



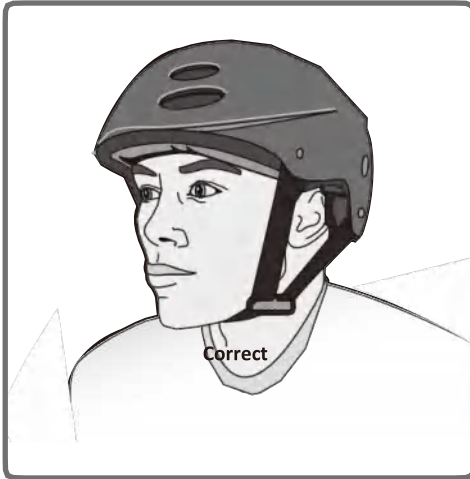
GOTYGER

MANUAL DE INSTRUCCIONES



CASQUES, ÉQUIPEMENTS ET VÊTEMENTS DE PROTECTION

Casques



UN MOT AUX PARENTS CONCERNANT LES ENFANTS ET LES CASQUES :

De nombreux États ont adopté des lois sur le port du casque pour les enfants. Assurez-vous de connaître les lois sur les casques. C'est votre travail de faire respecter ces règles avec vos enfants. Même si votre état n'a pas de loi sur les casques pour enfants, il est recommandé que tout le monde porte un casque à vélo. Les enfants doivent porter un casque lorsqu'ils circulent avec une selle pour enfant ou une remorque.

Il est fortement conseillé de porter un casque de sécurité à vélo correctement ajusté, qui est approuvé par l'ASTM ou SNELL, en tout temps lorsque vous faites du vélo. En outre, si vous portez un passager sur une selle de sécurité pour enfants, il doit également porter un casque.

Le casque correct doit:

- Soyez à l'aise.
- Bonne ventilation
- S'adapter correctement
- Couvrir le front

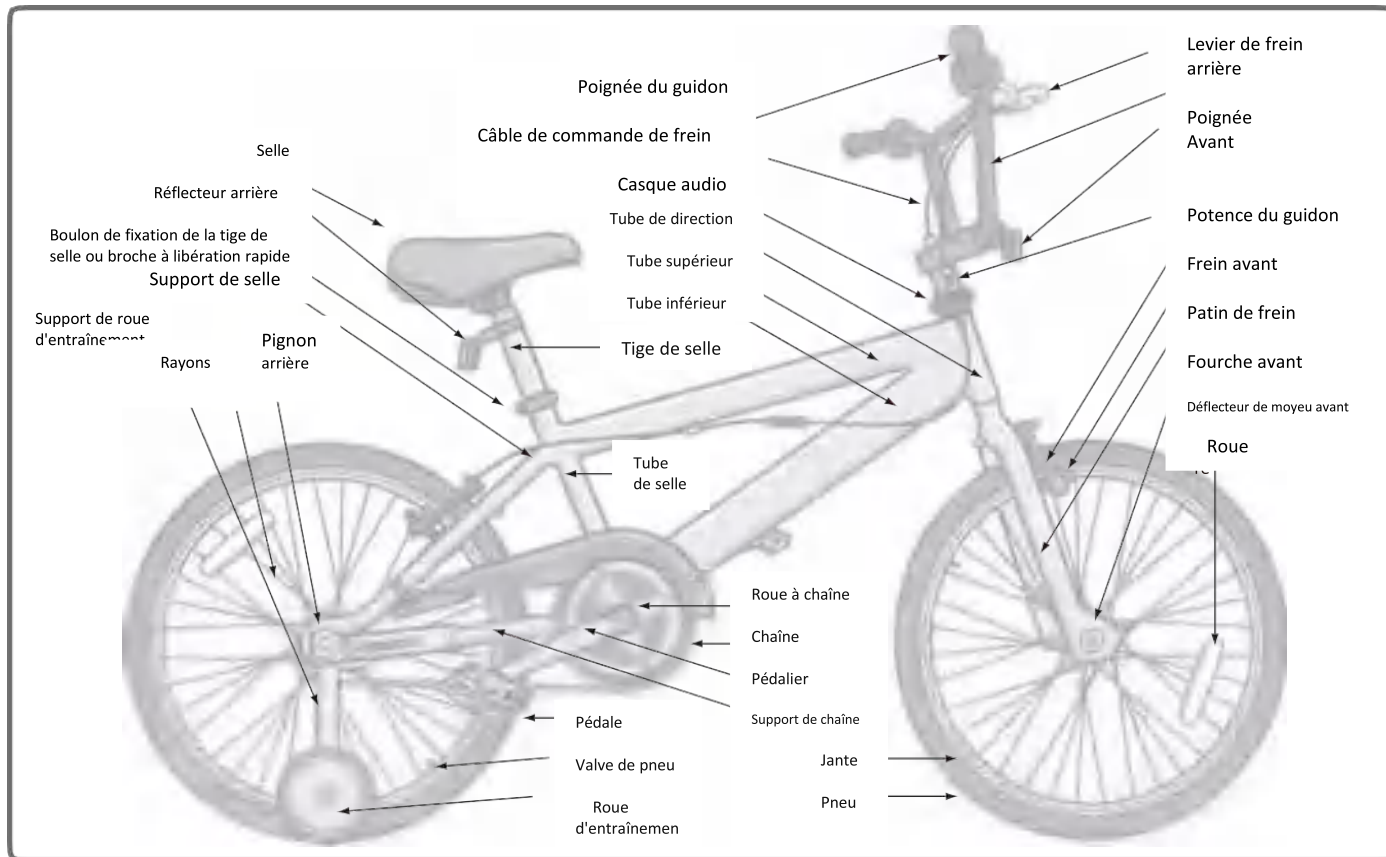


Portez toujours un casque correctement adapté qui couvre le front lorsque vous faites du vélo. De nombreux États exigent des dispositifs de sécurité spécifiques. Il est de votre responsabilité de vous familiariser avec les lois de l'état où vous roulez et de vous conformer à toutes les lois applicables, y compris de vous équiper correctement et votre vélo comme l'exige la loi. Les réflecteurs sont des dispositifs de sécurité importants qui font partie intégrante de votre vélo. La réglementation fédérale exige que chaque vélo (plus de 16") soit équipé de réflecteurs avant, arrière et de pédale. Ces réflecteurs sont conçus pour capter et refléter les feux des rues et des voitures d'une manière qui vous aide à être vu et reconnu comme un cycliste en mouvement. Vérifier régulièrement les réflecteurs et leurs supports de fixation pour s'assurer qu'ils sont propres, droits, non cassés et solidement fixés.



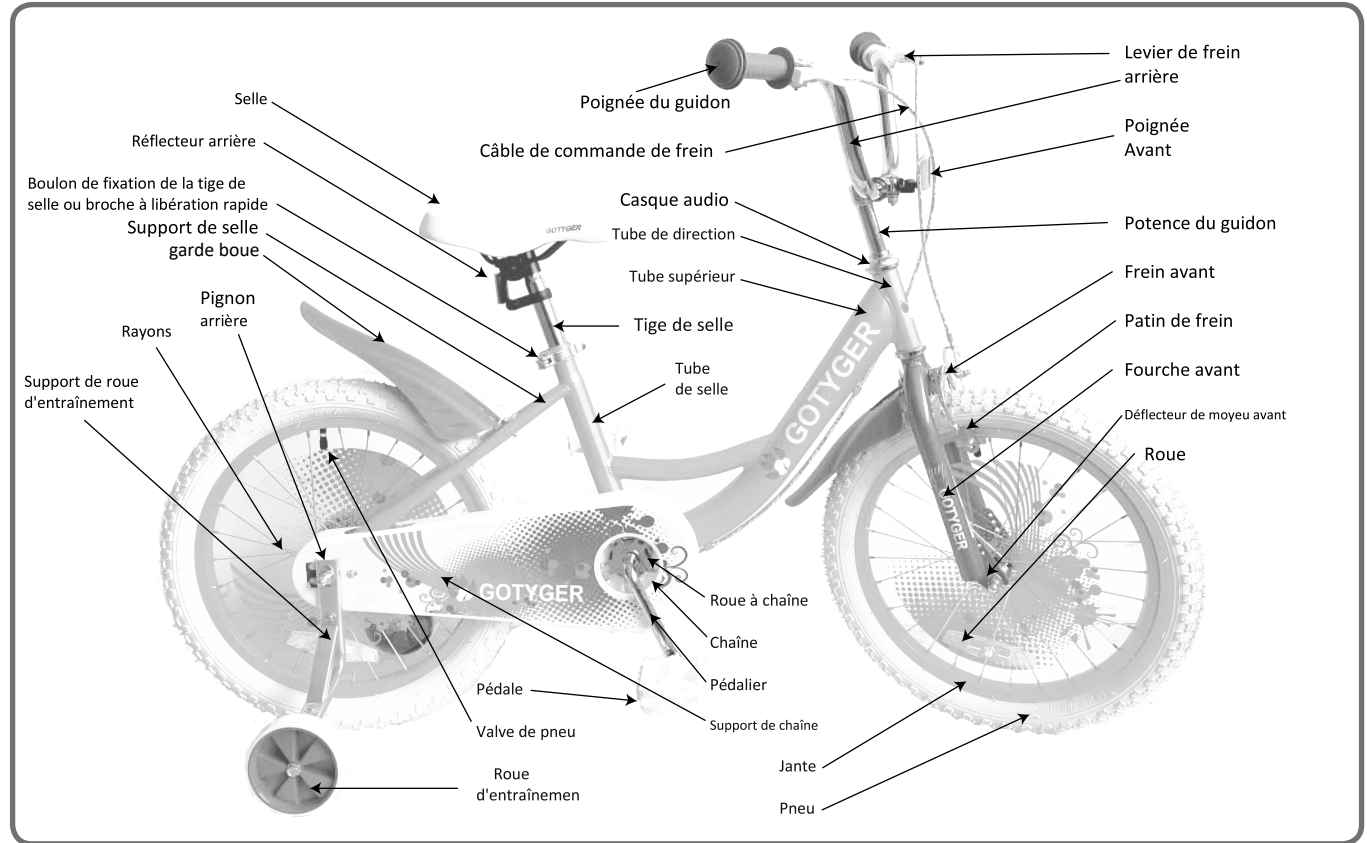
VÉLO À VITESSE UNIQUE

Apprenez à connaître les composants de votre vélo. Cela facilitera l'assemblage, l'entretien et le dépannage. Les bicyclettes à vitesse unique sont très variées. Votre modèle peut être équipé d'accessoires supplémentaires tels que des garde-boue, des sacs, des porte-bagages, etc. Notez que les petites bicyclettes pour enfants contiennent également des roues d'entraînement.



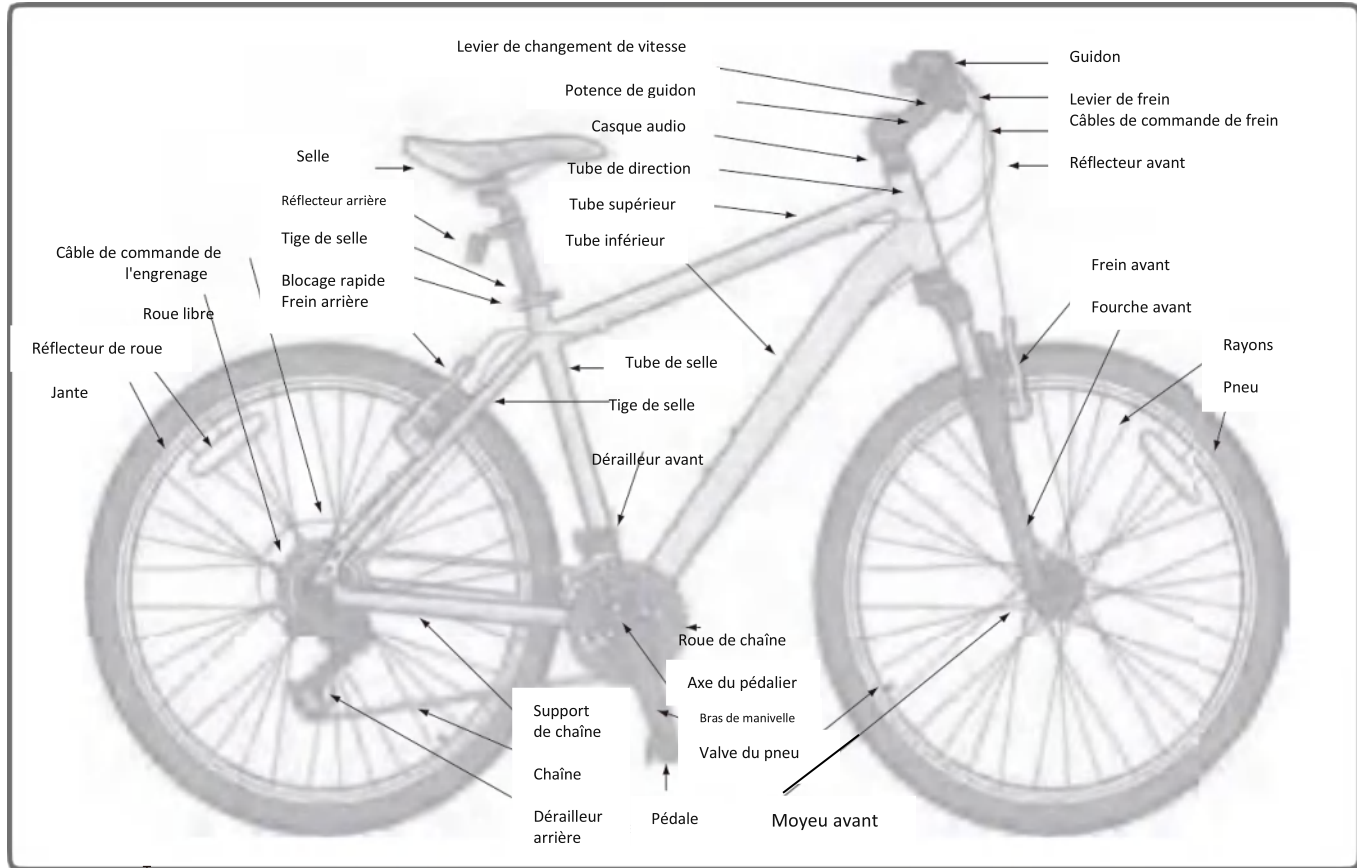
SINGLE SPEED BICYCLE

Get to know the parts of your bicycle. This will help with assembly, maintenance, and troubleshooting. Single speed bicycles vary greatly. Your model may have additional accessories such as fenders, bags, carriers, etc. Note that smaller children's bicycles also contain training wheels.



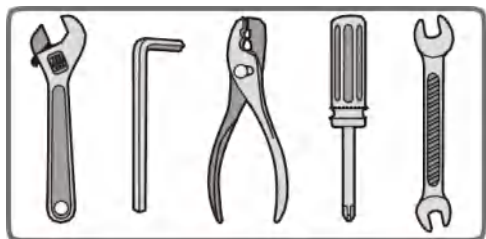
Bicyclette à plusieurs vitesses

Apprenez à connaître les composants de votre vélo. Cela facilitera l'assemblage, l'entretien et le dépannage. Les vélos à plusieurs vitesses sont très variés. Votre modèle peut comporter des accessoires supplémentaires tels que des garde-boue, des sacs, des supports, etc.



OUTILS POUR L'ASSEMBLAGE

Votre nouveau vélo a été assemblé et réglé en usine, puis partiellement démonté pour l'expédition. Vous pouvez avoir acheté le vélo déjà entièrement assemblé et prêt à rouler ou dans le carton d'expédition sous la forme partiellement démontée. Les instructions suivantes vous permettront de préparer votre vélo pour des années de cyclisme agréable. Pour plus de détails sur l'inspection, la lubrification, l'entretien et le réglage de toute zone, veuillez vous référer aux sections pertinentes du présent manuel. Si vous avez des doutes sur votre capacité à assembler correctement, veuillez consulter un spécialiste qualifié avant de rouler. Si vous avez besoin de pièces de rechange ou si vous avez des questions concernant l'assemblage de votre vélo, appelez directement la ligne de service au numéro suivant :



Outils requis :

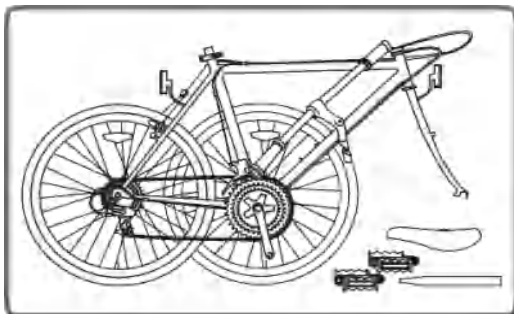
- Tournevis
- Clé Allen 4mm, 5mm, 6mm et 8mm
- Clé à molette ou une clé à fourche de 9 mm, 10 mm, 14 mm et 15 mm.
- Une paire de pinces capables de couper les câbles



Pour éviter les blessures, ce produit doit être correctement assemblé avant la utilisation. Si votre vélo a été assemblé, nous vous recommandons fortement de revoir les instructions d'assemblage complètes et d'effectuer les contrôles spécifiés dans ce manuel avant de rouler.



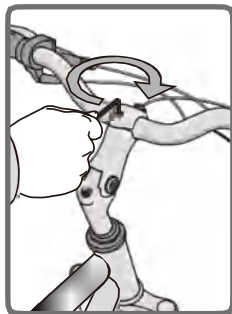
Nous vous recommandons de consulter un spécialiste de la bicyclette si vous avez des doutes ou des inquiétudes pour votre expérience ou votre capacité à assembler, réparer ou entretenir correctement votre vélo.



COMMENCER

Ouvrez le carton du haut et retirez le vélo. Retirez les sangles et l'emballage de protection du vélo. Inspectez le vélo et tous les accessoires et pièces pour détecter d'éventuelles pénuries. Il est recommandé de lubrifier les fils et toutes les pièces mobiles du paquet de pièces avant leur mise en place. Ne pas jeter les matériaux d'emballage avant que l'assemblage ne soit terminé pour s'assurer qu'aucune des pièces nécessaire ne soit accidentellement jetée. Assemblez votre vélo en suivant les pas de votre modèle.

NOTE: Votre vélo peut être équipée de composants de style différent de ceux illustrés.

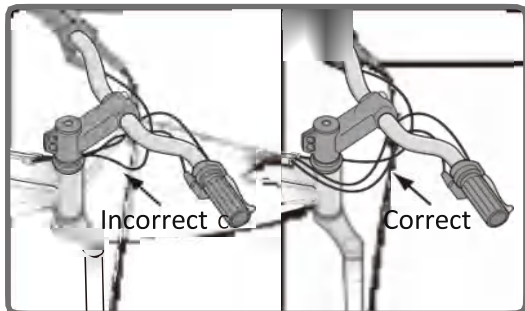


MONTAGE DU GUIDON

Retirez tout emballage de protection de l'ensemble guidon si ce n'est déjà fait. Tournez la fourche du vélo vers l'avant. Notez que «avant» signifie que les fentes de fixation des roues sont dans la position la plus avancée. L'essieu de roue sera devant la quand il sera assemblé.

Vérifiez que les boulons de serrage de la tige du guidon sont bien serrés et que le guidon ne peut pas bouger. L'angle du guidon peut être ajusté. Pour le régler, desserrez tous les boulons de serrage de la tige du guidon et tournez le guidon à l'angle souhaité.

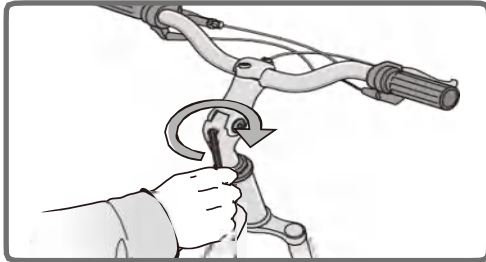
Assurez-vous que le guidon reste centré sur la tige. Rétractez un peu les boulons en faisant en sorte que la distance entre le bouchon et la tige reste égale. Serrez un peu chaque boulon jusqu'à ce que le guidon soit sécurisé.



Modèles avec câbles de vitesses et/ou de freins:

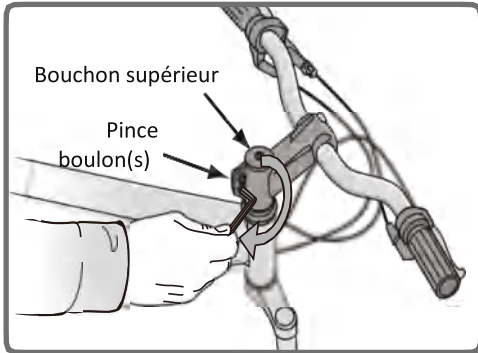
Localisez l'assemblage du guidon. Si votre vélo modèle est équipé d'engrenages et/ou de freins à main, vous devez vous assurer que les câbles de frein et de levier sont correctement acheminés. Positionnez le guidon comme si vous alliez l'installer, et regardez les câbles. Ils doivent fonctionner comme un arc de cercle régulier depuis le levier de vitesses ou le levier de frein jusqu'au frein avant ou à l'arrêt du câble sur le cadre. S'ils sont tordus ou enroulés, le changement de vitesse et le freinage ne fonctionneront pas. Tournez le guidon jusqu'à ce que les câbles prennent le chemin le plus lisse.

Il existe 2 types de base de montage sur le guidon : Quill et Threadless.



Chge de Quill

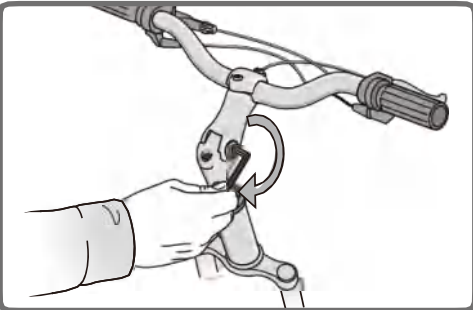
Il s'agit d'un ensemble de guidon qui comporte une partie en forme de coin au bas de la tige qui est insérée dans le tube de direction de la fourche. Desserrez le boulon central suffisamment pour que la cale et le tige puissent glisser dans le tube de direction de la fourche. Abaissez le tige jusqu'à ce que la marque indiquant «minimum d'insertion» ne soit plus visible. Serrez le boulon central de la tige de manière à ce que le guidon soit aligné avec la fourche. Si nécessaire, vous pouvez revérifier ceci après l'installation de la roue avant et réajuster.



Tige de Threadless

Il s'agit d'un ensemble de guidon qui a une tige à extrémité ouverte avec un boulon à pincement ou plus qui va en dehors du tube de guidage de la fourche. Pour ce système, il est important de ne pas démonter le casque et de ne perdre de pièces. Assurez-vous que le bout de la fourchette est par terre ou qu'il est tenu à la main libre, car une fois le bouchon supérieur desserré, l'assemblage de la fourchette peut tomber du cadre. Desserrez le bouchon supérieur de la fourchette et retirez tout emballage en carton, le bouchon supérieur et le boulon. Mettez ça de côté pour que vous puissiez facilement les récupérer. Tout en maintenant l'assemblage de la fourche en place, glissez l'ensemble du guidon sur le tube de la fourche. Remplacez le couvercle supérieur et le boulon. Serrez le verrou du haut jusqu'à ce que le guidon et la fourchette n'aient pas de libre jeu, mais de manière à ce que le guidon et la fourchette puissent toujours tourner librement à gauche et à droite. Serrez ensuite le (S) boulon (S) de serrage égale (S) avec le guidon tourné vers l'avant. Si nécessaire, vous pouvez revérifier ceci après avoir installé la roue avant et réajuster.

NOTE: les vélos de la série Comfort peuvent être équipés d'une tige dont l'angle est réglable. En plus de l'assemblage normal, ces tiges devront être inclinées à la position désirée et serrer fermement le boulon d'angle situé devant le boulon de la tige. Si on ne le fait pas, on risque de perdre le contrôle de direction.



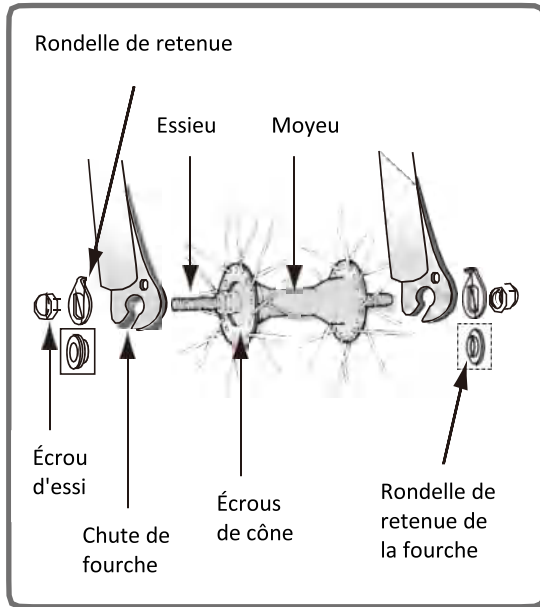
Si la tige n'est pas insérée au moins dans la marque «Insertion minimale», il est possible de serrer trop le boulon de tige et d'endommager le tube de direction de la fourche. Si ces instructions ne sont pas suivies, cela peut entraîner une situation dangereuse et un risque de blessure pour le cycliste. Vérifiez le serrage de la direction avant de rouler en vous plaçant à cheval sur la roue avant. Essayez de tourner le guidon. Si vous pouvez le tourner sans faire tourner la roue avant, la tige est trop lâche. Réalignez le guidon avec la roue avant et resserrez le boulon de la tige.

ROUE AVANT

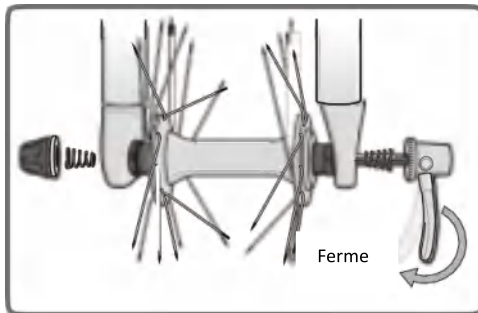
Il existe deux types de moyeux de roues avant : les moyeux à écrou et les moyeux à blocage rapide.

Roues avant à écrous

Desserrez les écrous d'axe de la roue avant. Si une rondelle se trouve à l'intérieur de l'écrou de l'essieu, elle doit se trouver en dehors des pattes de la fourche. Si la rondelle a un crochet ou une marche, assurez-vous qu'elle engage dans la fourche avant de serrer les écrous de l'essieu. Faites glisser la roue avant entre les pattes de la fourche. Si la roue a une rondelle en forme de crochet, assurez-vous que le crochet est accroché dans le trou au-dessus de la fente de la roue. S'il y a une rondelle en forme de marche, assurez-vous que la marche s'insère dans le trou de serrure en haut de la fente de la roue. Serrez les deux écrous d'essieu extérieurs de manière uniforme ; Serrez un côté partiellement, puis serrez l'autre côté et répétez jusqu'à ce que les deux côtés soient bien serrés. Assurez-vous que la roue est centrée entre les pattes de la fourche. Si elle n'est pas centrée, desserrez l'écrou de l'essieu du côté où l'espace entre le pneu et la jambe de la fourche est le plus petit, et utilisez votre main pour pousser la roue jusqu'à ce qu'elle soit centrée ; tenez la roue d'une main, serrez l'écrou de l'essieu et revérifiez . Répétez l'opération si nécessaire pour vous assurer que la roue est centrée et solidement serrée.

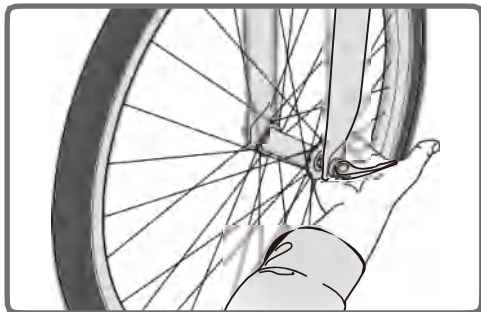


Roues à dégagement rapide



1. Repérez la broche à dégagement rapide dans le carton des petites pièces de votre vélo. Certains motifs des pneus ont une direction, alors comparez votre pneu avant et le pneu arrière du vélo afin que les deux motifs de pneus soient orientés dans le même sens.
2. Dévissez le contre-écrou de la broche à dégagement rapide, retirez le ressort extérieur et glissez la broche dans l'axe de la roue avant de manière à ce que la poignée soit sur le côté gauche du vélo (le côté opposé à la chaîne).
3. Installez le ressort, puis commencez à revisser l'écrou de blocage sur la broche, mais ne serrez pas trop fort.

4. Glissez la roue dans les fentes de roue de la fourche et assurez-vous que la roue est centrée.
5. Inspectez la poignée, notez qu'il y a une position «ouverte» et une position «fermée». Déplacez la poignée pour qu'elle soit en position "ouverte". Avec une main sur la poignée et une main sur l'écrou de blocage, commencez à serrer à la main l'écrou de blocage jusqu'à ce que vous commenciez à sentir une certaine résistance avec la fourche.



6. Essayez de fermer la poignée. Si elle se ferme facilement, ouvrez-la et serrez davantage le contre-écrou. Si elle est trop difficile à fermer, ouvrez la poignée, desserrez un peu le contre-écrou et ressayer.

7. La poignée à dégagement rapide devrait être difficile à fermer avec la paume, mais devrait être possible. Entraînez-vous à ouvrir et à fermer la poignée jusqu'à ce que vous vous sentiez à l'aise. N'essayez pas de serrer la roue en tournant la poignée pour la serrer ; la poignée sert à fermer, le contre-écrou (côté opposé) est pour l'ajustement de la tension.

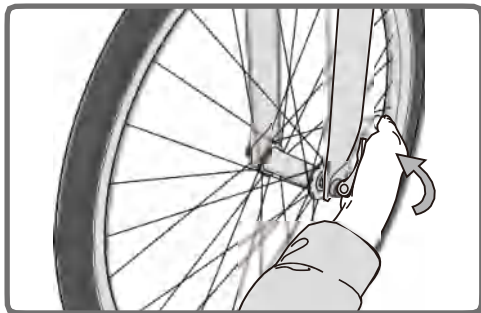
Ensuite, vérifiez que le guidon est perpendiculaire à la roue avant, retournez à l'assemblage du guidon et réajustez-le si nécessaire.



Tous les leviers de blocage rapide doivent être inspectés avant chaque sortie pour s'assurer qu'ils sont complètement fermés et sécurisés. Si vous ne fermez pas correctement un levier à dégagement rapide, vous risquez de perdre le contrôle de la vélo et de vous blesser ou de mourir.



Assurez-vous que la roue est correctement installée et que le levier de blocage rapide est bien fermé.



MONTAGE DE LA SELLE



La tige de selle doit être insérée de manière à ce que le repère d'insertion minimum ne soit pas visible. Le mécanisme de dégagement rapide doit être bien serré pour éviter un déplacement soudain de la selle lors de la circulation. Ne pas le faire peut entraîner une perte de contrôle du vélo.

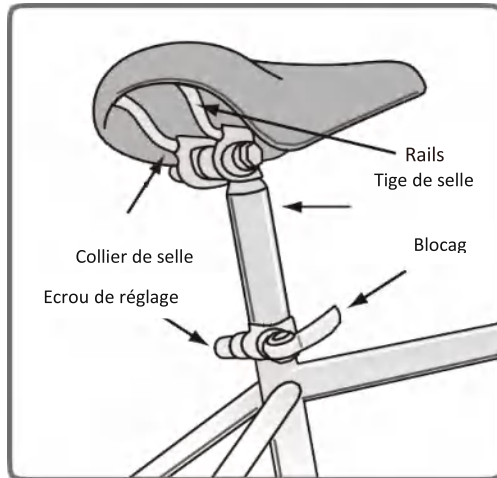
L'assemblage de la selle doit être réglé avec la selle centrée sur les rails et de niveau. Localisez l'ensemble de la selle et insérez-la dans le cadre. Il est recommandé d'ajouter un peu de graisse à tous les filetages et fixations d'un vélo, en particulier à l'extérieur de la tige de selle. Sinon, il peut se corroder au fil du temps et ne pas pouvoir être réajusté.

Collier de selle boulonné

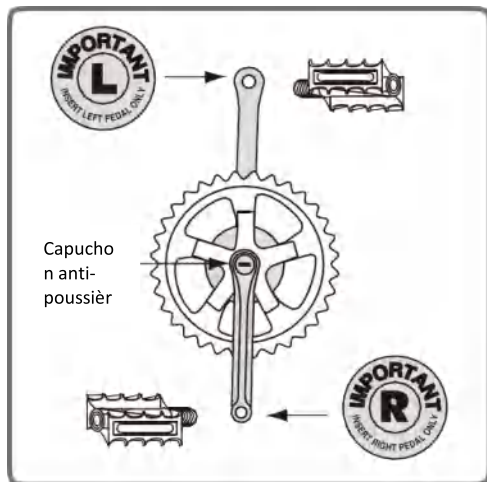
Si votre vélo est équipé d'un collier de serrage de la selle avec un boulon, réglez la selle à la hauteur souhaitée et serrez le collier de manière à ce que la selle ne puisse pas tourner à gauche ou à droite, ni monter ou descendre. Veillez à ce que la tige de la selle soit insérée suffisamment loin dans le cadre pour cacher le repère «Insertion minimale» sur la tige de la selle. Rouler à vélo avec la tige de selle au-dessus de cette ligne est dangereux et peut causer des blessures au cycliste ou endommager la vélo ou créer une position de conduite instable provoquant un accident.

Collier de selle à dégagement rapide

Si votre vélo est équipé d'un collier de fixation de la selle à dégagement rapide, réglez la selle à la hauteur souhaitée et serrez le collier à dégagement rapide de manière à ce que la selle ne puisse pas tourner à gauche ou à droite, ni monter ou descendre. Si la selle bouge après avoir verrouillé le levier de dégagement rapide, ouvrez le levier et serrez davantage l'écrou de réglage, puis refermez le levier de dégagement rapide. Assurez-vous que la tige de selle est insérée suffisamment loin dans le cadre pour cacher le repère "Insertion minimale" sur la tige de selle. Utiliser une vélo avec la tige de selle au-dessus de cette ligne est dangereux et peut causer des blessures au cycliste ou endommager la vélo ou créer une position de conduite instable provoquant un accident.

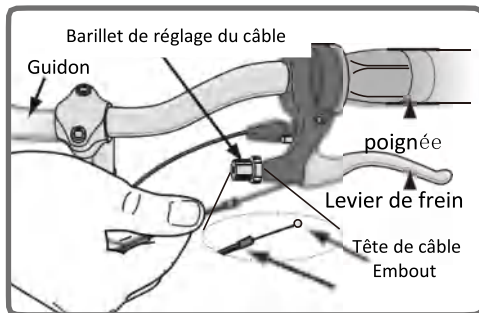


PPÉDALES ET MANIVELLES



La fixation d'une pédale incorrecte dans un bras de manivelle peut endommager les filets de la pédale et causer des dommages irréparables. Avant votre première tour, vérifiez que vos pédales sont correctement fixées.

Recherchez les lettres «R» pour droite, et «L» pour gauche, imprimées sur chaque axe de pédale. Démarrez chaque axe de pédale à la main pour éviter de dénuder les filets. (Notez que la pédale de droite se fixe au bras de manivelle du côté du pédalier avec un filetage à droite (sens des aiguilles d'une montre). La pédale de gauche se fixe à l'autre bras de manivelle et a un filetage à gauche (sens inverse des aiguilles d'une montre). Serrez avec la clé à fourche de 15 mm. Il est très important que vous vérifiiez le réglage et le serrage du jeu de manivelles avant d'utiliser votre vélo.



FREIN AVANT

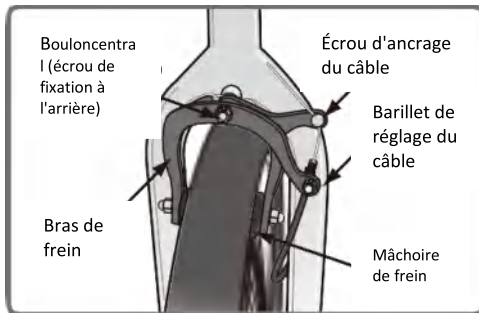


ATTENTION : Une mauvaise utilisation du frein avant peut entraîner le blocage de la roue avant et la perte de contrôle de la direction ou le renversement de l'avant.

Déterminez le type de frein dont votre vélo est équipé et reportez-vous aux instructions de montage appropriées ci-dessous. *En outre, certains modèles freestyle peuvent être équipés d'un «démêleur de câble». Voir les étapes de montage du démêleur de câble.

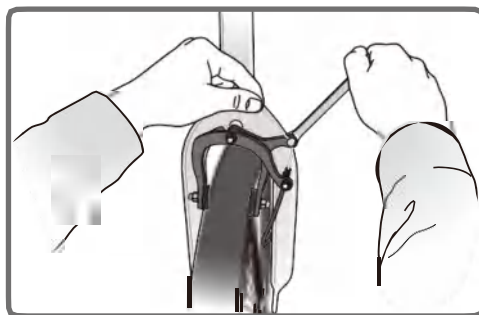
Frein à étrier

Si le câble de frein n'est pas raccordé au levier de frein, faites glisser la tête du câble de frein dans le levier de frein conformément au schéma, et faites passer le câble dans la fente du levier de frein de manière à ce que l'extrémité du câble repose bien dans le barillet de réglage ou que l'extrémité du câble repose dans l'évidement du levier de frein.

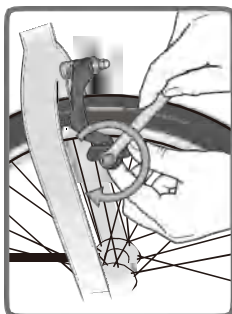
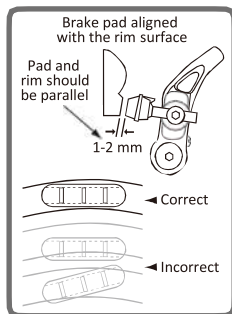


Réglage du frein

Si le câble de frein est déconnecté au niveau de l'étrier, faites passer le câble de frein dans le cylindre de réglage, desserrez le boulon d'ancrage du câble jusqu'à ce que vous puissiez voir un trou à travers le boulon d'ancrage pour fixer le câble, faites passer le câble dans l'ancrage du câble et serrez l'ancrage du câble à la main.



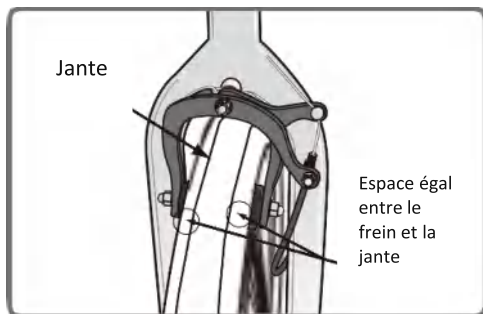
Vérifiez que le câble est bien en place dans le levier de frein. Desserrez le boulon d'ancrage du câble juste assez pour permettre au câble de bouger librement. Avec votre main gauche, serrez le frein de l'étrier jusqu'à ce que les deux plaquettes de frein entrent en contact avec la jante. Tout en maintenant le frein fermé avec votre main gauche, utilisez votre main droite pour tirer le câble de frein (à travers l'ancrage du câble) en vérifiant à nouveau que l'extrémité du câble est logée dans le levier de frein et dans le barillet de réglage du frein. Serrez l'ancrage du câble autant que vous le pouvez à la main, puis, tout en continuant à serrer le frein, serrez complètement l'ancrage du câble avec une clé.



Vérifiez que les plaquettes de frein sont bien perpendiculaires à la jante et qu'elles n'entrent pas en contact avec le pneu lorsque le frein est appliqué. Ajustez les plaquettes de frein si nécessaire. Ensuite, serrez et relâchez le frein plusieurs fois en serrant aussi fort que vous le pouvez. Après cela, il se peut que le câble se «détende» et doive être resserré davantage. Si c'est le cas, répétez les étapes de serrage du câble.

Centrage du frein

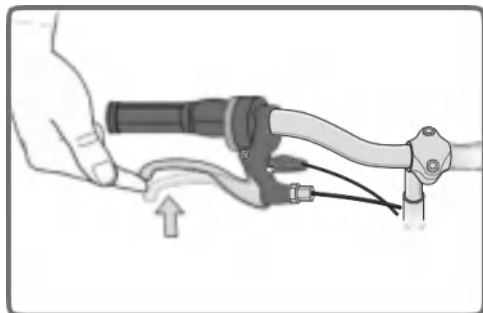
Si vous serrez le frein et qu'un côté bouge plus que l'autre, ou qu'un côté ne bouge pas du tout, c'est que le frein n'est pas centré, ou que la roue n'est pas centrée. Déterminez d'abord si la roue est centrée. Regardez l'espace entre le pneu et la fourche ou le cadre de chaque côté. S'il n'est pas régulier, desserrez les écrous d'axe de roue et centrez la roue, puis procédez au centrage du frein.



Si le frein n'est pas centré, desserrez l'écrou à l'arrière du frein. Serrez le frein et maintenez le levier de frein fermé, tout en resserrant l'écrou de blocage à l'arrière du frein. Surveillez le frein, s'il commence à se déplacer ou à tourner, relâchez le levier de frein et utilisez votre main pour faire tourner l'étrier de frein jusqu'à ce que les deux côtés du frein se déplacent également. Il est parfois nécessaire de faire tourner le frein un peu plus que nécessaire, afin que le frein soit centré lorsque vous serrez le contre-écrou. Répétez les étapes jusqu'à ce que le frein soit centré.

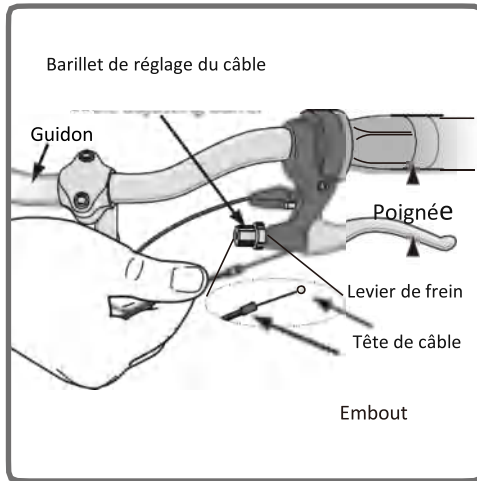
Le frein est correctement réglé lorsque :

- Les patins de frein ne traînent pas sur la jante lorsque le frein est ouvert.
- Les deux patins de frein s'éloignent de la jante de la même manière ● lorsque le frein est relâché.
- Lorsque le frein est appliqué, les patins de frein entrent en contact avec ● la jante avant que le levier de frein n'atteigne environ 1/3 du guidon



Après avoir réglé le frein, appuyez plusieurs fois sur le levier de frein aussi fort que possible et vérifiez à nouveau les patins de frein, le centrage et la course du levier de frein. Si les plaquettes de frein ne sont plus à l'équerre par rapport à la jante, répétez le réglage des plaquettes de frein. Assurez-vous que les plaquettes de frein reviennent à une position centrée en faisant tourner la roue et en écoutant si la plaquette de frein frotte la jante de chaque côté. Réajustez si nécessaire. Vérifiez que la tension du câble de frein permet au levier de frein d'effectuer environ 1/3 de la course avant que les plaquettes de frein ne touchent la jante. Si le câble s'est étiré ou a glissé, réajustez la tension du câble de frein en desserrant le boulon d'ancrage du câble et en tirant davantage de câble à travers l'ancrage ou utilisez les barilletts de réglage du frein pour affiner la tension du câble de frein.

Freins à traction linéaires



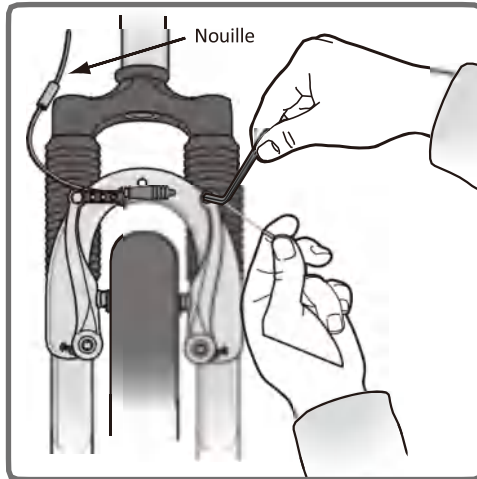
Si le câble de frein n'est pas connecté au levier de frein, glissez la tête du câble dans le levier de frein selon le schéma, et enfoncez le câble dans la fente dans le levier de frein de sorte que l'extrémité du câble repose directement dans le cylindre de réglage ou l'extrémité du câble repose dans le creux du levier de frein.

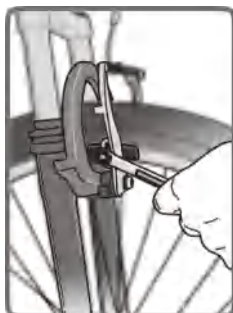
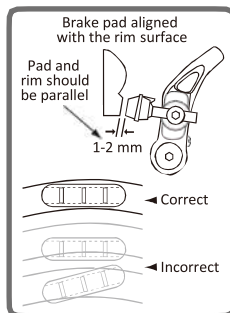
Si le câble de frein est déconnecté au bras de frein, avec la main gauche, serrez les deux moitiés de frein ensemble jusqu'à ce que les plaquettes de frein touchent les jantes. Avec votre main droite, tirez le câble de frein pour que l'extrémité du pied de la « nouille » puisse être inséré dans le support de frein.

Réglage des freins

Vérifiez que le câble est bien placé dans le levier de frein. Desserrez le boulon d'ancrage du câble juste assez pour permettre au câble de se déplacer librement. Avec votre main gauche, appuyez sur le frein de l'étrier jusqu'à ce que les deux plaquettes de frein touchent la jante. Tout en maintenant le frein fermé avec votre main gauche, utilisez votre main droite pour tirer le câble de frein serré (à travers l'ancre du câble).

Inspecter à nouveau que l'extrémité du câble est assise dans le levier de frein, et le régulateur de canon du frein. Serrez l'ancre du câble autant que vous pouvez à la main, puis, tout en appuyant sur le frein, serrez l'ancre du câble entièrement avec une clé à molette.



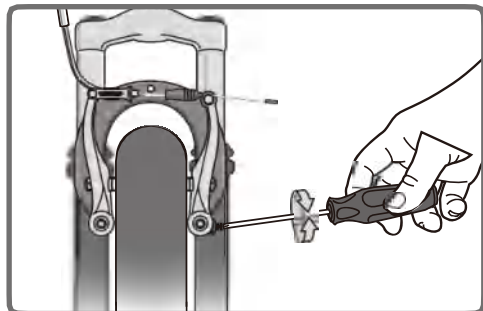


Vérifiez les plaquettes de frein pour vous assurer qu'elles sont alignées avec la jante et qu'elles ne touchent pas le pneu lorsque le frein est appliqué. Ajustez les plaquettes de frein si nécessaire. Ensuite, serrez et relâchez le frein plusieurs fois en serrant aussi fort que vous le pouvez. Après cela, il se peut que le câble se «détende» et doive être resserré davantage. Si c'est le cas, répétez les étapes de serrage du câble.

Centrage du frein

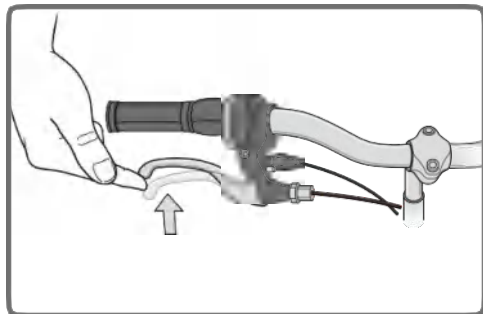
Si vous serrez le frein et qu'un côté bouge plus que l'autre, ou qu'un côté ne bouge pas du tout, c'est que le frein n'est pas centré, ou que la roue n'est pas centrée. Déterminez d'abord si la roue est centrée. Regardez l'espace entre le pneu et la fourche ou le cadre de chaque côté. S'il n'est pas régulier, desserrez les écrous d'axe de roue et centrez la roue, puis procédez au centrage du frein.

Si le frein n'est pas centré, utilisez un tournevis cruciforme pour serrer ou desserrer les vis de chaque côté du frein à traction linéaire, là où elles sont montées sur le cadre ou la fourche. Si vous tournez la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, vous augmentez la tension du ressort de ce côté, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, vous diminuez la tension du ressort. Commencez par augmenter la tension du côté qui ne bouge pas ou pas assez. Ne tournez qu'environ 5% de tour à la fois, et essayez de serrer et de relâcher le levier de frein plusieurs fois pour voir la différence. Répétez l'opération jusqu'à ce que le frein soit centré. Si vous manquez de réglage, vous pouvez aller de l'autre côté et desserrer légèrement la vis pour continuer à régler le frein. Lorsque le frein est correctement réglé, les deux côtés doivent se déplacer uniformément lorsque le levier de frein est serré, et lorsqu'il est relâché, la roue doit tourner sans contact avec le sabot de frein.



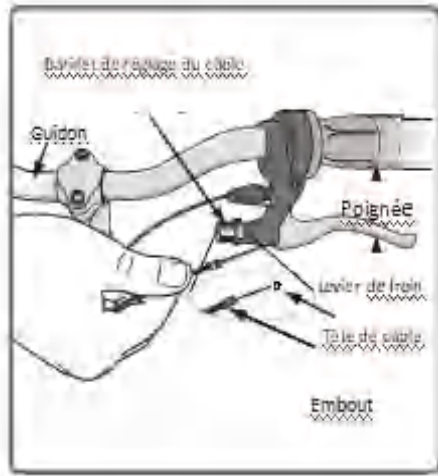
Le frein est correctement réglé lorsque :

- Les deux patins de frein s'éloignent de la jante de manière égale lorsque le frein est relâché.
- Les patins de frein ne traînent pas sur la jante lorsque le frein est ouvert.
- Lorsque le frein est appliqué, les patins de frein entrent en contact avec la jante avant que le levier de frein n'atteigne environ 1/3 de la distance du guidon.



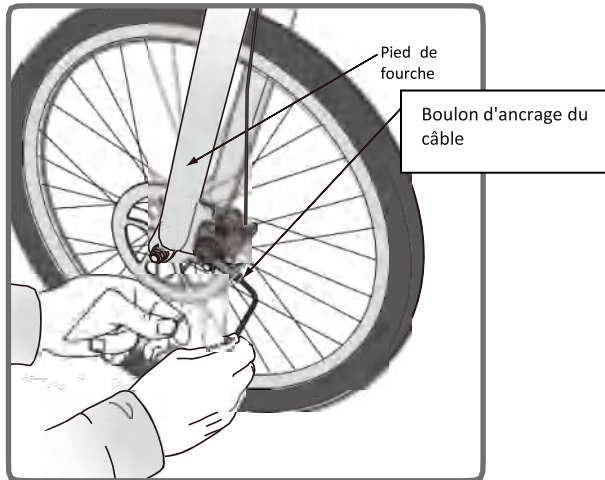
Après avoir réglé le frein, serrez le levier de frein aussi fort que possible à plusieurs reprises et vérifiez à nouveau les patins de frein, le centrage et la course du levier de frein. Si les patins de frein ne sont plus à l'équerre par rapport à la jante, répétez le réglage des patins de frein. Assurez-vous que les plaquettes de frein reviennent à une position centrée en faisant tourner la roue et en écoutant si la plaquette de frein frotte la jante de chaque côté. Réajustez si nécessaire. Vérifiez que la tension du câble de frein permet au levier de frein d'effectuer environ 1/3 de sa course avant que les plaquettes de frein ne touchent la jante. Si le câble s'est étiré ou a glissé, réajustez la tension du câble de frein en desserrant le boulon d'ancrage du câble et en tirant davantage de câble à travers l'ancrage ou utilisez les barillets de réglage du frein pour affiner la tension du câble de frein.

Frein à disque



Si le câble de frein n'est pas connecté au levier de frein, alignez les fentes du barillet de réglage avec celles du levier de frein avant d'installer le câble. Ensuite, faites glisser la tête du câble de frein dans le levier de frein selon le schéma, et enfitez le câble dans la fente du levier de frein de façon à ce que l'extrémité du câble repose bien dans le barillet de réglage ou que l'extrémité du câble repose dans l'évidement du levier de frein.

Si le câble de frein est déconnecté au niveau de l'étrier du disque, faites passer le câble de frein dans le cylindre de réglage, desserrez le boulon d'ancrage du câble jusqu'à ce que vous puissiez voir un trou à travers le boulon d'ancrage pour fixer le câble, faites passer le câble dans l'ancrage du câble et serrez l'ancrage du câble à la main.

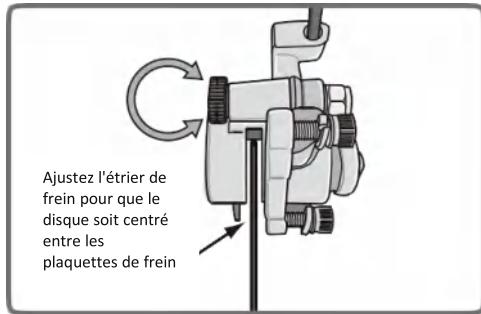


Centrage du frein

Si vous appuyez sur le frein et qu'un côté bouge plus que l'autre, ou qu'un côté ne bouge pas du tout, c'est que le frein n'est pas centré, ou que la roue n'est pas centrée. Déterminez d'abord si la roue est centrée. Regardez l'espace entre le pneu et la fourche ou le cadre de chaque côté. S'il n'est pas régulier, desserrez les écrous d'axe de roue et centrez la roue, puis procédez au centrage du frein.

Si le frein n'est pas centré, regardez l'étrier du frein à disque pour trouver les vis de réglage du centrage au centre de la plaquette de frein de chaque côté. En regardant vers le bas dans le frein, là où les plaquettes de frein sont en contact avec le rotor du disque, déterminez quel côté doit s'éloigner ou se rapprocher du disque.

Tournez les vis de réglage du centrage de manière à obtenir un jeu d'environ 1/32 de pouce de chaque côté du disque. Faites tourner la roue avant et écoutez pour détecter tout bruit de frottement ou de friction excessive. Répétez les étapes jusqu'à ce que le frein soit centré.



Ajustez l'étrier de frein pour que le disque soit centré entre les plaquettes de frein

Le frein est correctement réglé lorsque :

- Les plaquettes de frein ne traînent pas sur le rotor lorsque le frein est ouvert.
- Les deux plaquettes de frein s'éloignent du rotor de manière égale lorsque le frein est relâché.
- Lorsque le frein est appliqué, les patins de frein entrent en contact avec la jante avant que le levier de frein n'atteigne environ 1/3 de la distance du guidon.

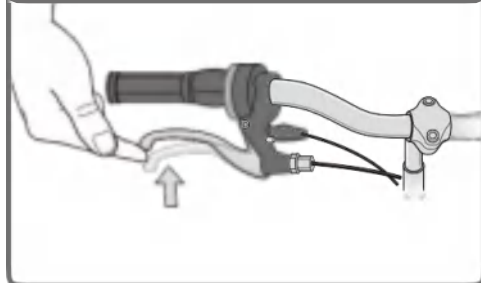
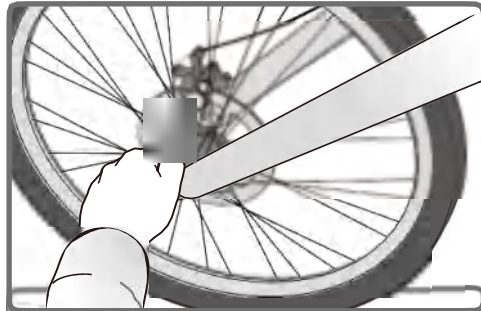


E DISQUE DEVIENT CHAUD ! Des blessures graves peuvent résulter du contact avec le disque chaud !

Faites attention à vos jambes, ainsi qu'à vos mains.

Ces freins doivent être rodés ! Roulez et utilisez les freins en douceur pendant 13 miles avant d'utiliser les freins dans des conditions de descente, pour des arrêts brusques ou tout autre freinage sérieux.

Sachez que les performances de votre système de freinage changeront au cours du processus de rodage. Le frein à disque doit être nettoyé avant la première sortie avec de l'alcool à friction. N'utilisez jamais d'huile ou de produits similaires pour nettoyer votre système de frein à



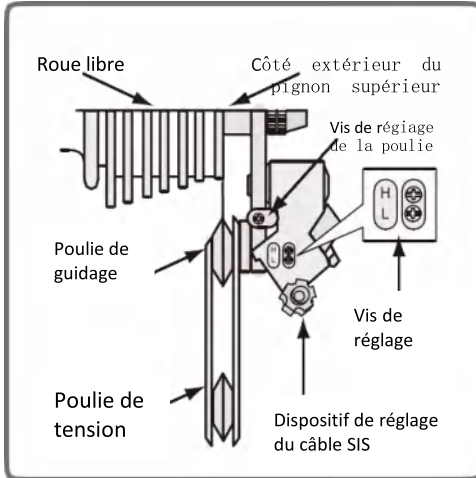
AVERTISSEMENT : Les freins à disque sont tranchants, ne mettez pas les doigts sur l'étrier de frein et le rotor. Si les doigts entrent en contact avec le frein pendant que la roue tourne, vous risquez de vous blesser.

Après avoir réglé le frein, appuyez plusieurs fois sur le levier de frein aussi fort que possible et vérifiez à nouveau les plaquettes de frein, le centrage et la course du levier de frein. Si les plaquettes de frein ne sont plus à l'équerre par rapport à la jante, répétez le réglage des plaquettes de frein. Assurez-vous que les plaquettes de frein reviennent à une position centrée en faisant tourner la roue et en écoutant si la plaquette de frein frotte le rotor de chaque côté.

Réajustez si nécessaire. Vérifiez que la tension du câble de frein permet au levier de frein d'effectuer environ 1/3 de sa course avant que les plaquettes de frein n'entrent en contact avec le rotor. Si le câble s'est étiré ou a glissé, réajustez la tension du câble de frein en desserrant le boulon d'ancrage du câble et en tirant plus de câble à travers l'ancrage ou utilisez les barillettes de réglage du frein pour un réglage fin de la tension du câble de frein.

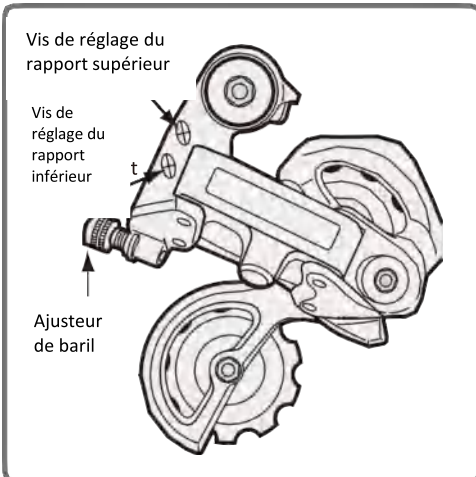
DÉRAILLEUR

Bien que les dérailleurs avant et arrière soient initialement réglés en usine, vous devrez les inspecter et les régler à nouveau avant d'utiliser le vélo.

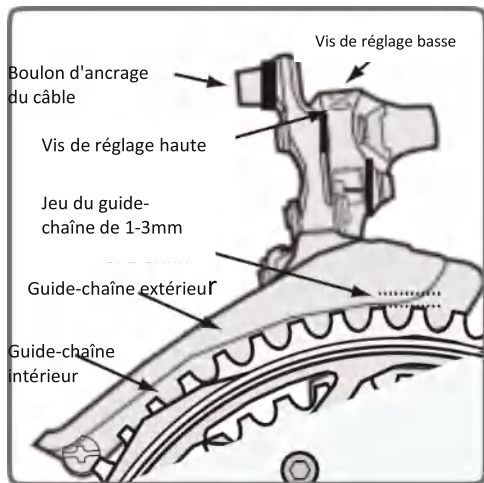


Dérailleur arrière

Commencez par mettre la manette arrière sur le plus grand nombre indiqué et placez la chaîne sur le plus petit pignon. Réglez la vis de limite haute de manière à ce que la poulie de guidage et le plus petit pignon soient alignés verticalement. Rebranchez le câble, tirez sur le mou et resserrez le boulon d'ancrage. Passez les vitesses, en veillant à ce que chaque changement de vitesse se fasse sans bruit et sans hésitation. Si nécessaire, utilisez le dispositif de réglage du barillet pour affiner le réglage de chaque vitesse en le tournant dans le sens où vous voulez que la chaîne aille. Par exemple, en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, vous desserrez la tension du câble et éloignez la chaîne de la roue, tandis qu'en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, vous resserrez la tension du câble et dirigez la chaîne vers la roue. Placez le levier de vitesses arrière sur la première vitesse et placez la chaîne sur le plus grand pignon. Réglez la vis de limite basse par incréments d'un quart de tour jusqu'à ce que la poulie de guidage et le plus grand pignon soient alignés verticalement. De nouveau, passez chaque vitesse plusieurs fois, en vérifiant que chaque vitesse est atteinte en douceur. Plusieurs essais peuvent être nécessaires avant que le dérailleur arrière et le câble soient correctement réglés.



Assurez-vous que tous les boulons sont bien fixés et que la chaîne ne tombe pas dans les deux sens.

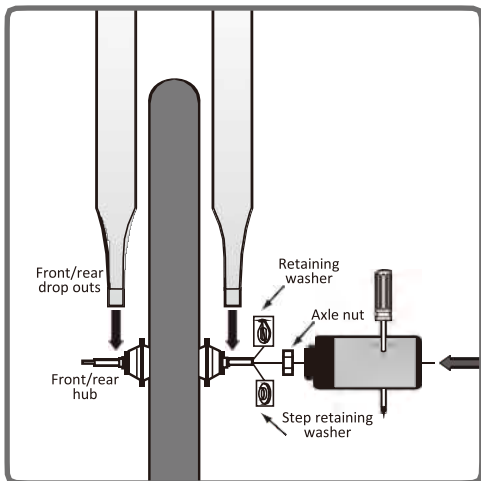


Dérailleur avant

Placez les deux manettes sur le plus petit chiffre indiqué et placez la chaîne sur le pignon et le plateau correspondants. Débranchez le câble du dérailleur avant du boulon d'ancrage du câble. Vérifiez la position du dérailleur avant ; il doit être parallèle au plateau extérieur et s'écarter du plus grand plateau de 1 à 3 mm lorsqu'il est complètement engagé. Avec la chaîne sur le plus petit plateau à l'avant et le plus grand pignon à l'arrière, réglez la vis de limite basse de sorte que la chaîne soit centrée dans la cage du dérailleur avant. Rebranchez le câble, tirez sur le mou éventuel et serrez fermement le boulon d'ancrage. Placez le dérailleur avant sur le plus grand plateau. Si la chaîne ne s'engage pas sur le plus grand plateau, tournez la vis de limite supérieure par incréments de 1/4 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la chaîne s'engage sur le plus grand plateau. Si la chaîne tombe du plus grand plateau, et dans les pédales, vous devrez tourner la vis de limite haute par incréments de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la chaîne ne tombe plus. Passez chaque vitesse, en utilisant les ajusteurs de barillet pour affiner chaque transition. L'ajusteur de barillet pour le dérailleur avant est situé sur la manette avant, à l'endroit où le câble sort de la manette. Le sens des aiguilles d'une montre permet de relâcher la tension du câble et de rapprocher la chaîne du cadre, tandis que le sens inverse des aiguilles d'une montre permet de resserrer la tension du câble et d'éloigner la chaîne du cadre.



N'utilisez pas un vélo dont le dérailleur ne fonctionne pas correctement. Le fait de négliger les réglages appropriés peut causer des dommages irréparables à le vélo et/ou des blessures corporelles. Ne déplacez jamais le levier de vitesses lorsque vous pédalez debout ou sous une charge lourde, et ne pédalez jamais en arrière après avoir déplacé le levier de vitesses. Cela pourrait bloquer la chaîne et causer de graves dommages à le vélo et/ou au cycliste.



PEGS

Certains modèles peuvent être équipés de 2 ou 4 chevilles. Pour installer les chevilles, NE PAS desserrer ou retirer les écrous de l'essieu. Vérifiez que les écrous de l'essieu sont correctement serrés avant d'installer les chevilles. Enfilez les chevilles sur l'essieu par-dessus l'écrou de l'essieu, puis insérez un tournevis ou un outil similaire dans les trous des chevilles et serrez en tournant la cheville avec l'outil.



Vérifiez périodiquement que les chevilles sont bien serrées.

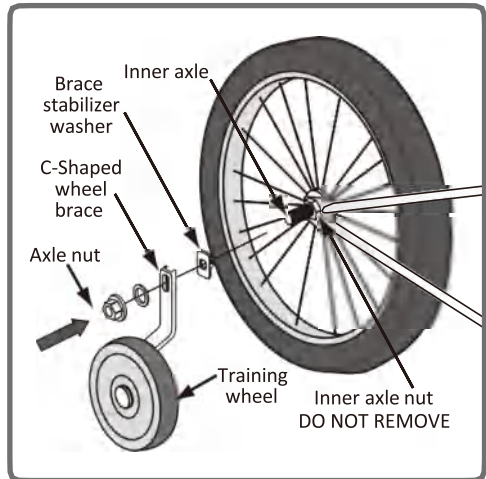
ROUES D'ENTRAÎNEMENT

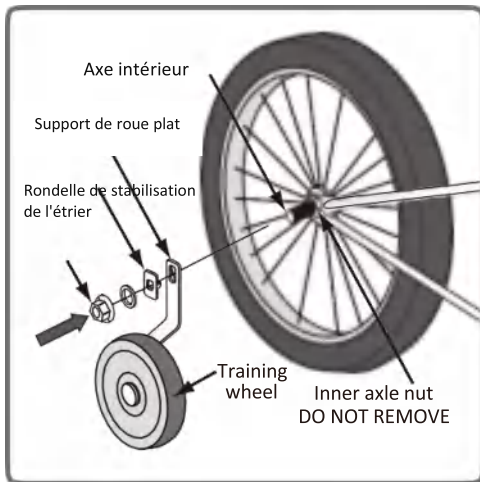
Fixation du support de roue d'entraînement au vélo

Il existe trois supports différents pour fixer les roues d'entraînement au vélo : le support en forme de C, le support plat et le support plat avec stabilisateur. Déterminez l'attache fournie avec votre vélo et suivez les instructions données pour cette attache particulière.

Support en forme de C

Retirez l'écrou d'axe extérieur et la rondelle de l'axe de la roue arrière. Placez la rondelle stabilisatrice du support sur l'essieu et alignez la rondelle de sorte que l'encoche de la rondelle s'insère dans la patte du cadre arrière. Ensuite, placez le support de roue en forme de C sur l'essieu et remplacez la rondelle et l'écrou de l'essieu. Serrez fermement l'écrou de l'essieu en vous assurant que le support de roue reste dans la bonne position verticale. Le trou allongé sur le support de roue permet de régler la hauteur de la roue d'entraînement pour un ajustement correct.



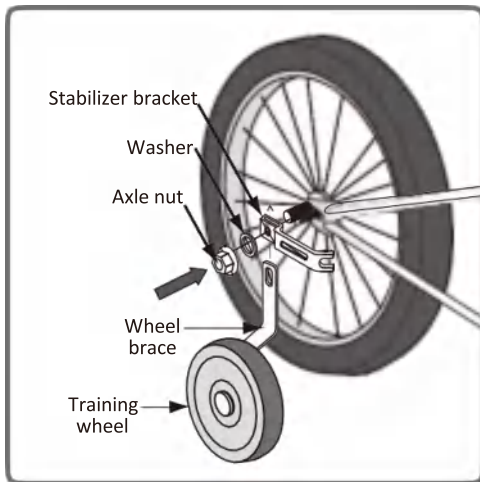


Support plat



Il est très important de vérifier la connexion de la roue d'entraînement au vélo. Si vous ne serrez pas correctement, la roue d'entraînement risque de se déloger.

Retirez l'écrou d'axe extérieur et la rondelle de l'axe de la roue arrière. Placez le support de roue plat sur l'essieu. Placez ensuite la rondelle de stabilisation de l'étrier sur l'essieu et alignez-la de manière à ce que l'encoche s'insère dans la patte du cadre arrière. Remettez la rondelle et l'écrou de l'essieu en place. Serrez fermement l'écrou de l'essieu en vous assurant que le support de roue reste dans la bonne position verticale. Le trou allongé sur le support de roue permet de régler la hauteur de la roue d'entraînement pour qu'elle soit bien ajustée.



Support de stabilisateur de roue d'entraînement

Retirez l'écrou d'axe extérieur et la rondelle de l'axe de la roue arrière. Insérez le support de roue dans le support de stabilisation de sorte que l'extrémité fourchue du support de stabilisation soit orientée vers l'intérieur. Faites glisser l'ensemble sur l'essieu arrière de manière à ce que l'extrémité fourchue s'accroche autour de la base de la chaîne du vélo. Remettez l'écrou et la rondelle de l'essieu en place et fixez-les solidement. Le trou allongé sur le support permet de lever et d'abaisser la roue d'entraînement à la bonne hauteur.

AVIS : Toutes les vélos n'acceptent pas les roues d'entraînement. Si votre vélo n'est pas équipé de roues d'entraînement.

GARANTIE LIMITÉE ET POLITIQUE SUR LES PROCÉDURES ET RESPONSABILITÉS DE REMPLACEMENT

Votre achat comprend la garantie suivante qui remplace toutes les autres garanties expresses. Cette garantie n'est accordée qu'au premier acheteur consommateur.

Aucun enregistrement de la garantie n'est requis. Cette garantie vous donne des droits légaux spécifiques et vous pouvez avoir d'autres droits qui varient d'un état à l'autre.

CADRE

Les cadres en acier sont garantis contre les défauts de matériaux et de fabrication tant que le consommateur acheteur initial possède le vélo, sous réserve des conditions de la garantie énumérées ci-dessous. Les cadres en aluminium et à double suspension sont garantis contre les défauts de fabrication pendant une période de 1 ans. En cas de défaillance du cadre due à un défaut de matériau ou de fabrication pendant la période de garantie, le cadre sera remplacé. Pour le remplacement du cadre dans le cadre de cette garantie limitée Pacific, contactez-nous, en indiquant la nature de la défaillance, le numéro de modèle, la date de réception et le nom du magasin dans lequel le vélo a été reçu, à l'adresse indiquée sur cette page. Le cadre doit être retourné pour inspection aux frais du client. Veuillez noter que la fourche ne fait pas partie du cadre. Une garantie à vie sur votre cadre ne garantit pas que le produit durera éternellement. La durée du cycle de vie utile varie en fonction du type de vélo, des conditions de conduite et des soins apportés au vélo. La compétition, les sauts, les courses de descente, les courses de tricks, les courses de trial, la conduite dans des conditions ou des climats sévères, la conduite avec des charges lourdes ou toute autre utilisation non standard peuvent réduire considérablement la durée de vie utile du produit. L'une ou l'autre de ces conditions ou une combinaison de celles-ci peut entraîner une défaillance imprévisible qui n'est pas couverte par cette garantie. Toutes les vélos et tous les jeux de cadres doivent être contrôlés périodiquement par un revendeur agréé afin de détecter tout signe de problème potentiel, d'utilisation inappropriée ou d'abus. Il s'agit de contrôles de sécurité importants et ils sont très importants pour aider à prévenir les accidents, les blessures corporelles du cycliste et la réduction du cycle de vie utile du produit.

PIÈCES

Toutes les autres pièces de l'appareil, à l'exception des pièces d'usure normale, sont garanties contre les défauts de matériaux et de fabrication pendant une période d'un an à compter de la date d'achat par le premier consommateur acheteur, sous réserve des conditions de la garantie énumérées ci-dessous. En cas de défaillance d'une pièce due à un défaut de matériau ou de fabrication pendant la période de garantie, la pièce sera remplacée. Toutes les demandes de garantie doivent être soumises à l'adresse ci-dessous et doivent être expédiées en port payé et accompagnées d'une preuve d'achat. Toute autre demande de garantie non incluse dans cette déclaration est nulle. Cette garantie inclut notamment les frais d'installation, de montage et de démontage. Cette garantie ne couvre pas les dommages causés par la peinture, la rouille ou toute modification apportée au vélo. Les pièces d'usure normale sont définies comme les poignées, les pneus, les chambres à air, les câbles, les sabots de frein et le revêtement de la selle. Ces pièces sont garanties comme étant exemptes de défauts de matériaux et de fabrication, telles que livrées avec le produit. Toute demande de réparation ou de remplacement des pièces d'usure normale (poignées, tubes, pneus, câbles, sabots de frein et revêtement de selle)

et des pièces manquantes doit être faite dans les trente (30) jours suivant la date d'achat. La garantie ne couvre pas l'usure normale, un montage ou un entretien incorrect, ou l'installation de pièces ou d'accessoires non prévus à l'origine ou non compatibles avec le vélo tel qu'il est vendu. La garantie ne s'applique pas aux dommages ou aux défaillances dus à un accident, un abus, une mauvaise utilisation, une négligence ou un vol. Les réclamations concernant ces problèmes ne seront pas honorées.

CONDITIONS DE LA GARANTIE

1. Votre vélo a été conçue pour le transport général et l'utilisation récréative, mais n'a pas été conçue pour résister aux abus associés aux acrobaties et aux sauts.

Cette garantie prend fin lorsque vous louez, vendez ou donnez le vélo, lorsque vous roulez avec plus d'une personne ou lorsque vous utilisez le vélo pour faire des acrobaties ou des sauts.

2. Cette garantie ne couvre pas l'usure normale ou tout ce que vous cassez accidentellement ou délibérément.

3. Il incombe à l'acheteur individuel de s'assurer que toutes les pièces incluses dans le carton scellé en usine sont correctement installées, que toutes les pièces fonctionnelles sont initialement réglées correctement et que les services d'entretien normal ultérieurs et les réglages nécessaires pour maintenir le vélo en bon état de fonctionnement sont correctement effectués. Cette garantie ne s'applique pas aux dommages dus à une installation incorrecte des pièces, à l'installation de tout type de centrale électrique ou de moteur à combustion interne, à la modification ou à l'altération des freins, de la chaîne cinématique ou du cadre de quelque manière que ce soit, ou à l'absence d'entretien ou de réglage adéquat du vélo.

AVIS : Les spécifications du vélo peuvent être modifiées sans préavis.

L'appareil vous confère un (1) an de garantie contre les défauts de fabrication et de matériau(x). Sont exclus de ce champ l'usure ou le bris causés par une surutilisation ou une mauvaise utilisation du produit.

Pour les réclamations au titre de la garantie et le dépannage, veuillez nous contacter aux adresses suivantes :

Email: support@gotyger.com

Pour des questions et commentaires, veuillez écrire à : Gotyger
50 Telson Rd, Markham, Ontario, L3R 1E5 Canada

Pour votre dossier, veuillez joindre votre reçu d'achat au présent mode d'emploi et remplir les espaces ci-dessous :

DATE D'ACHAT : _____

LIEU D'ACHAT : _____

(AGRAFEZ VOTRE REÇU D'ACHAT ICI)

REMARQUE : LA PREUVE DE L'ACHAT DE L'APPAREIL EST
EXIGÉE POUR TOUTE RÉCLAMATION
AU TITRE DE LA GARANTIE

IMPRIMÉ EN CHINE