédale utilisée. De nombreuses pédales sans cale sont conçues pour permettre au cycliste de régler la force nécessaire pour engager ou désengager le pied. Respectez les instructions du fabricant de la pédale ou demandez à votre revendeur de vélos local de vous montrer comment procéder à ce réglage. Choisissez le réglage le plus facile jusqu'à ce que l'engagement et le désengagement deviennent un réflexe, mais assurez-vous toujours que la tension est suffisante pour éviter que votre pied ne se détache involontairement de la pédale.

 **AVERTISSEMENT**

Les pédales sans clips sont destinées à être utilisées avec des chaussures spécialement conçues pour s'adapter à elles et sont conçues pour que le pied reste fermement engagé dans la pédale. Évitez d'utiliser des chaussures qui n'engagent pas correctement les pédales.

La pratique est nécessaire pour apprendre à engager et désengager le pied en toute sécurité. Tant que l'engagement et le désengagement ne deviennent pas un réflexe, la technique exige de la concentration, ce qui risque de détourner votre attention et de vous faire perdre le contrôle et tomber. Entraînez-vous à engager et désengager les pédales sans clips dans un endroit dépourvu d'obstacles, de dangers ou de circulation ; et veillez à suivre les instructions de montage et d'entretien du fabricant de la pédale. Si vous n'avez pas les instructions du fabricant, adressez-vous à votre revendeur ou contactez le fabricant.

4.4 PNEUS ET CHAMBRES A AIR

1. Pneus

Les pneus de vélo sont disponibles dans de nombreux modèles et spécifications, allant de modèles à usage universel à des pneus conçus pour fonctionner au mieux dans des conditions météorologiques ou sur un terrain très spécifiques. Si, après avoir acquis de l'expérience avec votre nouveau vélo, vous estimez qu'un autre pneu pourrait mieux convenir à vos besoins, consultez votre revendeur de vélos local ou le service clientèle de Darkside pour vous aider à choisir le modèle le plus approprié.

La taille, la pression nominale et, sur certains pneus hautes performances, les recommandations spécifiques d'utilisation, sont marquées sur le flanc du pneu (voir fig. 15). La partie de ces informations qui est la plus importante pour vous est la pression du pneu. La meilleure façon, et la plus sûre, de gonfler un pneu de vélo à la bonne pression est d'utiliser une pompe à vélo équipée d'un manomètre intégré.

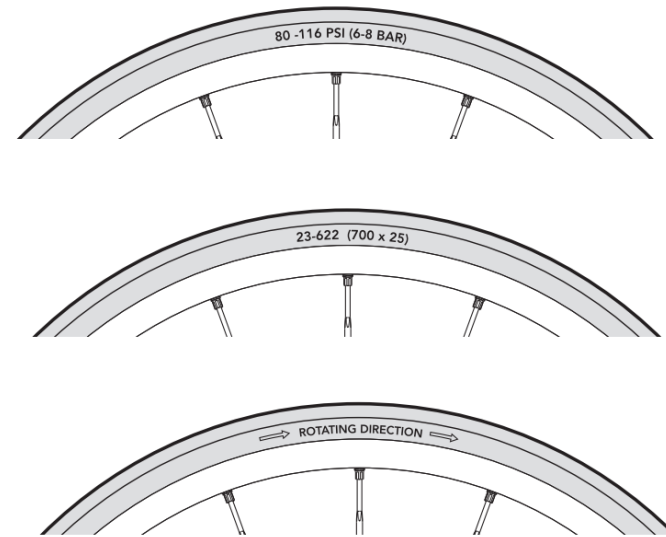


fig. 15

AVERTISSEMENT

Ne gonflez jamais un pneu au-delà de la pression maximale indiquée sur le flanc du pneu. Le dépassement de la pression maximale recommandée peut faire éclater le pneu de la jante, entraînant ainsi des dommages au vélo et des blessures au cycliste et aux passants.

La pression des pneus est indiquée soit sous forme de pression maximale, soit sous forme de plage de pression. Le comportement d'un pneu sur différents terrains ou dans différentes conditions météorologiques dépend largement de la pression des pneus. Le fait de gonfler le pneu à une pression proche de la pression maximale recommandée offre la plus faible résistance au roulement, mais produit également le roulement le plus dur. Les pressions élevées donnent de meilleurs résultats sur une chaussée lisse et sèche.

⚠ AVERTISSEMENT

L'utilisation des tuyaux d'air des stations-service ou d'autres compresseurs d'air comporte un risque en matière de sécurité. Ils ne sont pas conçus pour les pneus de vélo. Ils déplacent un grand volume d'air très rapidement et augmentent la pression dans votre pneu très rapidement, ce qui peut faire exploser la chambre à air.

⚠ ATTENTION

Les manomètres de pneus automobiles de type crayon sont parfois imprécises et il ne faut pas s'y fier pour obtenir des lectures de pression précises et constantes. Il convient plutôt d'utiliser un manomètre à cadran de haute qualité.

Les pressions très basses, au bas de la plage de pression recommandée, donnent les meilleures performances sur les terrains lisses et glissants tels que l'argile durcie, et sur les surfaces profondes et lâches telles que le sable profond et sec.

Une pression de pneu trop basse pour votre poids et les conditions de conduite peut provoquer une crevaison de la chambre à air en permettant au pneu de se déformer suffisamment pour pincer la chambre à air entre la jante et la surface de conduite.

Demandez à votre revendeur de vélos local ou au service clientèle de Darkside de vous suggérer la meilleure pression de gonflage pour le type d'utilisation que vous ferez le plus souvent, et demandez-lui de gonfler vos pneus à cette pression. Ensuite, vérifiez le gonflage comme décrit dans la section 1.3 afin de savoir à quoi ressemblent des pneus correctement gonflés lorsque vous n'avez pas accès à un manomètre. La pression de certains pneus doit être augmentée toutes les semaines ou toutes les deux semaines, il est donc important de vérifier la pression de vos pneus avant chaque sortie.

Certains pneus spéciaux à hautes performances ont des bandes de roulement unidirectionnelles : leur profil est conçu pour fonctionner mieux dans une direction que dans l'autre. Le marquage sur le flanc d'un pneu unidirectionnel comporte une flèche indiquant le sens de rotation correct. Si

votre vélo est équipé de pneus unidirectionnels, assurez-vous qu'ils sont montés pour tourner dans le bon sens.

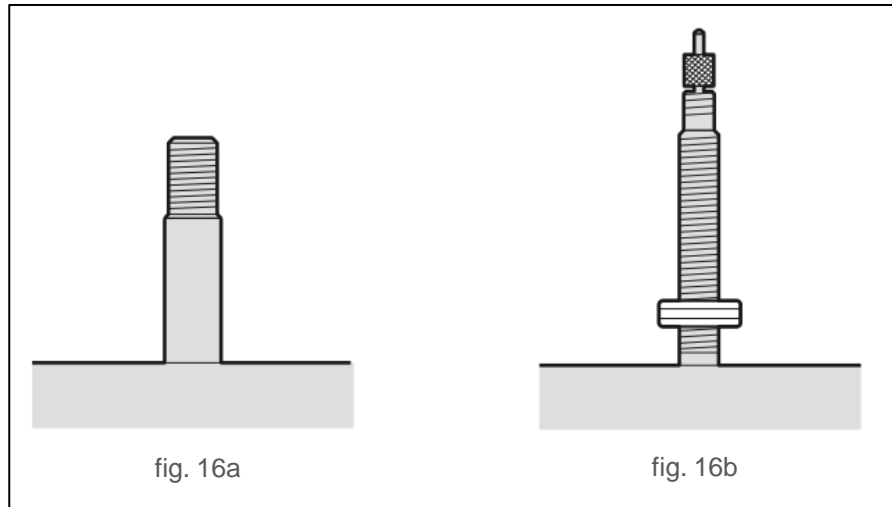
2. Valves de Pneus

Il existe principalement deux types de valves pour chambre à air de vélo : La Valve Schraeder et la Valve Presta. La pompe à vélo que vous utilisez doit être équipée d'un raccord approprié aux potences de valve de votre vélo. **Les roues de vélo Darkside sont livrées exclusivement avec des valves Presta, voir fig.16.**

La **Valve Schraeder** (fig. 16a) est comme la valve d'un pneu de voiture. Pour gonfler une valve Schraeder, il suffit de retirer le bouchon de la valve et de fixer le raccord de la pompe à l'extrémité de la potence de la valve. Pour faire sortir l'air d'une valve Schraeder, appuyez sur la goupille située à l'extrémité de la potence de la valve avec l'extrémité d'une clé ou tout autre objet approprié.

La **Valve Presta** (fig. 16b) présente un diamètre plus étroit et ne se trouve que sur les pneus de vélo. Pour gonfler une chambre à air à valve Presta à l'aide d'une pompe à vélo à tête Presta, retirez le bouchon de la valve, dévissez (dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) l'écrou de blocage de la potence de la valve et appuyez sur la potence de la valve pour la libérer. Poussez ensuite la tête de la pompe sur la tête de la valve, puis gonflez. Pour gonfler une valve Presta à l'aide d'un raccord de pompe Schraeder, vous aurez besoin d'un adaptateur Presta (disponible dans votre magasin de vélo) qui se visse sur la potence de valve une fois que vous avez libéré la valve.

L'adaptateur s'insère dans le raccord de pompe Schraeder. Fermez la valve après le gonflage. Pour libérer l'air d'une valve Presta, ouvrez l'écrou de blocage de la potence de valve et appuyez sur la potence de valve.



⚠ AVERTISSEMENT

Nous vous recommandons vivement d'emporter une chambre à air de rechange lorsque vous faites du vélo. La réparation d'une chambre à air est une réparation d'urgence. Si vous ne posez pas la rustine correctement ou si vous appliquez plusieurs rustines, la chambre à air peut se rompre, entraînant une perte de contrôle et une chute. Remplacez une chambre à air réparée dès que possible.

Cette page a été laissée vide intentionnellement.

5 SERVICE

AVERTISSEMENT

Les progrès technologiques ont rendu les vélos et leurs composants plus complexes, et le rythme des innovations s'accélère. Le présent manuel ne peut pas fournir toutes les informations nécessaires pour réparer et/ou entretenir correctement votre vélo. Dans le but de minimiser les risques d'accident et de blessure, il est essentiel de confier toute réparation ou tout entretien qui n'est pas spécifiquement décrit dans ce manuel à un mécanicien professionnel. De même, il est important que vos besoins individuels en matière d'entretien soient déterminés par votre style de conduite et votre situation géographique. Consultez votre revendeur de vélos local ou le service clientèle de Darkside pour obtenir de l'aide afin de déterminer vos besoins en matière d'entretien.

AVERTISSEMENT

De nombreuses tâches d'entretien et de réparation du vélo nécessitent des connaissances et des outils particuliers. N'entreprenez aucun réglage ou entretien sur votre vélo sans avoir appris auprès d'un mécanicien professionnel comment les effectuer correctement. Un réglage ou un entretien incorrect peut entraîner des dommages au vélo ou un accident pouvant causer des blessures graves ou mortelles.

Pour apprendre à effectuer les principaux travaux d'entretien et de réparation sur votre vélo.

1. Demandez à votre revendeur des copies des instructions d'installation et d'entretien du fabricant pour les composants de votre vélo, ou contactez le fabricant des composants.
2. Demandez à votre revendeur de vous recommander un livre consacré à la réparation des vélos.

3. Demandez à votre revendeur de vous indiquer s'il existe des cours de réparation de vélos dans votre région.

Nous vous recommandons de demander à votre revendeur de vérifier la qualité de votre travail la première fois que vous intervenez et avant d'utiliser le vélo, afin de vous assurer que vous avez tout fait correctement. Étant donné que cela nécessitera le temps d'un mécanicien, il se peut que ce service soit légèrement facturé.

Par ailleurs, nous vous recommandons de demander conseil à votre revendeur de vélos local ou au service clientèle de Darkside pour savoir quelles pièces de rechange, telles que chambre à air, ampoules, etc. il serait bon que vous possédiez une fois que vous aurez appris à remplacer ces pièces lorsqu'elles doivent l'être.

5.1 SERVICE INTERVALLES

Certaines opérations d'entretien et de maintenance sont réalisables par le propriétaire et ne nécessitent pas d'outils spéciaux ou de connaissances autres que celles présentées dans ce manuel.

Les exemples qui suivent sont des exemples du type d'entretien que vous devez effectuer vous-même. Tous les autres types de service, d'entretien et de réparation doivent être effectués dans une installation correctement équipée par un mécanicien de vélo qualifié utilisant les outils et procédures corrects spécifiés par le fabricant.

1. **Période de rodage** : Votre vélo durera plus longtemps et fonctionnera mieux si vous le roulez avant de le conduire à fond. Lors de la première utilisation d'un vélo neuf, les câbles de commande et les rayons des roues peuvent s'étirer ou " s'asseoir " et doivent être réajustés par un mécanicien professionnel. Votre contrôle de sécurité mécanique (section 1.3) vous aidera à identifier les éléments à réajuster. Toutefois, même si tout vous semble normal, il est préférable de ramener votre vélo chez votre revendeur de vélos ou chez un mécanicien professionnel pour un contrôle. Les revendeurs de vélos locaux et les mécaniciens professionnels suggèrent généralement de ramener le vélo pour un contrôle après 30 jours. Un autre moyen de déterminer s'il est temps de procéder au premier contrôle est de ramener le vélo après trois à cinq heures d'utilisation intensive en tout-terrain, ou environ 10 à 15 heures d'utilisation sur route ou plus occasionnelle en tout-terrain. Mais si vous

SERVICE

pensez qu'il y a un problème avec le vélo, amenez-le chez votre revendeur de vélos local ou contactez le service clientèle de Darkside avant de le conduire à nouveau.

2. Avant chaque sortie : Contrôle de Sécurité Mécanique (Section 1.3)

3. **Après chaque sortie longue ou difficile** : si le vélo a été exposé à l'eau ou aux gravillons ; ou au moins tous les 100 miles : Nettoyez le vélo et lubrifiez légèrement les rouleaux de la chaîne à l'aide d'un lubrifiant pour chaîne de vélo de bonne qualité. Essuyez l'excédent de lubrifiant à l'aide d'un chiffon non pelucheux. La lubrification est fonction du climat. Renseignez-vous auprès de votre revendeur de vélos ou de votre mécanicien professionnel sur les meilleurs lubrifiants et la fréquence de lubrification recommandée dans votre région.

4. Après chaque sortie longue ou difficile ou après 10 à 20 heures de conduite :

- Serrez le frein avant et faites basculer le vélo d'avant en arrière. Tout vous semble-t-il solide ? Si vous ressentez un bruit sourd lors de chaque mouvement vers l'avant ou l'arrière du vélo, il est probable que le jeu de direction soit desserré. Faites-le vérifier par un mécanicien vélo professionnel.
- Soulevez la roue avant du sol et faites-la pivoter d'un côté à l'autre. Vous sentez que c'est lisse ? Si vous ressentez un blocage ou une irrégularité dans la direction, le jeu de direction est peut-être trop serré. Faites-le vérifier par un mécanicien vélo professionnel.
- Attrapez une pédale et faites-la basculer en l'approchant et en l'éloignant de l'axe central du vélo ; faites de même avec l'autre pédale. Avez-vous l'impression que quelque chose est desserré ? Si oui, demandez à un professionnel de vélo de le vérifier.
- Jetez un coup d'œil aux patins de frein. Ils commencent à être usés ou ne touchent plus la jante de la roue ? C'est le moment de demander à un mécanicien vélo professionnel de les ajuster ou de les remplacer.
- Vérifiez soigneusement les câbles de commande et les gaines des câbles. De la rouille ? Des plis ? Des effilochages ? Si c'est le cas, faites appel à un mécanicien vélo professionnel pour les remplacer.
- Serrez entre votre pouce et votre index chacune des paires de rayons adjacents de chaque côté de chaque roue. La sensation est-elle la même

pour tous ? Si l'un d'entre eux semble desserré, faites vérifier la tension et la justesse de la roue par un mécanicien vélo professionnel.

- Vérifiez que les pneus ne présentent aucune trace d'usure excessive, de coupure ou d'hématome. Si nécessaire, faites les remplacer par un mécanicien vélo professionnel.
- Vérifiez que les jantes ne présentent pas d'usure excessive, de bosses, de creux ou de rayures. En cas d'endommagement des jantes, consultez un mécanicien professionnel.
- Vérifiez que toutes les pièces et tous les accessoires sont toujours bien fixés et resserrez ceux qui ne le sont pas.
- Vérifiez que le cadre, en particulier la zone autour des joints des tubes, le guidon, la potence et la tige de selle ne présentent pas de rayures profondes, de fissures ou de décoloration. Il s'agit de signes de fatigue due au stress, qui indiquent qu'une pièce a atteint la fin de sa vie utile et doit être remplacée. Voir également l'annexe B.

 **AVERTISSEMENT**

Comme tout dispositif mécanique, un vélo et ses composants sont soumis à l'usure et aux contraintes. Les différents matériaux et mécanismes s'usent ou se fatiguent à des rythmes différents et ont des cycles de vie différents. Si le cycle de vie d'un composant est dépassé, celui-ci peut subir une défaillance soudaine et catastrophique, entraînant de graves blessures ou la mort du cycliste. Les éraflures, les fissures, l'effilochage et la décoloration sont autant de signes de fatigue causée par les contraintes et indiquent qu'une pièce a atteint la fin de sa vie utile et nécessite d'être remplacée. Si les matériaux et la fabrication de votre vélo ou de ses composants individuels peuvent être couverts par une garantie du fabricant pour une période déterminée, cela ne garantit en aucun cas que le produit durera pendant la durée de la garantie. La durée de vie du produit dépend généralement du type d'utilisation que vous faites et du traitement auquel vous soumettez le vélo. La garantie du vélo ne signifie pas que le vélo est incassable ou qu'il durera toujours. Elle indique seulement que le vélo est couvert selon les termes de la garantie. Veuillez à lire l'annexe A, Utilisation prévue de votre vélo, et l'annexe B, Durée de vie de votre vélo et de ses composants, à partir de la page 39.

Selon les besoins : Si l'un des leviers de frein échoue au contrôle de sécurité mécanique (section 1.3), n'utilisez pas le vélo. Faites contrôler les freins par un mécanicien vélo professionnel.

Si le passage de la chaîne d'une vitesse à l'autre ne se fait pas en douceur et sans bruit, le dérailleur est déréglé. Rendez-vous dans votre magasin de vélos ou chez un mécanicien professionnel.

Toutes les 25 (hors route difficile) à 50 (sur route) heures de conduite : Amenez votre vélo chez votre magasin de vélos / mécanicien professionnel pour un contrôle complet. L'inspection de la fourche doit inclure le démontage de la fourche du vélo pour permettre l'inspection du pivot de la fourche ainsi que des lames de la fourche et des pattes pour détecter tout signe de dommage.

5.2 SI VOTRE VÉLO SUBIT UN IMPACT

Tout d'abord, vérifiez que vous n'avez pas de blessures, et soignez-les du mieux que vous pouvez. Consultez un médecin si nécessaire.

Vérifiez ensuite que votre vélo n'est pas endommagé.

Après un accident, apportez votre vélo chez un mécanicien professionnel pour un contrôle approfondi. Les composants en carbone composite, y compris le cadre et la fourche, les roues, le guidon, les potences, les pédaaliers, les freins, etc. qui ont subi un choc ne doivent pas être utilisés avant d'avoir été démontés et inspectés en détail par un mécanicien qualifié. L'inspection de la fourche doit inclure le démontage de la fourche du vélo pour permettre l'inspection du pivot de la fourche ainsi que des lames de la fourche et des pattes de fixation pour détecter tout signe de dommage.

Consultez également l'annexe B, Durée de vie de votre vélo et de ses composants.

 **AVERTISSEMENT**

Une collision ou un autre impact peut exercer une pression extraordinaire sur les composants d'un vélo, provoquant leur fatigue prématurée. Les composants souffrant de fatigue sous contrainte peuvent tomber en panne de manière soudaine et catastrophique, entraînant une perte de contrôle, des blessures graves ou la mort.

6 IDENTIFICATION DES PIÈCES

Vélo de Route Darkside

Apprenez à connaître les pièces de votre vélo (fig. 17). Cela vous aidera pour le montage, l'entretien et le dépannage. La couleur, le style et les pièces peuvent varier.

N°.	Part name	N°.	Nom de la pièce	N°.	Nom de la pièce
1	Potence de guidon	10	Fourche avant	19	Tube de selle
2	Guidon	11	Rayon	20	Tube supérieur
3	Boulon de blocage du guidon	12	Jante de roue	21	Selle
4	Frein à main	13	Pneu avant	22	Tige de selle
5	Câble de frein	14	Pédale	23	Collier de tige de selle
6	Frein avant	15	Bras de manivelle	24	Boulon de blocage de la selle
7	Tube de direction	16	Roue à chaîne	25	Chaîne
8	Boulon de blocage de la potence	17	Potence de valve à air	26	Pignon ou Roue libre
9	Jeu de direction	18	Tube diagonal		



fig. 17

7 ASSEMBLAGE

AVERTISSEMENT

Un mauvais assemblage de ce produit peut provoquer des blessures graves ou mortelles. Respectez toujours les instructions de ce manuel et vérifiez les composants essentiels (par exemple, les roues, la selle, les pédales, les freins, les pneus) avant chaque utilisation.

Nous vous recommandons vivement de confier les opérations d'assemblage et de montage à un mécanicien professionnel de vélos, dans la mesure où elles nécessitent une connaissance spécifique de chaque pièce, des outils appropriés et une compréhension des interactions entre les différents matériaux. Le vélo est une machine très performante et, à ce titre, il nécessite un entretien qualifié pour un fonctionnement sûr et efficace.

Nous vous recommandons de vous adresser à un spécialiste du vélo si vous avez des doutes ou des inquiétudes quant à votre expérience ou votre capacité à assembler, réparer ou entretenir correctement votre vélo. Si vous avez obtenu votre vélo assemblé, nous vous recommandons de lire ces instructions et d'effectuer les contrôles spécifiés dans le présent manuel avant de rouler.

Votre nouveau vélo a été assemblé et réglé en usine, puis démonté partiellement pour l'expédition. Il est possible que vous ayez acheté le vélo déjà entièrement assemblé et prêt à rouler ou qu'il se trouve dans le carton d'expédition sous forme partiellement démontée. Grâce aux instructions suivantes, vous serez en mesure de préparer votre vélo pour des années de plaisir. Pour obtenir plus de détails sur l'inspection, la lubrification, l'entretien et le réglage d'un élément quelconque, veuillez vous reporter aux sections correspondantes de ce manuel. En cas de doute sur votre capacité à assembler correctement ce vélo, nous vous recommandons vivement de confier l'assemblage à un mécanicien professionnel. Si vous recherchez des pièces de rechange ou si vous avez des questions concernant l'assemblage de votre vélo, veuillez contacter le service clientèle de Darkside. Du lundi au vendredi de 9h00 à 17h00, heure d'Europe centrale (CET). Pour les coordonnées, veuillez consulter www.darksidebicycle.com.

7.1 OUTILS NÉCESSAIRES

En fonction du modèle et de l'équipement du vélo, vous aurez besoin des outils suivants pour le montage:

- Clés Allen (hexagonales) de 4 mm, 5 mm, 6 mm et 8 mm
- Clé dynamométrique précise avec
 - Entraînement hexagonal de 4 mm, 5 mm, 6 mm et 8 mm
 - insert pour clé à douille de 15 mm
- Clé plate de 15 mm
- Clé à pédale de 15 mm
- Graisse de type non-lithium
- Composé d'assemblage en carbone
- pompe à air pour vélo avec manomètre intégré (manomètre jusqu'à 8 bars)

7.2 POUR COMMENCER

- Ouvrez le carton par le haut et retirez les parties du vélo.
- Enlevez les sangles et l'emballage de protection du vélo. Important ! Ne vous débarrassez pas des matériaux d'emballage tant que l'assemblage n'est pas terminé afin de vous assurer qu'aucune pièce nécessaire ne soit accidentellement jetée.
- Inspectez le vélo et l'ensemble des accessoires et pièces pour détecter d'éventuels manques. Nous vous recommandons de lubrifier les filetages et l'ensemble des pièces mobiles de l'emballage des pièces avant l'installation.
- Conservez la boîte d'expédition du vélo. Vous en aurez besoin si vous souhaitez utiliser le service Darkside Bicycles à une date ultérieure.

7.3 PIÈCES DE VÉLO INCLUSES

Les composants et accessoires suivants sont fournis avec les vélos Darkside (fig. 18).

Remarque : les pièces du vélo varient en fonction du modèle et de l'année de fabrication. Les pédales ne sont pas fournies. Veillez à ce que vous disposiez de toutes les pièces suivantes.

N°.	Nom de la pièce	Qté.
1	Guidon (avec leviers de frein installés)	1
2	Roue avant avec écrous d'axe	1
3	Cadre principal (avec freins installés)	1
4	Tige de selle et selle	1
5	Composé d'assemblage en carbone, 5-6 g	1

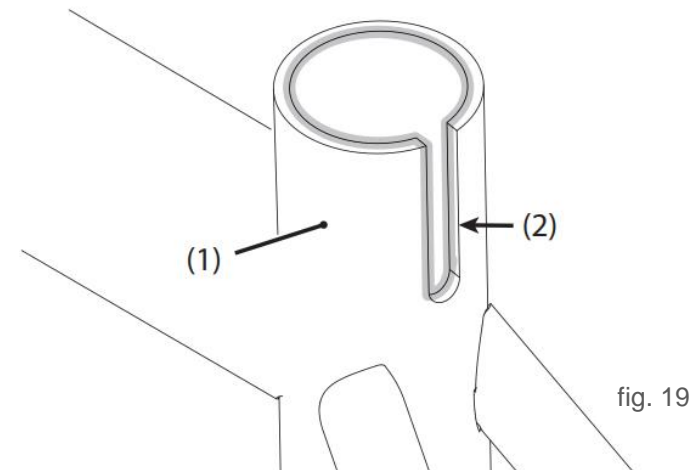


7.4 FIXER LA TIGE DE SELLE EN CARBONE

⚠ AVERTISSEMENT

Un réglage incorrect de la hauteur de la selle est susceptible de nuire à la capacité du conducteur à atteindre le guidon et les pédales, ce qui peut entraîner un mouvement inattendu, une perte de contrôle et des blessures graves, voire mortelles. Respectez les consignes suivantes lors du réglage de la hauteur du siège. Assurez-vous toujours que les repères d'insertion minimale de la tige de selle se trouvent sous le collier du siège et sont invisibles. Assurez-vous que le collier du siège est verrouillé et que le siège ne peut pas bouger.

Vérifiez attentivement que l'ouverture du tube de selle (1) et la fente (2) ne présentent pas de bords tranchants ou de bavures (voir fig. 19). Tout élément susceptible de rayer, d'entailler, de creuser ou de couper la tige de selle peut provoquer des dommages graves et entraîner la rupture de la tige de selle. Les bords tranchants ou les bavures peuvent être éliminés à la main en effectuant un léger ponçage avec un papier de verre très fin (400 grains). L'ouverture et la fente du tube de selle doivent être très lisses, sans bords déchiquetés ni entailles.



ASSEMBLAGE

L'ensemble du siège doit être réglé de manière à ce que le siège soit centré sur les rails et de niveau. Il est recommandé d'ajouter un peu de graisse sur tous les filetages et fixations d'un vélo. Dans le cas contraire, ils pourraient se corroder avec le temps et ne plus pouvoir être ajustés.

Pièces: Tige de selle et siège en carbone,
Cadre principal avec fourche installée

Tools: Clé Allen de 5 mm,
Clé dynamométrique précise avec entraînement hexagonal de 5 mm,
Composé d'assemblage en carbone,
Graisse

A: Réglez et marquez la hauteur correcte du siège (voir fig. 20).

- 1 Desserrez le boulon de blocage du siège avec une clé Allen de 5 mm
- 2 Réglez la hauteur du siège vers le haut ou vers le bas jusqu'à ce que le cycliste ait l'impression de contrôler le vélo et soit confortable. **Important !** Vérifiez que les repères d'insertion minimum ne dépassent pas le haut du collier de tige de selle et ne sont pas visibles. Voir section 3.2, Fig. 3 & 4 : Hauteur de la selle et portée du guidon.

Marquez la hauteur ajustée temporaire avec du ruban adhésif sur la tige de selle.

B: Verrouillez le siège en place (voir fig. 20).

- 1 Desserrez le boulon de blocage du siège avec une clé Allen de 5 mm.
- 2 Retirez la tige de selle du tube de selle
- 3 Nettoyez et dégraissez l'intérieur de la tige de selle et l'extérieur de la zone de montage de la tige de selle.
- 4 Appliquez une petite quantité de composé de montage pour carbone sur l'intérieur du tube de selle et sur l'extérieur de la zone de montage de la tige de selle.
- 5 Insérez la tige de selle dans le tube de selle jusqu'au marquage (ruban). Veillez à ce que le siège soit aligné parallèlement au tube supérieur du cadre du vélo.

- 6 Ne serrez le boulon de blocage du siège qu'avec une **Clé Dynamométrique de Précision**. Pour déterminer le couple de serrage correct, voir l'annexe C ou le marquage.
- 7 Vérifiez le siège pour vous assurer qu'il ne bouge pas.
- 8 Retirez le ruban de la tige de selle (marquage temporaire de la hauteur). Enlevez l'excès de composé de montage du carbone à l'aide d'un chiffon de nettoyage.

AVERTISSEMENT

Ne serrez pas trop le boulon de blocage du siège. Un serrage excessif peut provoquer la défaillance de la tige de selle, entraînant un accident et/ou des blessures graves ou mortelles.

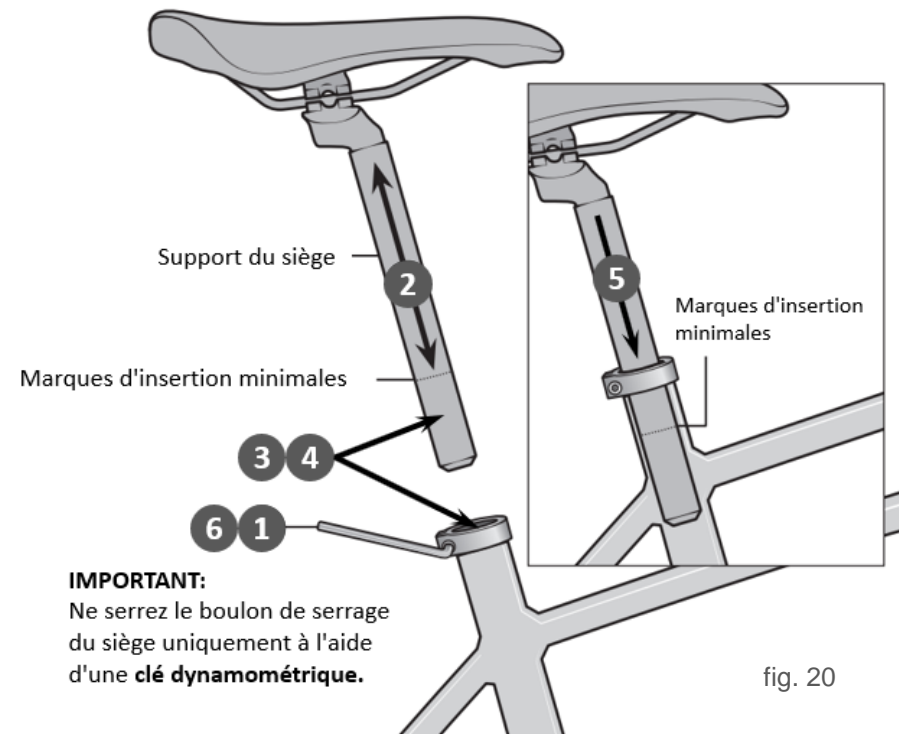


fig. 20

7.5 PLACER LE VÉLO DANS UN SUPPORT DE TRAVAIL

Les mâchoires de serrage d'un support à vélo peuvent générer une force d'écrasement suffisamment forte pour sérieusement endommager votre cadre. Voir la figure 21.

⚠ ATTENTION

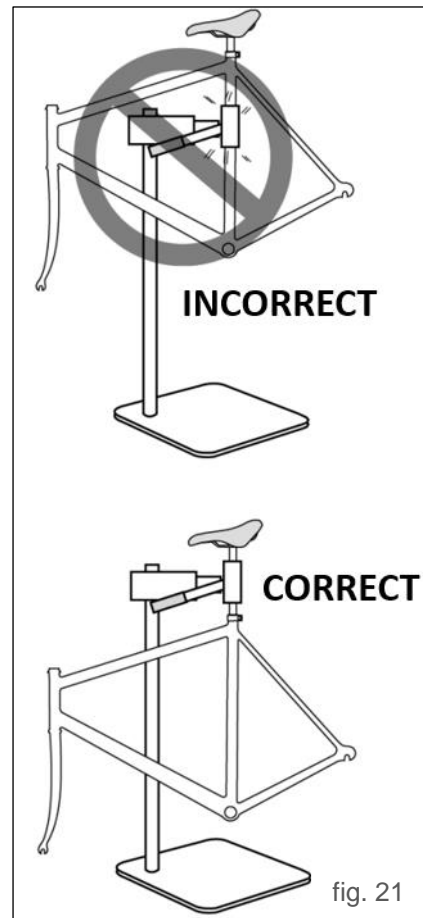
Ne placez jamais votre vélo sur un support en serrant le cadre.

Placez votre vélo sur un support en allongeant la tige de selle et en positionnant le collier de tige de selle sur la tige de selle allongé. Ne dépassez pas la ligne d'INSERTION MINIMALE indiquée sur la tige de selle.

Comme votre tige de selle en carbone peut également être endommagée par la force de serrage, réglez le collier de tige de selle pour obtenir la force de serrage minimale nécessaire pour fixer le vélo.

De plus, avant le serrage, nettoyez le support et protégez la finition de la tige de selle avec un chiffon.

RECOMMANDATION : Pour protéger la surface de la tige de selle en carbone contre les rayures, utilisez un chiffon doux en coton entre les mâchoires de serrage et la tige de selle.



7.6 ATTACHER LA ROUE AVANT

⚠ AVERTISSEMENT

Si vous ne serrez pas correctement les écrous qui maintiennent les roues sur le tricycle, vous risquez d'obtenir de mauvaises performances de conduite, de faire tomber le pneu et de vous blesser gravement, voire mortellement. Veillez à ce que les roues soient bien fixées au cadre avant d'utiliser le tricycle.

Pièces: Roue avant,
Cadre principal avec fourche installée

Outils: Clé dynamométrique précise avec insert pour clé à douille de 15 mm

Remarque : les sculptures des pneus ont une direction. Comparez le pneu avant et le pneu arrière du vélo pour que les deux sculptures soient orientées dans la même direction.

Roue avant avec roue boulonnée, voir fig. 22 :

- 1 Desserrez l'écrou de l'axe de la roue avant de chaque côté à environ 90 %.
- 2 Ouvrez le mécanisme de libération rapide du frein avant. Voir section 4.2 FREINS, fig. 13.
- 3 La fourche de direction étant orientée vers l'avant, positionnez la roue avant dans les ouvertures de la fourche. Veillez à ce que les deux côtés de l'axe reposent sur la fourche et que la roue soit centrée.
- 4 Serrez sans serrer l'écrou de l'axe de chaque côté.
- 5 Vérifiez que la roue est centrée et vérifiez qu'elle tourne régulièrement.
- 6 Serrez chaque écrou d'axe à l'aide d'une **Clé Dynamométrique Précise**, conformément aux spécifications de couple de l'annexe C.
- 7 **FERMEZ** le mécanisme de libération rapide du frein avant (voir section 4.2 FREINS, fig. 13.) !

⚠ AVERTISSEMENT

Lorsque la libération rapide des freins est en position ouverte, les freins sont inopérants !

- 8 Vérifiez la pression d'air des roues avant et arrière et gonflez les pneus si nécessaire, voir section 4.4. La pression des pneus recommandée par le fabricant figure généralement sur le flanc du pneu ou sur la plaque signalétique. **REMARQUE** : La pression des pneus ne doit pas être supérieure à 8 bars.

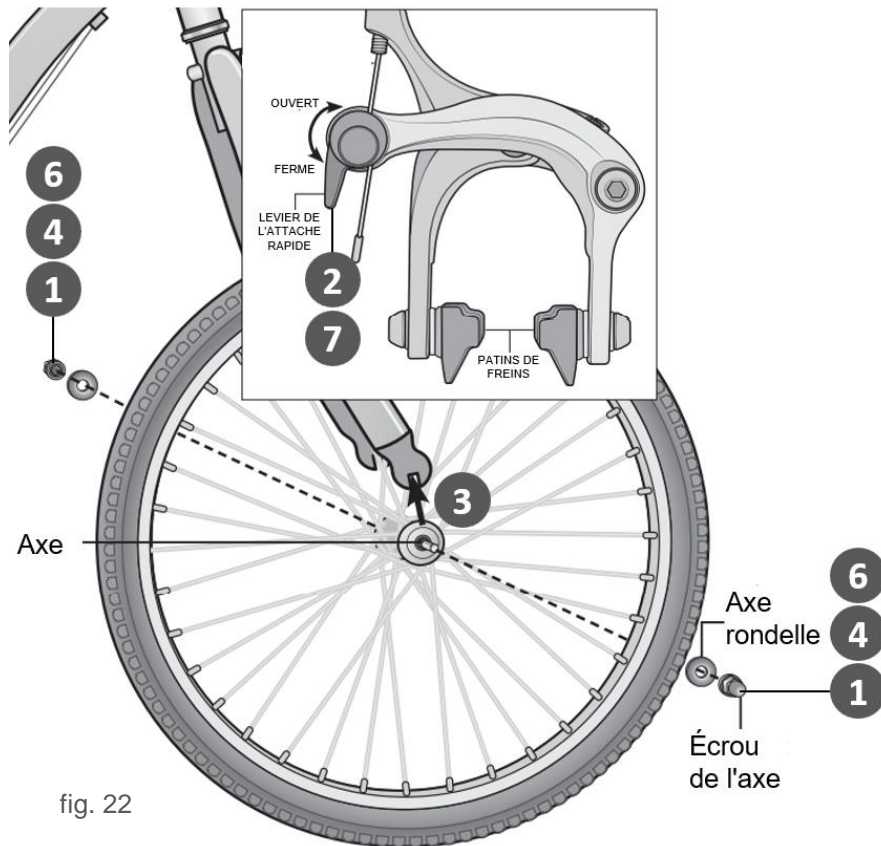


fig. 22

7.7 FIXER LE GUIDON**⚠ AVERTISSEMENT**

Le fait de ne pas serrer correctement les composants du guidon peut provoquer une perte de contrôle, des blessures graves ou la mort. Avant d'utiliser le vélo, assurez-vous toujours que le guidon ne peut pas bouger et qu'il est bien fixé au cadre.

Pièces: Guidon (avec leviers de frein installés),
Cadre principal avec fourche installée

Outils: Clé Allen de 4 mm,
Clé Dynamométrique précise avec entraînement hexagonal de 4 et 5 mm,
Composé de montage en carbone

NOTE : La vis 12 (voir fig. 23) sur le capuchon de la tête A n'est pas utilisée pour serrer la potence, mais seulement pour ajuster le jeu du palier !

- 1 Tournez la fourche avant et la potence vers l'avant, fig. 23.
- 2 Desserrez et retirez les boulons à pincement qui maintiennent la plaque frontale à l'avant de la potence. Retirez le guidon de la potence.
- 3 Nettoyez et dégraissez l'intérieur de la zone de fixation de la potence ainsi que l'extérieur de la zone de montage du guidon.
- 4 Appliquez une petite quantité de composé de montage carbone sur l'intérieur de la zone de montage de la potence et sur l'extérieur de la zone de montage du guidon.
- 5 Appliquez une légère quantité de graisse sur les filetages des boulons avant de les revisser dans la potence.
- 6 Placez le guidon dans son emplacement arrière.
- 7 Placez la plaque frontale sur le guidon. Assurez-vous que les câbles Bowden et les lignes ne sont ni tordus ni pliés, mais qu'ils suivent une courbe régulière jusqu'aux arrêts de câble ou aux freins.

ASSEMBLAGE

- 8 Commencez à enfiler les boulons à pincement dans le corps de la potence. Serrez sans serrer les boulons de pincement en croix afin de pouvoir régler le guidon.
- 9 Regardez le guidon et la potence et assurez-vous que la potence soit centrée par rapport au centre du pneu et de la fourche. Ajustez l'inclinaison du guidon à une position qui vous convient.
- 10 Serrez progressivement les boulons de pincement à l'aide d'une clé dynamométrique précise, conformément aux spécifications de couple de l'annexe C, en croix. Ne serrez pas trop les boulons. Au fur et à mesure que vous serrez les boulons, l'espace entre la plaque frontale et le corps de la potence doit être le même tout autour.
- 11 Vérifiez le jeu de direction en tirant sur le frein avant et en déplaçant le vélo d'avant en arrière. Le jeu de direction ne doit pas être perceptible.

Si vous sentez encore du jeu dans le jeu de direction, tournez la vis de réglage du jeu de direction d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre.
- 12 Vérifiez à nouveau le jeu de direction et répétez l'étape 11 si nécessaire jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu de direction. Notez que le guidon doit toujours se **déplacer en douceur ! Ne serrez pas trop la vis du capuchon en A !**

AVERTISSEMENT

Veillez noter qu'il n'est pas permis d'augmenter la hauteur de l'entretoise spécifiée en usine sous la potence.

AVERTISSEMENT

Remarque importante à propos du barre plane Darkside :

- L'installation d'embouts de barre n'est pas autorisée.
- Le raccourcissement de la barre plate n'est pas autorisé.

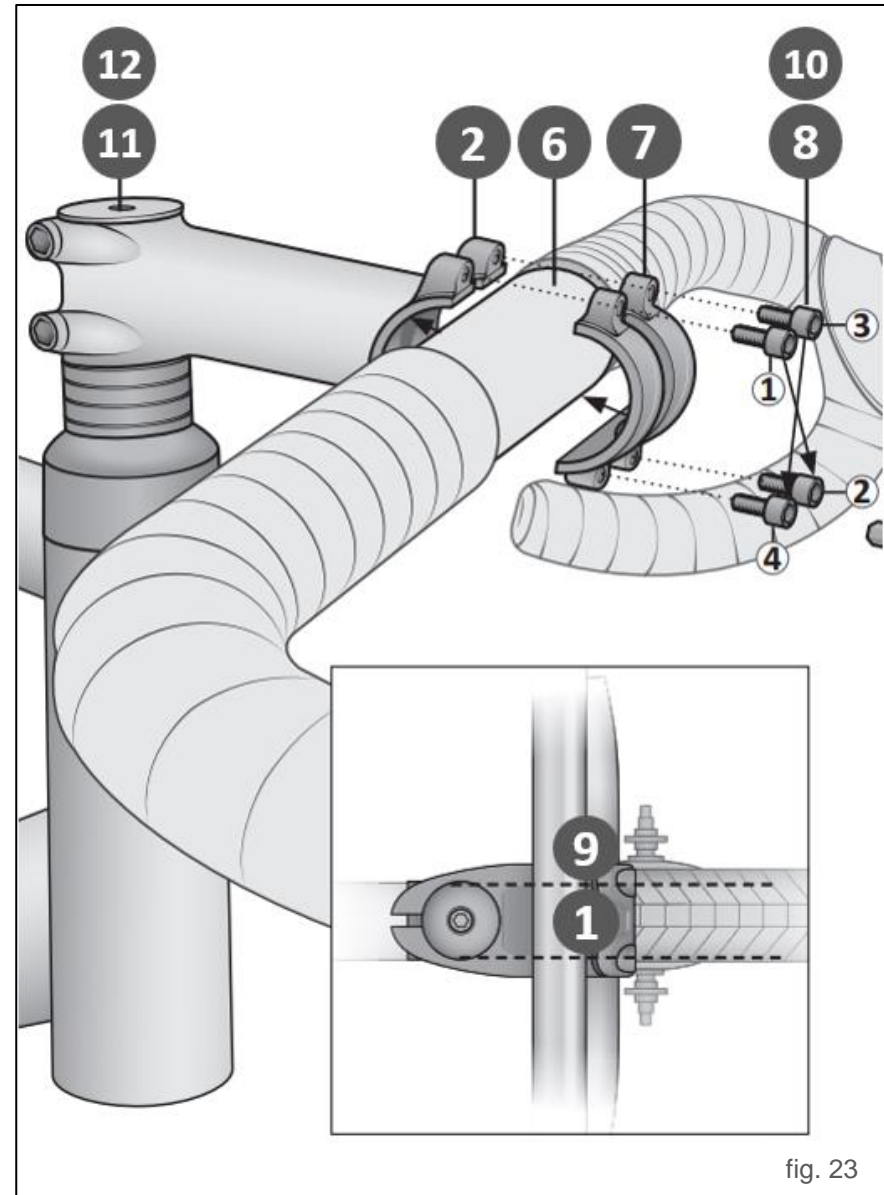


fig. 23

7.8 FIXER LES PÉDALES

AVERTISSEMENT

La fixation d'une pédale incorrecte dans un bras de manivelle risque d'endommager les filetages de la pédale et de provoquer des dégâts irréparables. Faites correspondre visuellement les autocollants R et L sur la pédale et le bras de manivelle avant de fixer les pédales. Avant votre première sortie, vérifiez que vos pédales sont correctement fixées. Il est très important que vous vérifiiez le réglage et le serrage de la manivelle avant d'utiliser votre vélo.

Pièces: Pédales (ne sont pas incluses avec les vélos Darkside)

Outils: Clé à pédale de 15 mm,
Graisse de type non-lithium

- ① Faites correspondre la pédale marquée R avec le bras de manivelle droit et faites correspondre la pédale marquée L avec le bras de manivelle gauche.
- ② Appliquez une petite quantité de graisse sur chaque filetage de la pédale et sur chaque trou du bras de manivelle et le, voir fig. 23.
- ③ Assurez-vous que vos pédales sont fournies avec des rondelles et faites glisser les deux rondelles sur les axes des pédales - si elles sont présentes, voir fig. 23.
- ④ Placez la pédale filetée dans le trou du bras de manivelle, voir fig. 23.
- ⑤ À la main, faites tourner lentement l'axe dans le bon sens. Dans le sens des aiguilles d'une montre pour la pédale de droite, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour la pédale de gauche. Important ! Arrêtez si vous ressentez une résistance ! Cela peut indiquer que la broche entre dans le trou à un angle. Retirez la broche et répétez l'étape quatre, voir fig. 23.
- ⑥ Si la broche entre proprement dans le trou, utilisez une clé à pédale de 15 mm et serrez les deux pédales à un couple de 30 à 35 Nm

(pour déterminer le couple de serrage correct, se référer aux instructions d'installation du fabricant de la pédale), voir fig. 23.

- ⑦ Serrez les écrous de l'axe de la manivelle à l'aide d'une clé appropriée.

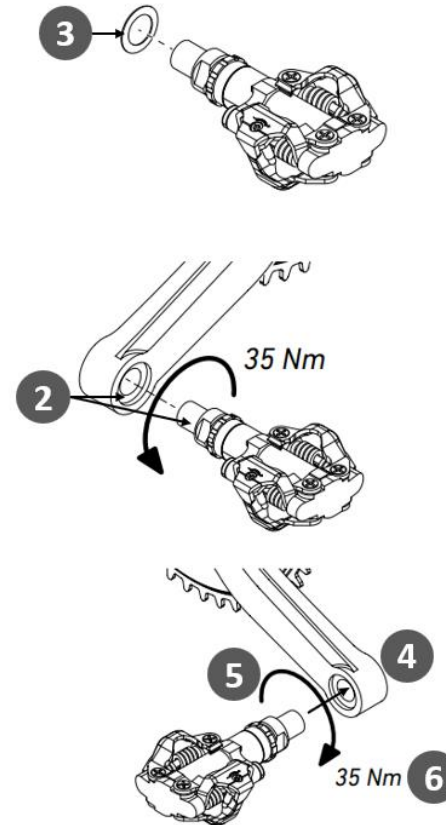


fig. 23

Votre vélo est maintenant complètement assemblé. Avant de prendre la route, suivez les étapes de la section 1 PREMIÈREMENT, section 2 SÉCURITÉ et section 3 AJUSTEMENT.

ANNEXE

ANNEXE A - UTILISATION PRÉVUE DE VOTRE VÉLO

AVERTISSEMENT

Comprenez bien votre vélo et l'usage auquel il est destiné. Le choix d'un vélo inadapté à votre usage peut être dangereux. Utiliser votre vélo de la mauvaise façon est dangereux.

Il n'y a pas un seul type de vélo qui convienne à tous les usages. Le service clientèle de Darkside peut vous aider à choisir le "bon outil pour le travail" et à comprendre ses limites. Il existe de nombreux types de vélos et de nombreuses variations au sein de chaque type. Il existe de nombreux types de vélos de montagne, de route, de course, hybrides, de tourisme, de cyclocross et de tandem. Certains vélos combinent également plusieurs caractéristiques. Par exemple, il existe des vélos de route/course à triple manivelle. Ce type de vélo possède le faible braquet d'un vélo de tourisme et la maniabilité rapide d'un vélo de course, mais il n'est pas adapté au transport de lourdes charges lors d'une randonnée. Pour cela, il vous faut un vélo de tourisme.

Chaque type de vélo peut être optimisé en fonction de certains objectifs. Rendez-vous dans votre magasin de vélos pour trouver un expert dans le domaine qui vous intéresse. Effectuez vos propres recherches. Des changements apparemment insignifiants, comme le choix des pneus, peuvent améliorer ou réduire les performances d'un vélo pour un usage donné. Dans les pages suivantes, nous décrivons de manière générale les utilisations prévues des différents types de vélos Darkside.

REMARQUE : Les conditions d'utilisation sont généralisées et évolutives. Contactez le service client Darkside au sujet de l'utilisation que vous comptez faire de votre vélo.

REMARQUE : Les limites de poids maximales sont des estimations basées sur plusieurs facteurs susceptibles de varier, y compris, mais sans s'y limiter,

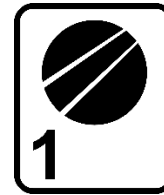
le style de conduite, l'état de la route et du terrain et la répartition du poids. Il n'est jamais conseillé de continuer à charger le vélo jusqu'à sa capacité maximale. Pour toute question concernant l'utilisation de votre vélo à sa capacité maximale, veuillez contacter le service clientèle de Darkside.

Limite de Poids Maximale - Tous les modèles de vélos Darkside

Cycliste	Bagages/équipements *	Total
105 kg	5 kg	110 kg
231,5 lbs	11 lbs	242,5 lbs

* Sac de siège / bouteilles d'eau / sac bento / bouteille de guidon / supports de rangement uniquement

Route à Haute Performance - Condition 1



Vélos conçus pour rouler sur une surface pavée où les pneus ne perdent pas le contact avec le sol.

Prévu : A utiliser uniquement sur des routes pavées.

Non prévu : Pour le tout-terrain, le cyclocross, le tourisme avec des porte-bagages ou des sacoches, le montage de sièges enfants ou de remorques.

Compromis : L'utilisation des matériaux a pour but d'optimiser la légèreté et les performances spécifiques. Il est important de comprendre que (1) ces types de vélos sont destinés à donner à un conducteur agressif ou à un cycliste de compétition un avantage en termes de performances sur une durée de vie relativement courte du produit, (2) un cycliste moins agressif bénéficiera d'une durée de vie plus longue du cadre, (3) vous choisissez un poids léger (durée de vie plus courte du cadre) plutôt qu'un poids plus important et une durée de vie plus longue du cadre, (4) vous optez pour un poids léger plutôt que pour des cadres plus résistants aux chocs ou plus robustes mais plus lourds. Les cadres les plus légers doivent être inspectés fréquemment. Ces cadres sont susceptibles d'être endommagés ou cassés

ANNEXE

lors d'un accident. Ils ne sont pas conçus pour être maltraités ou pour être un cheval de trait robuste. Voir également l'annexe B.

Modèles Darkside applicables : Mannheim Track One, Mannheim Track Two, Mannheim Urban One, Mannheim Urban Two.

Circuits à Usage Général - Condition 2

Vélos destinés à la conduite en Condition 1, plus les routes de gravier lisses et les sentiers améliorés avec des pentes modérées où les pneus ne perdent pas le contact avec le sol.

Prévu : Pour les routes pavées, les routes de gravier ou de terre en bon état et les pistes cyclables.

Non prévu : Pour une utilisation hors route ou en VTT, ou pour tout type de saut. Bien que certains vélos soient équipés de suspensions, celles-ci sont conçues pour offrir un plus grand confort et non pour offrir des capacités tout-terrain. Certains sont équipés de pneus relativement larges, bien adaptés aux chemins de gravier ou de terre. D'autres sont équipés de pneus relativement étroits, mieux adaptés à une conduite plus rapide sur le trottoir. Si vous roulez sur des chemins de gravier ou de terre, si vous transportez des charges plus lourdes ou si vous souhaitez des pneus plus durables, contactez le service clientèle de Darkside pour obtenir des pneus plus larges. N'est pas conçu pour rouler avec des porte-bagages ou des sacoches, ou pour monter des sièges enfants ou des remorques. Voir également l'annexe B.

Modèles Darkside applicables : Aucun

Gravier/Cyclocross - Condition 3

Vélos conçus pour les conditions 1 et 2, plus les routes de gravier lisses et les sentiers améliorés avec des pentes modérées où les pneus ne perdent pas le contact avec le sol.

Destiné : Pour la pratique du cyclocross, l'entraînement et les courses. Le cyclocross consiste à rouler sur une variété de terrains et de surfaces, y compris des surfaces de terre ou de boue. Les vélos de cyclocross

conviennent également parfaitement à la conduite sur route par tous les temps et aux déplacements quotidiens.

Non prévu : Pour une utilisation hors route ou en VTT, ou pour le saut. Les cyclistes et les conducteurs de cyclocross descendent avant d'atteindre un obstacle, transportent leur vélo au-dessus de l'obstacle, puis remontent. Les vélos de cyclocross ne sont pas conçus pour être utilisés en VTT. Les roues relativement grandes de la taille d'un vélo de route sont plus rapides que les roues plus petites d'un vélo de montagne, mais elles ne sont pas aussi solides. Voir également l'annexe B.

Modèles Darkside applicables : Aucun

ANNEXE B - LE CYCLE DE VIE DE VOTRE VÉLO

1. RIEN N'EST ÉTERNEL, Y COMPRIS VOTRE VÉLO

Lorsque la durée de vie utile de votre vélo ou de ses composants est terminée, la poursuite de son utilisation est dangereuse.

Chaque vélo et ses composants ont une durée de vie limitée. Cette durée de vie varie selon la construction et les matériaux utilisés pour le cadre et les composants, l'entretien et les soins apportés au cadre et aux composants au cours de leur vie, ainsi que le type et la quantité d'utilisation à laquelle le cadre et les composants sont soumis. L'utilisation dans le cadre d'événements compétitifs, le street, la conduite sur rampe, le saut, la conduite agressive, la conduite sur des terrains difficiles, la conduite dans des climats rigoureux, la conduite avec de lourdes charges, les activités commerciales et d'autres types d'utilisation non standard sont susceptibles de réduire considérablement la durée de vie du cadre et des composants. Chacune de ces conditions ou une combinaison de celles-ci peut entraîner une défaillance imprévisible.

Tous les aspects de l'utilisation étant identiques, les vélos légers et leurs composants auront généralement une durée de vie plus courte que les vélos plus lourds ainsi que leurs composants. Lorsque vous choisissez un vélo ou des composants légers, vous faites un compromis, en privilégiant les performances plus élevées liées à la légèreté par rapport à la longévité. Par conséquent, si vous optez pour un équipement léger et performant, veillez à le faire inspecter fréquemment.

Vous devez faire contrôler périodiquement votre vélo et ses composants par un mécanicien professionnel en vue de détecter les indicateurs de stress et/ou de défaillance potentielle, tels que les fissures, les déformations, la corrosion, l'écaillage de la peinture, les bosses et tout autre indicateur de problèmes potentiels, de mauvaise utilisation ou d'abus. Ces contrôles sont des contrôles de sécurité importants et très importants pour aider à prévenir les accidents, les blessures corporelles du cycliste et la réduction de la durée de vie du produit.

2. PERSPECTIVE

Les vélos performants d'aujourd'hui nécessitent une inspection et un entretien fréquents et minutieux. Cette annexe tente d'expliquer certains principes de base de la science des matériaux et la manière dont ils s'appliquent à votre vélo. Nous évoquons certains des compromis faits lors de la conception de votre vélo et ce que vous pouvez en attendre ; et nous fournissons des directives de base importantes concernant l'entretien et l'inspection de votre vélo. Il nous est impossible de vous enseigner tout ce que vous devez savoir pour inspecter et entretenir correctement votre vélo. C'est la raison pour laquelle nous vous recommandons sans cesse de confier votre vélo à un mécanicien professionnel pour qu'il l'entretienne de manière professionnelle.

! WARNING

Une inspection fréquente de votre vélo est importante pour assurer votre sécurité. Avant chaque sortie, effectuez le contrôle de sécurité mécanique de la section 1.3 de ce manuel.

Il est important de procéder à une inspection périodique plus détaillée de votre vélo. La fréquence à laquelle cette inspection plus détaillée est nécessaire dépend de vous.

Vous, le cycliste/propriétaire, avez le contrôle et la connaissance de la fréquence d'utilisation de votre vélo, de la force avec laquelle vous l'utilisez et de l'endroit où vous l'utilisez. Étant donné que Darkside Bicycles ne peut suivre votre utilisation, il vous incombe d'apporter périodiquement votre vélo à votre magasin de vélos ou à votre mécanicien professionnel pour le faire inspecter et entretenir. Votre magasin de vélos ou votre mécanicien professionnel vous aidera à décider de la fréquence d'inspection et d'entretien appropriée à l'utilisation que vous faites de votre vélo.

Pour votre sécurité, votre compréhension et la communication avec votre magasin de vélos / mécanicien professionnel, nous vous recommandons vivement de lire cette annexe dans son intégralité. Les matériaux utilisés pour fabriquer votre vélo déterminent la manière et la fréquence des inspections.

Le non-respect de cet AVERTISSEMENT peut entraîner la défaillance du cadre, de la fourche ou d'autres composants, ce qui peut entraîner des blessures graves ou la mort.

2.1 Connaître les métaux

L'acier est le matériau traditionnel utilisé pour construire les cadres de vélo. Il présente de bonnes caractéristiques, mais dans les vélos de haute performance, l'acier a été largement remplacé par l'aluminium et un peu de titane. Le principal facteur à l'origine de ce changement est l'intérêt des amateurs de vélo pour des vélos plus légers.

Propriétés des métaux

Comprenez bien qu'il n'existe pas d'affirmation simple permettant de caractériser l'utilisation de divers métaux pour les vélos. Ce qui est vrai, c'est que la façon dont le métal choisi est appliqué est bien plus importante que le matériau seul. Il faut examiner la manière dont le vélo est conçu, testé, fabriqué et soutenu, ainsi que les caractéristiques du métal, plutôt que de chercher une réponse simpliste.

La résistance à la corrosion des métaux est très variable. L'acier doit être protégé, sans quoi la rouille l'attaquera. L'aluminium et le titane développent rapidement un film d'oxyde qui protège le métal de toute corrosion supplémentaire. Tous deux sont donc assez résistants à la corrosion. L'aluminium n'est pas parfaitement résistant à la corrosion, et il convient de faire particulièrement attention lorsqu'il entre en contact avec d'autres métaux, car une corrosion galvanique peut se produire.

Les métaux sont relativement ductiles. Par ductilité, on entend la flexion, le bouclage et l'éirement avant la rupture. D'une manière générale, parmi les matériaux de construction de cadres de vélos courants, l'acier est le plus ductile, le titane moins ductile, suivi de l'aluminium.

La densité des métaux varie. La densité est le poids par unité de matériau. L'acier pèse 7,8 grammes/cm³ (grammes par centimètre cube), le titane 4,5 grammes/cm³, l'aluminium 2,75 grammes/cm³. Comparez ces chiffres à ceux du composite en fibre de carbone, qui pèse 1,45 gramme/cm³.

Les métaux sont sujets à la fatigue. Avec un nombre suffisant de cycles d'utilisation, à des charges suffisamment élevées, les métaux finissent par développer des fissures qui conduisent à la rupture. Il est très important que vous lisiez ci-dessous les principes de base de la fatigue des métaux.

Supposons que vous heurtez une bordure de trottoir, un fossé, un rocher, une voiture, un autre cycliste ou un autre objet. À toute vitesse supérieure à celle d'une marche rapide, votre corps continuera à avancer, l'élan vous faisant passer par-dessus l'avant du vélo. Il est impossible de rester sur le vélo, et ce qui arrive au cadre, à la fourche et aux autres composants n'a rien à voir avec ce qui arrive à votre corps.

Que devez-vous attendre de votre cadre métallique ? Cela dépend de nombreux facteurs complexes, c'est la raison pour laquelle nous vous disons que la résistance aux chocs ne peut pas être un critère de conception. Cela

dit, nous pouvons vous dire que si l'impact est suffisamment violent, la fourche ou le cadre risquent d'être pliés ou déformés. Sur un vélo en acier, la fourche en acier peut être sévèrement pliée et le cadre intact. Bien que l'aluminium soit moins ductile que l'acier, vous pouvez vous attendre à ce que la fourche et le cadre soient pliés ou déformés. Si vous frappez plus fort, le tube supérieur risque d'être cassé en tension et le tube inférieur déformé. Si vous frappez plus fort, le tube supérieur peut être cassé, le tube diagonal déformé et cassé, laissant le tube de direction et la fourche séparés du triangle principal. Lorsqu'un vélo en métal s'écrase, vous verrez généralement des preuves de cette ductilité dans le métal plié, déformé ou plié.

Il est désormais courant que le cadre principal soit en métal et la fourche en fibre de carbone. Voir la section 2.2 Comprendre les composites ci-dessous. La ductilité relative des métaux et le manque de ductilité de la fibre de carbone signifient que, dans un scénario de collision, vous pouvez vous attendre à une certaine flexion ou déformation du métal, mais pas du carbone. En dessous d'une certaine charge, la fourche en carbone peut être intacte même si le cadre est endommagé. Au-dessus d'une certaine charge, la fourche en carbone sera complètement brisée.

Les Bases de la Fatigue des Métaux

La logique nous dit que rien de ce qui est utilisé n'est éternel. Plus vous utilisez une chose, plus vous l'utilisez avec force et plus les conditions dans lesquelles vous l'utilisez sont mauvaises, et plus sa durée de vie est courte.

La fatigue est le terme utilisé pour décrire les dommages accumulés sur une pièce, causés par des charges répétées. Pour provoquer des dommages par fatigue, la charge que reçoit la pièce doit être suffisamment importante. Un exemple simple, mais souvent utilisé, consiste à plier un trombone d'avant en arrière (charge répétée) jusqu'à ce qu'il se brise. Cette définition simple vous aidera à comprendre que la fatigue n'a rien à voir avec le temps ou l'âge. Un vélo dans un garage ne se fatigue pas. La fatigue ne survient qu'à l'usage. Alors, de quel type de "dommage" parlons-nous ? À l'échelle microscopique, une fissure se forme dans une zone fortement sollicitée. Au fur et à mesure que la charge est appliquée, la fissure s'agrandit. À un moment donné, la fissure devient visible à l'œil nu. Elle finit par devenir si importante que la pièce est trop faible pour supporter la charge qu'elle pourrait supporter sans la fissure. À ce stade, il peut y avoir une défaillance complète et immédiate de la pièce.

Il est possible de concevoir une pièce si solide que sa durée de vie en fatigue est presque infinie. Cela nécessite beaucoup de matériaux et un poids important. Toute structure qui doit être légère et solide aura une durée de vie en fatigue limitée. Les avions, les voitures de course, les motos ont tous des pièces dont la durée de vie en fatigue est limitée. Si vous vouliez un vélo avec une durée de vie en fatigue infinie, il pèserait bien plus lourd que n'importe quel vélo vendu aujourd'hui. Nous devons donc tous faire un compromis : les performances merveilleuses et légères que nous souhaitons exigent que nous insérions la structure.

Dans la plupart des cas, une fissure de fatigue n'est pas un défaut. C'est le signe que la pièce a été usée, qu'elle a atteint la fin de sa vie utile. Lorsque les pneus de votre voiture s'usent au point que les barres de la bande de roulement sont en contact avec la route, ces pneus ne sont pas défectueux. Ces pneus sont usés et la bande de roulement indique "il est temps de les remplacer". Lorsqu'une pièce métallique présente une fissure de fatigue, elle est usée. La fissure indique "il est temps de la remplacer".

Fatigue du Métal - Ce Qu'il Faut Rechercher	
Une fois qu'une fissure apparaît, elle peut se développer et se développer rapidement. Pensez à la fissure comme à un chemin vers la défaillance. En d'autres termes, toute fissure est potentiellement dangereuse et ne fera que s'aggraver.	Règle simple 1 : Si vous trouvez une fissure, remplacez la pièce.
La corrosion accélère les dommages. Les fissures se développent plus rapidement lorsqu'elles se trouvent dans un environnement corrosif. Pensez que la solution corrosive affaiblit et étend la fissure.	Règle simple 2 : Nettoyez votre vélo, lubrifiez-le, protégez-le du sel et enlevez le sel dès que possible.
Des taches et une décoloration peuvent apparaître près d'une fissure. Ces taches peuvent être un signe avant-conduite de la présence d'une fissure.	Règle simple 3 : Inspectez et étudiez les taches pour voir si elles sont associées à une fissure.
Des rayures, creux, bosses ou rayures importantes constituent des points de départ pour les fissures. Une surface coupée est un point focal pour les contraintes. Peut-être avez-vous déjà vu du verre coupé ? Rappelez-vous comment le verre a été rayé puis s'est brisé sur la ligne de rayure.	Règle simple 4 : Ne rayez, ne creusez ou ne marquez aucune surface. Si c'est le cas, prêtez fréquemment attention à cette zone ou remplacez la pièce.
Certaines fissures (en particulier les plus grandes) risquent de faire un bruit de craquement lorsque vous roulez. Prenez un tel bruit comme un signal d'alarme sérieux. Notez bien qu'un vélo bien entretenu sera très silencieux et exempt de craquements et de grincements.	Règle simple 5 : Trouvez la source de tout bruit. Il ne s'agit peut-être pas d'une fissure, mais la cause du bruit doit être réparée rapidement.

La fatigue n'Est pas une Science Parfaitement Prévisible

La fatigue n'est pas une science parfaitement prévisible, mais il existe quelques facteurs généraux qui vous aideront, ainsi que votre magasin de vélos local, à déterminer la fréquence à laquelle votre vélo doit être inspecté. Plus vous correspondez au profil "raccourcir la durée de vie du produit", plus la fréquence des contrôles est élevée. Plus vous correspondez au profil "allongez la durée de vie du produit", moins vous devez inspecter fréquemment.

Facteurs qui réduisent la durée de vie du produit :

- Style de conduite dur et sévère
- "Coups", chutes, sauts et autres "coups" portés à la moto.
- Kilométrage élevé
- Poids corporel élevé
- Conducteur plus fort, plus en forme, plus agressif
- Environnement corrosif (humidité, air salé, sel de déneigement, sueur accumulée).
- Présence de boue, de saleté, de sable ou de terre abrasive dans l'environnement de conduite.

Les facteurs qui allongent la durée de vie des produits :

- Style de conduite souple et fluide
- Pas de "coups", de chutes, de sauts ou d'autres "coups" portés au vélo.
- Faible kilométrage
- Poids inférieur
- Conducteur moins agressif
- Environnement non corrosif (air sec et sans sel)
- Environnement de conduite propre

 **AVERTISSEMENT**

N'utilisez pas un vélo ou un composant présentant une fissure, un renflement ou une bosse, même minime. L'utilisation d'un cadre, d'une fourche ou d'un composant fissuré peut entraîner une défaillance complète, avec un risque de blessure grave ou de décès.

2.2 Comprendre les composites (fibre de carbone)

Tous les conducteurs doivent comprendre une réalité fondamentale des composites. Les matériaux composites constitués de fibres de carbone sont solides et légers, mais en cas de collision ou de surcharge, **les fibres de carbone ne se plient pas, elles se cassent.**

Qu'est-ce Que les Composites ?

Le terme "composites" fait référence au fait qu'une ou plusieurs pièces sont constituées de différents composants ou matériaux. Vous avez déjà entendu l'expression "vélo en fibre de carbone". En réalité, cela signifie "vélo en composite".

Les composites en fibre de carbone se composent généralement d'une fibre solide et légère dans une matrice de plastique, qui est moulée pour former une forme. Les composites en carbone sont légers par rapport aux métaux. L'acier pèse 7,8 grammes/cm³ (grammes par centimètre cube), le titane 4,5 grammes/cm³, l'aluminium 2,75 grammes/cm³. Comparez ces chiffres à ceux des composites en fibre de carbone, qui pèsent 1,45 gramme/cm³.

Les composites présentant les meilleurs rapports résistance/poids sont constitués de fibres de carbone dans une matrice de plastique époxy. La matrice époxy lie les fibres de carbone entre elles, transfère la charge aux autres fibres et fournit une surface extérieure lisse. Les fibres de carbone constituent le "squelette" qui supporte la charge.

Pourquoi utilise-t-on les Composites ?

Contrairement aux métaux, dont les propriétés sont uniformes dans toutes les directions (les ingénieurs parlent d'isotropie), les fibres de carbone peuvent être placées dans des orientations spécifiques afin d'optimiser la structure pour des charges particulières. Le choix de l'emplacement des fibres de carbone offre aux ingénieurs un outil puissant pour créer des vélos solides et

légers. Les ingénieurs peuvent également orienter les fibres pour répondre à d'autres objectifs tels que le confort et l'amortissement des vibrations.

Les composites en fibre de carbone sont très résistants à la corrosion, bien plus que la plupart des métaux. Pensez aux bateaux en fibre de carbone ou en fibre de verre. Les matériaux en fibre de carbone ont un rapport résistance/poids très élevé.

Quelles Sont les Limites Des Composites ?

Les vélos et les composants "composites" ou en fibre de carbone qui ont été correctement conçus ont une longue durée de vie en fatigue, généralement supérieure à celle de leurs équivalents en métal.

Si la résistance à la fatigue est un avantage de la fibre de carbone, il n'en reste pas moins que vous devez inspecter régulièrement votre cadre, votre fourche ou vos composants en fibre de carbone.

Les composites en fibre de carbone ne sont pas ductiles. Une fois qu'une structure en carbone est surchargée, elle ne se plie pas, elle se casse. Au moment de la rupture et à proximité, vous verrez des bords rugueux et tranchants et éventuellement une délamination des couches de fibre de carbone ou de tissu en fibre de carbone. Il n'y aura ni flexion, ni bouclage, ni étirement.

Bien que les fibres de carbone soient elles-mêmes très solides et résistantes à la température, les températures élevées peuvent endommager la matrice plastique du composite. Une exposition prolongée à des températures supérieures à 65°C/149°F peut affecter l'intégrité de la structure composite.

 **AVERTISSEMENT**

N'exposez pas votre vélo à des températures supérieures à 65°C/149°F pendant une période prolongée. Cette température peut être atteinte lorsque le vélo est entreposé ou transporté, par exemple à l'intérieur d'une voiture garée au soleil. Veillez à éviter les zones de stockage confinées et exposées à des sources de chaleur.

Si vous heurtez quelque chose ou avez un accident, que pouvez-vous attendre de votre vélo en fibre de carbone ?

Supposons que vous heurtez une bordure, un fossé, un rocher, une voiture, un autre cycliste ou un autre objet. Si vous roulez à une vitesse supérieure à celle d'une marche rapide, votre corps continuera à avancer, l'élan vous faisant passer par-dessus l'avant du vélo. Vous ne pouvez pas et ne voulez pas rester sur le vélo et ce qui arrive au cadre, à la fourche et aux autres composants n'a rien à voir avec ce qui arrive à votre corps.

Que devez-vous attendre de votre cadre en carbone ? Tout dépend de nombreux facteurs complexes. Mais nous pouvons vous dire que si l'impact est suffisamment fort, la fourche ou le cadre peuvent être complètement cassés. Notez la différence significative de comportement entre le carbone et le métal. Voir la section 2.1, Comprendre les métaux, de cette annexe. Même si le cadre en carbone était deux fois plus résistant qu'un cadre en métal, une fois que le cadre en carbone est surchargé, il ne se pliera pas, il se cassera complètement.

AVERTISSEMENT

N'utilisez jamais de dispositifs de serrage sur les tubes des cadres en carbone. Les dispositifs de serrage tels que ceux que l'on trouve sur les supports de vélo et les supports de voiture peuvent endommager sérieusement le cadre en carbone.

2.3 Inspection du Cadre, de la Fourche et des Composants en Composite

Fissures

Vérifiez l'absence de fissures, de cassures ou d'éclats. Toute fissure est grave. N'utilisez pas un vélo ou un composant présentant une fissure, quelle que soit sa taille.

Délamination

La délamination est un dommage grave. Les composites sont constitués de couches de tissu. La délamination signifie que les couches de tissu ne sont plus liées entre elles. Évitez d'utiliser un vélo ou un composant présentant une délamination.

Voici quelques indices de délamination:

1. Une zone trouble ou blanche. Ce type de zone est différent des zones non endommagées ordinaires. Les zones non endommagées ont un aspect vitreux, brillant ou " profond ", comme si l'on regardait dans un liquide clair. Les zones délaminées paraissent opaques et nuageuses.
2. Forme bombée ou déformée. En cas de délamination, la forme de la surface peut changer. La surface peut présenter une bosse, un renflement, un point mou ou ne pas être lisse et nette.
3. Une différence de son lorsqu'on tape sur la surface. Si vous tapez doucement sur la surface d'un composite non endommagé, vous entendrez un son cohérent, généralement un son dur et aigu. Si vous tapez ensuite sur une zone délaminée, vous entendrez un son différent, généralement plus terne, moins aigu.

AVERTISSEMENT

N'utilisez pas un vélo ou un composant présentant une délamination ou une fissure. La conduite d'un cadre, d'une fourche ou d'un autre composant présentant des délaminations ou des fissures peut entraîner une défaillance complète, avec un risque de blessures graves ou mortelles.

Bruits Inhabituels

Une fissure ou une délamination peut entraîner des bruits de craquement pendant la conduite. Considérez un tel bruit comme un sérieux signal d'alarme. Un vélo bien entretenu sera très silencieux et exempt de craquements et de grincements. Recherchez et trouvez la source de tout bruit. Il ne s'agit peut-être pas d'une fissure ou d'une délamination, mais quelle que soit la cause du bruit, elle doit être réparée avant de rouler.

2.4 Comprendre les Composants

Il est souvent nécessaire de retirer et de démonter des composants afin de les inspecter correctement et soigneusement. **Cette tâche incombe à un mécanicien professionnel** possédant les outils, les compétences et l'expérience nécessaires à l'inspection et à l'entretien des vélos haute technologie et hautes performances d'aujourd'hui et de leurs composants.

Composants " Super Légers " de seconde monte

Réfléchissez bien à votre profil de cycliste tel qu'il est décrit ci-dessus. Plus vous correspondez au profil "raccourcissement de la durée de vie du produit", plus vous devez vous interroger sur l'utilisation de composants super légers. Plus vous correspondez au profil "allongez la durée de vie du produit", plus il est probable que des composants plus légers vous conviennent. Discutez très honnêtement de vos besoins et de votre profil avec votre revendeur. Prenez ces choix au sérieux et comprenez que vous êtes responsable des changements.

Un slogan utile à discuter avec votre revendeur si vous envisagez de changer de composants est "Fort, léger, bon marché - choisissez-en deux".

Composants des Equipements d'Origine

Les fabricants de vélos et de composants testent la durée de vie en fatigue des composants qui font partie de l'équipement d'origine de votre vélo. Cela signifie qu'ils ont satisfait aux critères de test et que leur durée de vie en fatigue est raisonnable. Cela ne signifie pas que les composants d'origine dureront toujours. Ce n'est pas le cas.

Cette page a été laissée vide intentionnellement.

ANNEXE C - SPÉCIFICATIONS DE COUPLE

Le couple de serrage correct des fixations filetées est très important pour votre sécurité. Serrez toujours les fixations au couple correct. En cas de conflit entre les instructions de ce manuel et les informations fournies par un fabricant de composants, consultez le service clientèle de Darkside pour obtenir des éclaircissements. Les boulons trop serrés peuvent s'étirer et se déformer. Les boulons trop desserrés peuvent bouger et se fatiguer. L'une ou l'autre de ces erreurs peut entraîner une défaillance soudaine du boulon.

Pour serrer les fixations critiques de votre vélo, utilisez toujours une clé dynamométrique correctement calibrée. Pour obtenir des résultats précis, suivez attentivement les instructions du fabricant de la clé dynamométrique sur la manière correcte de la régler et de l'utiliser. Avant de procéder vous-même à des réglages, assurez-vous d'avoir lu toute la documentation applicable et de disposer des outils adéquats.

Il est recommandé de laisser votre revendeur de vélos local ou votre mécanicien professionnel effectuer les réglages suivants, car ils disposent des outils et de l'expérience nécessaires pour garantir une exécution correcte.

Notez qu'avant d'assembler et de serrer les boulons, tous les filetages doivent être généreusement graissés avec une graisse de qualité, sans lithium, à moins que le boulon ne soit pré-revêtu de frein-filet Loctite®. Tous les boulons doivent être graissés ou recouverts de Loctite®, mais jamais des deux. Il est fortement recommandé d'utiliser des clés dynamométriques avec une échelle appropriée pour le réglage du couple de serrage pour serrer tous les éléments de fixation filetés.

En plus des boulons, il est obligatoire de graisser les éléments suivants :

- Les deux cuvettes de roulement supérieures et inférieures du tube de direction.
- Fixation de la tige de selle (en dessous pour le style serrage, et pour le style cale, la graisse est appliquée entre les surfaces de glissement).
- Coupelles du support inférieur
- Axes avant et arrière

Darkside recommande fortement l'utilisation d'un composé de montage carbone/pâte de friction pour toutes les zones de serrage de la fibre de carbone, comme la tige de selle au cadre, la potence à la fourche, et les joints du guidon à la potence. Les avantages de l'utilisation de cette pâte sont la réduction du risque de corrosion et la diminution de la force de serrage nécessaire pour supporter une charge donnée. La pâte doit être répartie uniformément sur la surface de carbone sous la zone de serrage, et le boulon applicable doit être serré conformément aux recommandations suivantes.



AVERTISSEMENT

En cas de désaccord ou de conflit entre la liste suivante et toute littérature de fournisseur relative aux valeurs de couple recommandées pour les composants d'équipement d'origine, veuillez contacter le service clientèle de Darkside pour une révision et une clarification du couple requis avant l'installation.

ANNEXE

Informations sur les Couples de Serrage pour Votre Vélo

Pour déterminer le couple de serrage correct d'une fixation, nous vous demandons de vérifier également :

- Les marquages sur le composant. De nombreux composants sont marqués. Le marquage sur le produit est de plus en plus courant.
- Les spécifications de couple figurant dans les instructions du fabricant du composant fournies avec votre vélo.
- Les spécifications de couple indiquées sur les sites Web des fabricants de composants.

Composant		Couple (Nm)	Note
Cadre	Support de pédalier BSA 68	35 à 40 Nm	Nettoyez et graissez l'intérieur de la coquille de BB dans le cadre. Graissez l'extérieur des coupelles de BB
	Système de fixation de la manivelle	45 à 50 Nm	
Frein	Levier de frein au guidon en carbone	3 à 6 Nm	Les leviers de frein ne doivent pas bouger.
	Boulon de blocage du câble	6 à 7 Nm	
	Boulon de fixation de patin pour étrier de frein	5 Nm	Les patins de frein ne doivent pas bouger (tourner).
Pédales	Pédales	35 Nm	Reportez-vous aux instructions du fabricant pour l'installation des pédales.
Roues	Écrous de l'axe avant (roue à boulonner)	21 Nm	
	Écrous de l'axe arrière (roue à boulonner)	30 Nm	
Potence	Potence au guidon en carbone (4 boulons)	6 Nm	Graissez légèrement les boulons Utilisez de la pâte de montage pour carbone entre la potence et le guidon.
	Potence au tube de direction de la fourche	5 à 6 Nm	Utilisez de la pâte de montage pour carbone entre la potence et le tube de direction.
	Vis de réglage du jeu de direction	1 à 2 Nm	Appliquez un couple de serrage suffisant pour supprimer le jeu tout en assurant une rotation libre du jeu de direction.
Tige de selle	Serrage de la tige de selle (cadre sur la tige de selle)	6 Nm	Utilisez un composé de montage en carbone entre la tige de selle et le cadre.
	Boulon de fixation de la selle en carbone (2 boulons)	7 – 8 Nm	La selle ne doit pas bouger.

ANNEXE D - REGISTRE D'ACHAT

IMPORTANT : Notez le modèle et le numéro de série de votre vélo Darkside pour vos archives. Placez votre ticket de caisse ou votre preuve d'achat dans ce manuel pour référence. Ces informations vous seront également utiles en cas d'enquête policière ou de réclamation d'assurance.

NOM ET PRÉNOM : _____

ADRESSE : _____

CODE ZIP: _____

VILLE: _____

PAYS: _____

E-MAIL : _____

NUMÉRO DE TÉL _____

NOM DE MODELE: _____

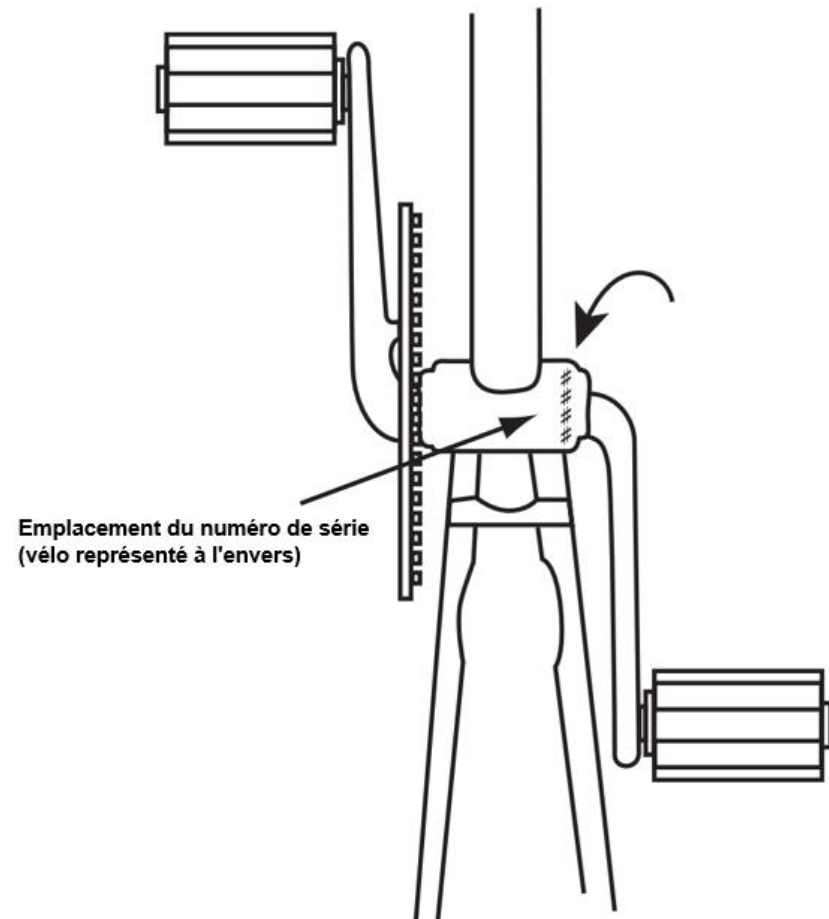
COULEUR CADRE: _____

NUMÉRO DE SÉRIE: _____

NUMÉRO FACTURE: _____

DATE D'ACHAT: _____

NOTE : Nous n'avons pas enregistré les numéros de série individuels, si ceux-ci ne sont pas enregistrés chez Darkside Bicycles. En cas de perte ou de vol, vos dossiers personnels seront nécessaires. Votre reçu de vente doit être conservé pour tout service de garantie.



ANNEXE E - LA GARANTIE ET ASSURANCE

Vous êtes maintenant propriétaire d'un vélo Darkside de haute qualité, conçu et fabriqué avec le plus grand soin. Selon les conditions de garantie européennes, la période de garantie est de deux ans à compter de la date de livraison au client. Comme preuve d'achat, veuillez conserver le ticket de caisse pendant toute la durée de la garantie. Conservez le ticket de caisse dans un endroit sûr. En plus de la période de garantie générale de deux ans, un renversement de la charge de la preuve est en vigueur pendant une période de six mois suivant l'achat. Après cette période, l'acheteur doit prouver que le défaut était déjà présent lors de la livraison du produit et qu'il n'a pas été causé par un entretien, une utilisation ou une usure inappropriés. Si vous avez des questions, veuillez appeler le service clientèle de Darkside.

- Garantie de deux ans à compter de la date de livraison
- La garantie ne couvre que les défauts matériels et les erreurs de traitement qui existent déjà à la livraison.

En plus de la garantie légale, une garantie volontaire de 2 ans est accordée sur les cadres et les fourches. Votre garantie ne sera activée qu'après votre enregistrement et après réception de votre preuve de montage professionnel. Cette garantie n'est valable que pour l'acheteur initial et n'est pas transférable. Dans le cas où le produit est transféré à une autre personne, cette garantie expire. La garantie s'exerce à notre gré par le remplacement ou la réparation des pièces reconnues défectueuses à l'aide de pièces identiques ou comparables, selon l'état d'avancement de la technique. Les travaux effectués au titre de la garantie ne donnent pas lieu à une extension de la garantie, sauf si la législation nationale prévoit des dispositions spécifiques à cet égard. Les frais de transport pour le retour sont à la charge de l'acheteur.

La garantie ne couvre pas:

- Entretien (lubrification, réglage) ou toutes les pièces soumises à une usure fonctionnelle dans la mesure où il n'y a pas de défaillance de production ou de matériel (pneus, tube, patins de frein, roues libres, pignons, plateau, chaînes, barre plane, poignées, selle, câbles de frein, gaines de câble de frein, joints, etc.)
- Dommages causés par une manipulation inadéquate (voir Annexe A Utilisation prévue de votre vélo) ou par une force excessive.

- Dommages causés par une maintenance et un entretien inadéquats ou insuffisants, des réparations, reconstructions ou remplacements de pièces non professionnels.
- Les dommages causés par des accidents ou autres interférences anormales dans la mesure où ils ne sont pas liés à des défaillances du produit.
- Les réparations avec des pièces usagées, ou les dommages consécutifs à celles-ci.
- Les dommages causés dans des circonstances de concurrence.
- Les pièces supplémentaires ultérieures qui ne sont pas incluses dans l'étendue de la livraison à la date de livraison, ou les dommages causés lors du montage de ces pièces.

REMARQUE :

Les irrégularités de surface sur les composants en carbone (petites ébullitions et pores) et/ou les irrégularités de couleur (surtout avec le carbone UD) sont inévitables pour des raisons de fabrication. Cela ne constitue pas un défaut (ou un motif de réclamation).



AVERTISSEMENT

Un montage non professionnel ou un entretien insuffisant peut rendre le vélo dangereux. Risque d'accident.

1. ACTIVEZ VOTRE GARANTIE VÉLO

Votre garantie ne sera activée qu'après réception de votre preuve de montage professionnel. Cette procédure vous assurera l'expérience de conduite la plus sûre et la plus optimisée possible avec votre nouveau vélo. Darkside Bicycles doit recevoir votre demande de garantie et la preuve de montage professionnel dans les 30 jours suivant la réception de votre vélo.

Veillez noter que nous ne disposons du numéro de série de votre vélo que si vous l'avez enregistré chez nous. Votre numéro de série est gravé sur la face inférieure de la boîte du support inférieur de chaque cadre (voir ANNEXE D - REGISTRE D'ACHAT).

1. Organisez un montage professionnel de votre vélo chez votre revendeur de vélos local.
2. Une fois l'installation terminée, veuillez obtenir un certificat d'installation professionnelle. Par exemple, un reçu ou une facture pour le travail effectué.
3. Remplir et soumettre le formulaire en ligne :
voir le site web **www.darksidebicycles.com**

REMARQUE : *Darkside Bicycles ne couvre pas le coût de l'assemblage professionnel.*

Cette page a été laissée vide intentionnellement.

LISTE DE CONTRÔLE AVANT LA CONDUITE

Portez-vous un casque et d'autres équipements et vêtements appropriés, tels que des lunettes et des gants de protection ? Évitez de porter des vêtements amples susceptibles de s'emmêler dans le vélo (voir section 2.1 Les bases).

Votre tige de la selle et votre potence sont-elles bien fixées ? Tournez fermement le guidon d'un côté à l'autre en tenant la roue avant entre vos genoux. La potence ne doit pas bouger dans le tube de direction. De la même manière, la tige de selle doit être solidement fixé dans le tube de selle (voir la section 3 Fit).

Êtes-vous visible pour les automobilistes ? Lorsque vous roulez au crépuscule, à l'aube ou de nuit, assurez-vous d'être visible pour les automobilistes. Pour cela, utilisez des feux avant et arrière ainsi qu'un clignotant ou un stroboscope. Les réflecteurs seuls n'offrent pas une visibilité suffisante. Portez des vêtements réfléchissants (voir section 2.5 Conduite de nuit et section 2.2 Sécurité de la conduite).

Le temps est-il pluvieux ou humide ? Si oui, soyez plus prudent. Vos distances de freinage vont augmenter et l'adhérence de vos pneus sur la route va diminuer. Souvenez-vous que la visibilité des automobilistes diminue par mauvais temps (voir section 2.4 Conduite par temps humide et section 2.2 Sécurité routière).

Vos pneus sont-ils correctement gonflés ? Les pneus doivent être gonflés à la pression recommandée. (Voir la section 4.4 Pneus et chambre à air).

Vos roues sont-elles bien ajustées ? Soulevez chaque extrémité du vélo et faites tourner chaque roue. L'espace entre la jante et les patins de frein, ou entre le pneu et le cadre, reste-t-il pratiquement le même lorsque la roue tourne ? Vos rayons sont-ils bien serrés ? (Voir section 1.3 Contrôle de sécurité mécanique).

Les libérations rapides et/ou les écrous d'axe de vos roues sont-ils correctement fixés ? Veillez à lire la section sur le bon fonctionnement des libérations rapides et des écrous d'axe de roue (voir section 4.1 Roues).

Vos freins avant et arrière fonctionnent-ils correctement ? Avec les freins à traction linéaire (freins en V), la "nouille" de libération rapide doit être correctement installée. Dans le cas des freins cantilever, le câble d'enjambement à libération rapide doit être correctement fixé. Avec les freins à étrier, le levier de libération rapide doit être fermé. Avec tout frein sur jante, les patins de frein doivent être en contact ferme avec la jante sans que les leviers de frein ne heurtent la poignée du guidon (voir Section 4.2 Freins). Avec des freins à disque hydrauliques, vérifiez que le levier est ferme, qu'il ne se rapproche pas trop de la poignée du guidon et qu'il n'y a pas de signe de fuite de liquide de frein. Avec des freins à disque actionnés par câble, vérifiez que le levier est ferme et ne bouge pas trop près de la poignée du guidon. Avec tous les freins à disque, les patins de frein doivent être en contact ferme avec le rotor sans que les leviers de frein ne heurtent la poignée du guidon (voir section 4.2 Freins).

Comment fonctionnent aujourd'hui les pédales automatiques ? Avant de commencer, mettez et enlevez vos pédales. Les cyclistes expérimentés le font. La connexion entre le cale et la pédale est affectée par des dizaines de facteurs, notamment la saleté, la boue, la lubrification, la tension du ressort et l'usure. En enfonçant et en retirant les cales, vous vérifierez leur fonctionnement et vous vous souviendrez de leurs sensations (voir section 4.3 Pédales).

Votre cadre, votre fourche et vos composants ont-ils été inspectés récemment ? Ne roulez jamais avec un cadre, une fourche ou des composants présentant des fissures ou des dommages. (Voir la section 5 Entretien et l'annexe B La durée de vie de votre vélo et de ses composants).

AVERTISSEMENT

SUIVEZ CETTE LISTE DE CONTRÔLE AVANT CHAQUE UTILISATION. SI VOUS AVEZ DES RAISONS DE PENSER QUE VOTRE VÉLO NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT, NE L'UTILISEZ PAS. Faites-le inspecter par un mécanicien professionnel. Le non-respect de cette liste de contrôle et l'absence de contrôle de tout problème potentiel peuvent entraîner un accident, avec un risque de blessure grave, de paralysie ou de décès !