

Notice d'utilisation

Vélo de Course

Vélo de Cyclocross

Vélo de Triathlon/CLM

Singlespeed/Vélo sans roue libre

conformément à
ISO 4210:2014



ARGON 18

Chère Cliente, cher Client,

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

Votre bicyclette vous a été remise entièrement montée et réglée. Si ce n'est pas le cas, veuillez vous adresser à votre revendeur spécialisé pour ces étapes importantes ou lisez consciencieusement la notice de montage jointe et suivez tous les conseils qui y sont donnés avec attention.

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

Toutes les personnes qui

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

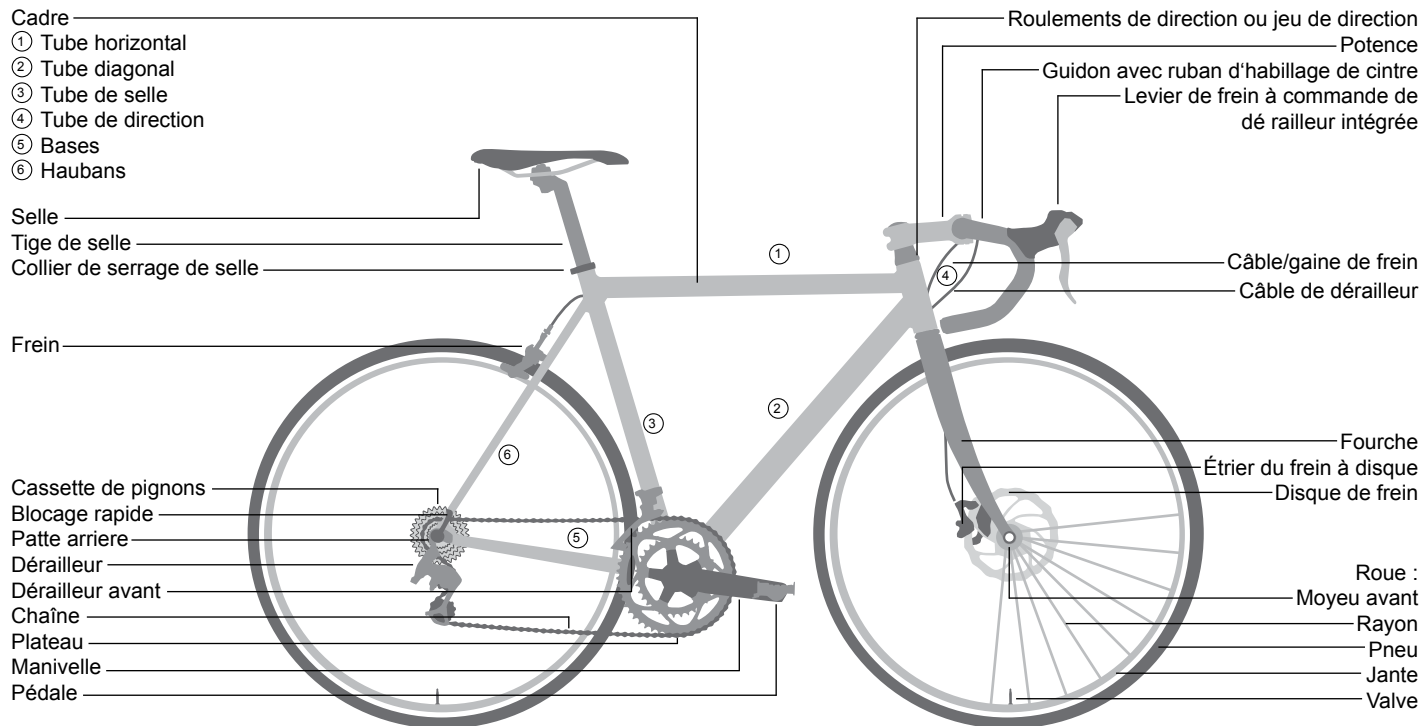
Il faut bien tenir compte que, en tant que cycliste usager de la route, vous êtes particulièrement exposé.

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



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

Les pièces constitutives d'une bicyclette



Sécurité

Lisez soigneusement toutes les indications et les avertissements que donne la notice avant de l'utiliser. Conservez-la toujours à proximité de votre vélo pour l'avoir toujours sous la main.

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

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

Cette notice donne quatre sortes d'indications différentes : la première des informations importantes concernant votre nouveau vélo et son utilisation, la seconde des informations sur les risques de dommages matériels et les risques pour l'environnement, la troisième des informations sur les risques de chute et de dommages, dommages corporels inclus, la quatrième exige le respect du bon couple de serrage afin d'éviter que des pièces ne se détachent ou cassent.

Ces icônes signalent un danger qu'on peut courir dans certaines circonstances. Les explications sur les risques encourus sont données dans des cartouches à fond gris.

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

Il faut savoir que les pièces en matériaux composites comme la fibre de carbone se serrent le plus souvent moins fort (voir chapitre « Vis et boulons », page 28). Peuvent être en fibre de carbone des pièces comme le guidon, la potence, la tige de selle, le chariot de selle, le cadre et les fourches, les manivelles. Faites-vous montrer par votre vélociste comment procéder avec ces matériaux.

Ne lâchez jamais le guidon.

Les quatre catégories d'indications que donne la notice :



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



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



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



Assemblages importants ! Ici il faut bloquer la vis ou le boulon à un couple de serrage bien précis. La valeur du couple de serrage se trouve sur la pièce elle-même ; si ce n'est pas le cas, consultez le tableau du chapitre « Vis et boulons » (page 28). Pour bien respecter le couple de serrage prescrit, il faut utiliser une clé dynamométrique. Si vous n'en avez pas, confiez l'intervention à votre revendeur. Les pièces qui ne sont pas bloquées à la valeur de couple prescrite peuvent se détacher ou casser ! Cela peut avoir pour conséquence des chutes graves.



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



L'illustration montre un vélo de course. Le vélo que vous avez acheté peut présenter un aspect différent. Cette notice décrit des vélos des catégories suivantes : vélo de course, de triathlon/de contre-la-montre, cyclocross, monovitesse/sans roue libre. La présente notice n'est valable que pour la bicyclette avec laquelle elle est fournie.

Sommaire

Avant-propos	C2	Entretien	14
Nomenclature	C3	La Chaîne	14
Sécurité	C4	Roues	15
Sommaire	1	Les jantes et les pneus	16
Mentions légales	1	Pneus et pression des pneus	17
Pour votre sécurité	2	Pneus sans chambre/tubeless	18
Avant la première utilisation	2	Boyaux	18
Avant chaque utilisation	3	Réparation des crevaisons a chambre	18
Lorsque l'on a fait une chute	4	Les Freins	20
Dispositions légales	5	Le dérailleur	23
Le bon vélo pour le bon usage	5	Vélo de Triathlon/TT	24
Réglages individuels	6	Programme d'entretien	25
Utilisation des blocages rapides		La lubrification	27
et axes traversants		Vis et boulons	28
Axes traversants	6	Les pièces en carbone	29
Montage des pédales	7	Transport du vélo	30
Réglage de la selle	7	Garantie pour vices	31
Réglage de l'inclinaison de la selle	8	Protection de l'environnement	31
Réglage du guidon/de la potence	9	Inspections	32
Réglage des leviers de frein	10	Documents fournis	C5
Les enfants et le vélo	11	Identification de la bicyclette	C6
Cadre	11	Remarques	C7
Accessoires non montés	12		
Porte-bagages non montés	12		
Garde-boue	13		
Utilisation avec remorque	13		

Mentions légales

Pour toutes questions, tournez-vous d'abord vers votre revendeur, et ensuite éventuellement vers le fabricant du produit. Pour savoir où vous adresser, voir la garantie, le dos de la notice ou les notices des fabricants des pièces jointes à la présente notice.

Vente et marketing

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

Texte et illustrations

Veidt-Anleitungen
Friedrich-Ebert-Straße 32
D-65239 Hochheim, Allemagne
Veidt-Anleitungen@email.de

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

La présente notice d'utilisation répond aux exigences de et entre dans le champ de la norme ISO 4210:2014.

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

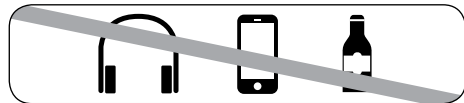
© La reproduction, la traduction ou tout usage commercial du présent document ne sauraient se faire sans autorisation écrite préalable (même pour de simples extraits sous forme imprimée ou électronique).

Pour votre sécurité

La présente notice d'utilisation part du principe que vous savez faire du vélo. Elle n'est pas destinée à vous apprendre à en faire. Elle n'ambitionne pas non plus de vous apprendre à monter ou à réparer votre vélo.

Toujours avoir pleinement conscience de ce qu'il est dangereux de rouler à vélo, et qu'en tant que cycliste on est particulièrement à risque. Ne jamais oublier que l'on n'est pas protégé comme dans une voiture. Il n'y a ni airbag ni carrosserie. Ce qui n'empêche pas que l'on est plus rapide et qu'on se déplace dans d'autres espaces qu'un piéton. C'est pourquoi il faut toujours faire extrêmement attention aux autres usagers de la route.

Ne jamais rouler avec des écouteurs ni en téléphonant. Ne jamais rouler sans être sûr de pouvoir parfaitement maîtriser son véhicule. Cela vaut tout particulièrement lorsque l'on a pris des médicaments ou consommé de l'alcool ou d'autres drogues.

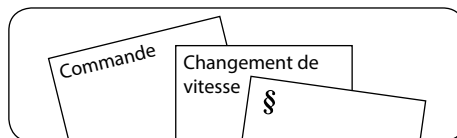


- Il faut adapter sa conduite lorsque la chaussée est mouillée ou glissante. Il faut rouler plus lentement et freiner avec prudence et avec anticipation pour la raison que les distances de freinage rallongent beaucoup.
- Il faut adapter sa vitesse au terrain et à ses capacités.



Avant la première utilisation

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



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

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

Réglages nécessaires :

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

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

Régalez la selle à la position qui vous convient – c'est aussi la plus sûre (voir p. 8).

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

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



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

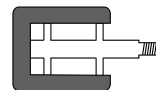
Si votre bicyclette est équipée de jantes en fibre de carbone, il faut savoir que le freinage sur une jante en carbone est nettement moins performant que sur une jante en aluminium.

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

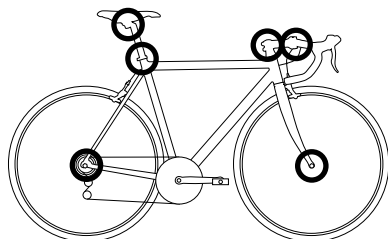
Les bicyclettes monovitesse équipées d'un seul frein sont interdites sur la voie publique. Les vélos à pignon fixe, ou « fixies », n'ont pas de roue libre, la roue arrière entraînant toujours les manivelles.



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



Vérifiez que les roues sont bien fixées au cadre et à la fourche. Vérifiez que les blocages rapides et axes traversants sont bien serrés, ainsi que les vis, boulons et écrous les plus importants (voir p. 6 et 28).



Emplacements où peuvent se trouver des blocages rapides, des axes traversants et des raccords vissés.

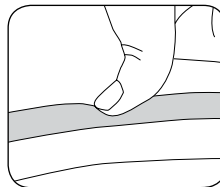
Soulevez votre bicyclette d'une dizaine de centimètres et laissez la retomber. Si cela fait des bruits inhabituels, faites-la vérifier par votre revendeur avant de l'utiliser.

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

Vérifiez la pression des pneus. La pression conseillée est indiquée sur le flanc des pneus. Respectez bien les valeurs de pression minimale et maximale ! En l'absence d'indication de pression, la pression usuelle pour les vélos de course

est de 6,5 bar / 94 PSI. Les pneus des vélos de cyclo-cross se gonflent à 3-4 bar / 43,5 – 58 PSI.

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



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

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

Avant chaque utilisation

Il faut procéder aux vérifications suivantes avant chaque utilisation :

- vérifier le bon état et le bon fonctionnement des freins ;
- vérifier l'étanchéité des durites et des raccords des freins hydrauliques ;
- vérifier que les roues sont en bon état, ne sont pas voilées et sont exemptes de corps étrangers, surtout après une utilisation en tout-terrain ;
- vérifier l'état d'usure des pneus ;
- vérifier que les vis, les écrous, les axes traversants et les blocages rapides soient bien serrés (voir p. 6 et 28) ;
- vérifier s'il n'y a pas des déformations, des fissures ou d'autres dommages au cadre et à la fourche
- vérifier le bon état et le bon réglage du guidon, de la potence, de la tige de selle et de la selle ;
- vérifier que la selle et la tige de selle sont bien fixées en essayant de tourner la selle et de la basculer : elle ne doit pas pouvoir bouger ;
- lorsque vous utilisez des pédales automatiques, vérifiez leur bon fonctionnement : elles doivent se débloquer facilement.



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

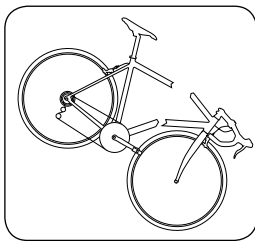
ou au quotidien. Le cadre et la fourche, les amortisseurs ainsi que les éléments vitaux pour la sécurité que sont les roues et les freins peuvent s'user très vite dans ces conditions. Un élément utilisé au-delà de sa durée d'utilisation prévue peut lâcher brutalement, ce qui peut provoquer des chutes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



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

Faites contrôler votre vélo par votre vélociste.

Lorsque l'on a fait une chute



Il faut inspecter toutes les parties du vélo pour vérifier l'absence de modifications. Il peut y avoir des fissures ou des déformations au cadre ou à la fourche, mais aussi des

pièces tordues. Si des pièces comme le guidon ou la selle ne sont plus bien en place, il faut en vérifier le réglage et s'assurer qu'ils sont en ordre de marche.

- Procéder à une inspection soigneuse du cadre et de la fourche. On arrive à détecter la plupart des déformations en examinant la surface sous divers angles en succession.
- Vérifier si la selle, la tige de selle, la potence ou le guidon ont conservé leurs bons réglages. Si ce n'est pas le cas, il ne faut **ABSOLU-MENT PAS** forcer pour les remettre en place sans avoir préalablement desserré leur fixation. Resserrer les pièces obligatoirement au couple de serrage prescrit. Vous trouverez ces valeurs à la page 28 et au chapitre « Blocages rapides », page 6.
- Vérifier si les deux roues sont bien en place et bien fixées au cadre et à la fourche. Soulever une roue, puis une autre, et la faire tourner. La jante doit passer bien régulièrement entre les freins, sans les toucher. Les pneus ne doivent pas toucher les freins. Sur les vélos à frein à disque, on vérifie l'absence de voile de la roue à l'écart entre le cadre ou la fourche et le pneu.
- Vérifier le bon fonctionnement des deux freins.

- Ne repartir pas sans avoir vérifié si la chaîne est bien en place sur son plateau et sur son pignon. Elle doit tourner bien proprement sur les dents. Si on se met à pédaler et que la chaîne saute, cela peut provoquer des chutes et éventuellement des blessures graves.



Les pièces en aluminium peuvent rompre sans crier gare si elles ont subi des déformations. Il ne faut pas utiliser de pièces ayant été déformées ou tordues, comme après une chute. De telles pièces sont à remplacer impérativement.

Les pièces en carbone peuvent avoir été gravement endommagées sans que cela ne se voie. Après une chute, faites inspecter toutes les pièces en carbone de votre vélo par votre revendeur.

Si vous constatez des modifications à votre vélo, **NE L'UTILISEZ PLUS**. Ne pas resserrer des pièces desserrées sans les avoir contrôlées au préalable et sans clé dynamométrique. Rapportez votre vélo à votre revendeur et demandez-lui de vérifier votre vélo en lui expliquant votre chute.

Dispositions légales



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

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

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

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

Le bon vélo pour le bon usage



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

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

(voir p. C5).



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

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

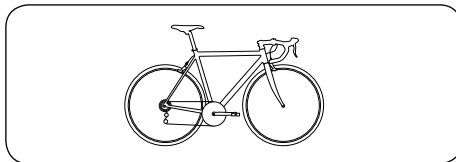
Les indications ne s'appliquant qu'à un type particulier de bicyclette sont dûment signalées.

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

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

Type 1

Vélos de course



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

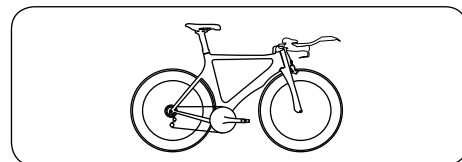
Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

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

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

Type 2

Vélos de triathlon/TT



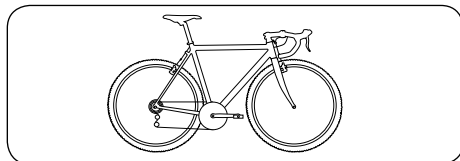
pour utilisation sur la voie publique sur surfaces lisses et sur voies carrossables. La participation à des compétitions ne peut se faire que si le fabricant l'autorise.

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

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

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

Type 3 Vélos de cyclocross



et les vélos pour jeunes et les vélos monovitesse/à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique et en tout terrain facile, de type chemins de campagne, ainsi que sur parcours de cyclocross signalisés. La participation à des compétitions ne peut se faire que si le fabricant l'autorise.

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

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

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

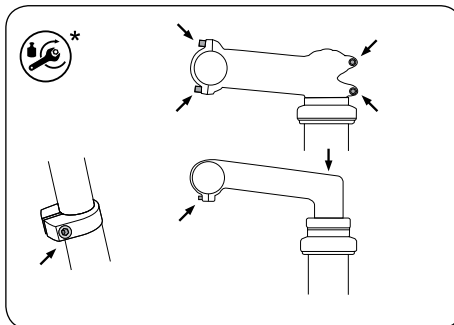
Si vous ne savez pas bien à quelle catégorie appartient votre vélo, demandez à votre revendeur ou au fabricant quelles en sont les limites d'utilisation. Informez-vous sur la législation en vigueur avant d'emprunter la voie publique. Ne roulez que sur des voies où la circulation est autorisée.

Réglages individuels

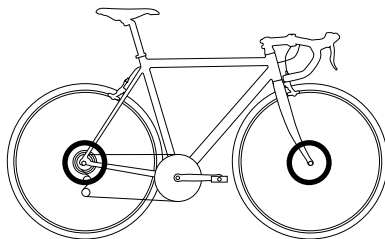
La fixation de la selle, de la tige de selle, du guidon et de la potence peut se faire au moyen de blocages rapides ou de vis ou de boulons.



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



Emplacements où peuvent se trouver des vis et boulons de réglage



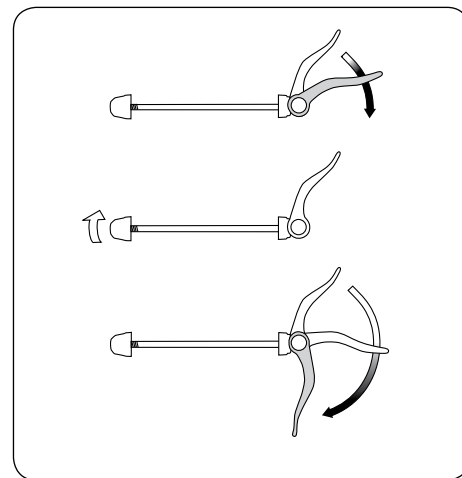
Emplacements où peuvent se trouver des blocages rapides / axes traversants

Utilisation des blocages rapides et axes traversants

Les blocage rapides ainsi que les axes traversants sont des dispositifs permettant de fixer des éléments au vélo autrement que par une liaison vissée. Un blocage rapide a deux fonctionnalités : le levier permet d'assurer le blocage avec la force nécessaire, l'écrou permet de régler la force de blocage. Ce réglage se fait en position ouverte.



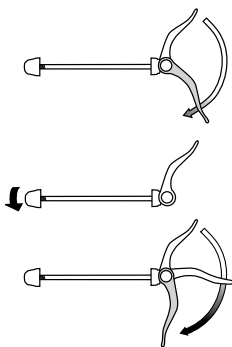
Bonne fermeture d'un blocage rapide – Une résistance commence à se manifester en milieu de course et on a besoin d'appuyer avec la paume pour assurer le blocage.



Pour un blocage moins fort



- Tous les blocages rapides doivent être bien bloqués avant utilisation.
- Vérifiez le bon serrage de tous les blocages rapides et axes traversants chaque fois que vous reprenez votre vélo après l'avoir laissé sans surveillance, ne serait-ce que quelques instants.
- En position fermée, le levier de blocage doit être bien rabattu à proximité du cadre, de la fourche ou de la tige de selle.
- En position fermée, le levier de blocage doit toujours être orienté vers l'arrière. Cela lui permet de ne pas s'ouvrir intempestivement en cours de route.
- Le levier de serrage rapide pour la roue doit être situé sur le côté opposé au disque de frein. Sinon, vous pourriez vous brûler avec le disque de frein. La force de serrage du dispositif de serrage rapide peut se réduire s'il est chauffé par le disque de frein.



Pour un blocage plus fort



Lorsque l'on utilise un antivol, il faut qu'il protège aussi les roues ou autres éléments fixés au vélo par un blocage rapide.

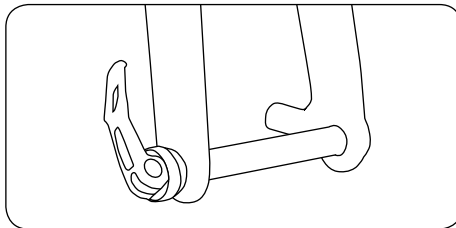
Axes traversants



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

Sur les châssis actuels, on trouve également des axes traversants à la place de blocages rapides ou d'écrous. Ces axes traversants fonctionnent généralement comme des blocages rapides.

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



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

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

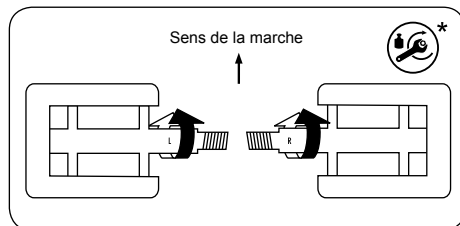
Montage

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

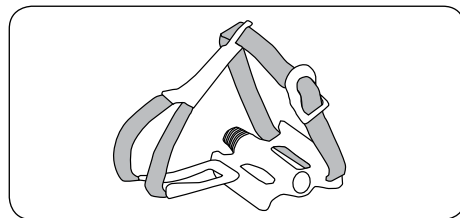
Pour les freins à disque il faut s'assurer de ce que le disque soit bien pris dans l'étrier de frein. Contrôler que ni le disque ni le moyeu ni des vis de fixation du disque ne viennent frotter contre le bas des fourreaux de la fourche. Si vous ne savez pas comment se règlent les freins à disque, consultez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

Montage des pédales

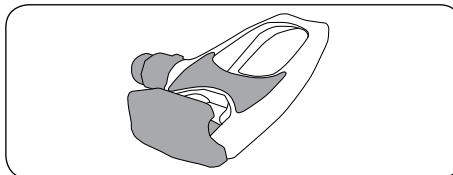
Si votre bicyclette vous a été livrée avec les pédales non montées, il faut les visser sur les manivelles avec une clé adaptée. Il faut bien faire attention que les deux pédales se vissent en sens contraire et se bloquent très fort (voir p. 28). Il faut enduire les filetages de graisse au préalable.



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



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

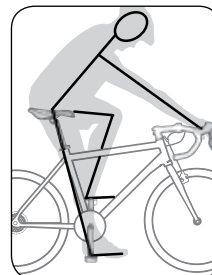


Avec les pédales automatiques, on peut régler la force nécessaire pour dégager la chaussure de la pédale. Il est recommandé au début de choisir un réglage permettant un dégagement très facile. Les pédales automatiques sont à nettoyer régulièrement avec un lubrifiant-nettoyant en pulvérisateur approprié.

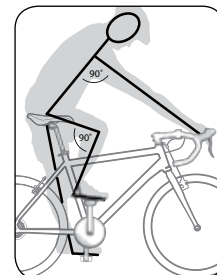
Réglage de la selle

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

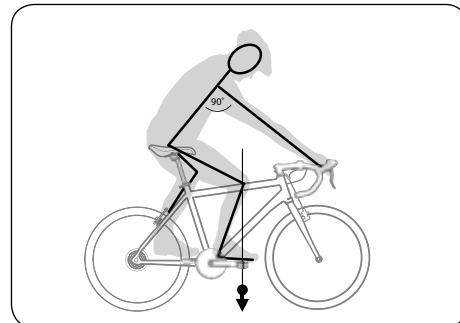
Pour cela, il faut régler la hauteur et l'inclinaison de la selle et la hauteur et l'inclinaison de l'ensemble guidon-potence.



Bon réglage de la hauteur de selle



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



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

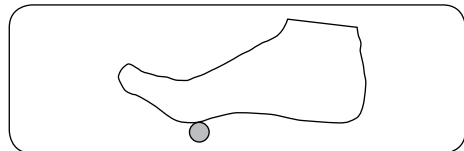
Réglage de la hauteur de selle

Régler la selle à sa hauteur approximative. S'asseoir sur le vélo (en se faisant aider ou en s'appuyant à un mur ou à une rambarde).

Amener une pédale le plus bas possible et poser le talon dessus. La jambe doit être en extension.

En remettant le pied à la bonne position, elle doit se retrouver légèrement fléchie.

La bonne position du pied sur la pédale s'obtient en mettant la partie la plus large du pied au-dessus de l'axe de la pédale.



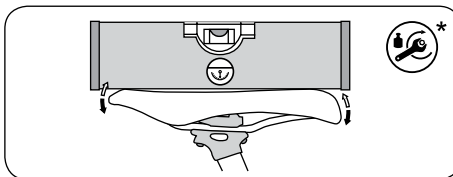
Lorsque l'on utilise des pédales automatiques, il faut régler les cales de façon à retrouver cette position du pied. Cela prévient d'éventuels dommages à l'appareil moteur et assure une transmission de puissance optimale.



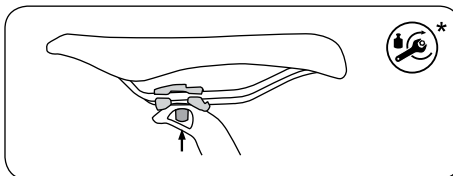
Pour les enfants et les personnes qui ne sont pas parfaitement à l'aise sur un vélo, il faut régler la hauteur de la selle de façon à pouvoir poser le pied à terre avec la pointe des pieds. Il y a sinon un risque de chute, et éventuellement de graves dommages corporels, lorsque le vélo est à l'arrêt.

Réglage de l'inclinaison de la selle

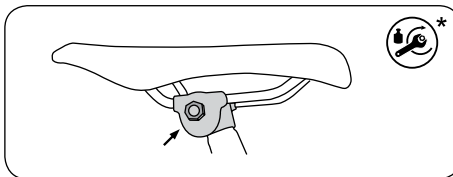
Une fois la hauteur de selle réglée, il faut en vérifier et en régler l'inclinaison. Le dessus de la selle doit être horizontal. Ce réglage se fait vis de blocage du chariot desserrée(s).



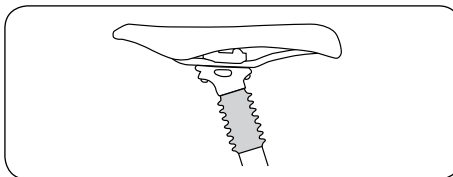
Tige de selle à deux vis



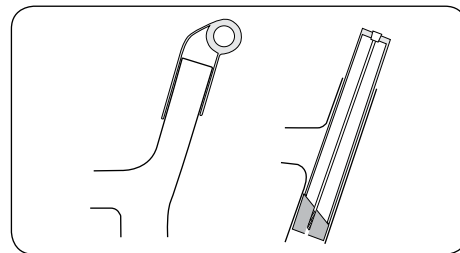
Tige de selle à fixation à vis unique



Fixation à joues latérales



Tige de selle suspendue

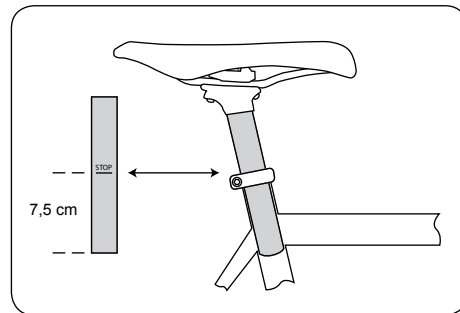


tige de selle intégrée

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



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



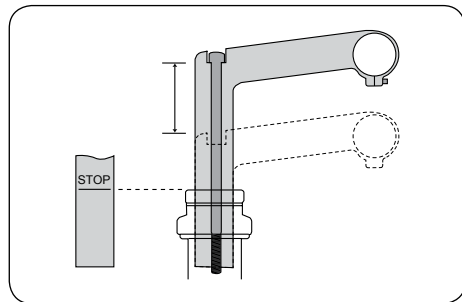


Il ne faut jamais sortir la tige de selle du cadre plus haut que le repère gravé dessus ! En l'absence de repère, il faut toujours laisser une longueur d'au moins 7,5 cm dans le tube de selle.

Réglage du guidon/de la potence

Il existe différents types de potences :

Potence à plonger

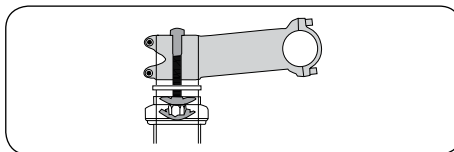


Il est possible de régler la hauteur de la potence



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

Potence Aheadset



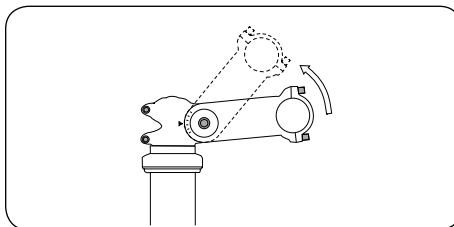
La hauteur peut se régler comme suit :

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



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

Potence réglable



Il est possible de régler l'inclinaison de la potence



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

Réglage des leviers de frein

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

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

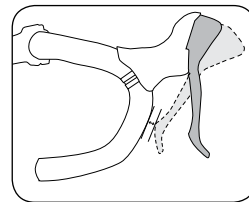


Toutefois, en actionnant la manette très fort, ou en fin de course, la force de freinage peut augmenter brutalement ! Prenez le temps de vous habituer à cette particularité. Demandez la notice du fabricant et faites-vous l'expliquer.

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

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

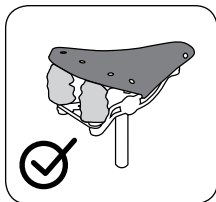
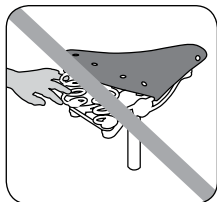
Le câble est à régler de façon à ce que la manette ne touche pas le guidon même lorsqu'on freine très fort.



Les enfants et le vélo



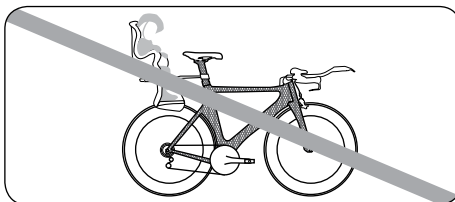
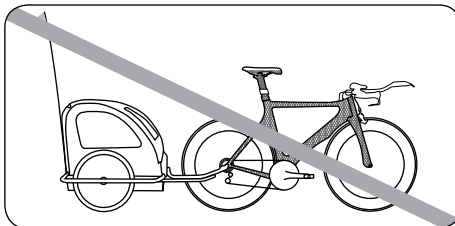
Il ne faut monter de siège pour enfant que sur les bicyclettes sur lesquelles c'est possible. L'utilisation de la fibre de carbone n'est pas autorisée dans les sièges pour enfant. Il ne faut jamais fixer un siège pour enfant à la tige de selle. Il est conseillé d'envelopper tous les ressorts et les pièces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



S'agissant de remorques pour enfant :

- privilégier la meilleure qualité ;
- il faut ne les accrocher qu'à des bicyclettes et à des crochets prévus ou autorisés à cet effet par le fabricant.
- les automobilistes ne font pas toujours attention à une remorque pour enfant dans la circulation ! Pour une meilleure visibilité, utilisez des fanions de couleur vive et un éclairage autorisé. Adressez-vous à votre revendeur pour les accessoires de sécurité.
- Il faut tenir compte du fait qu'un vélo qui tire une remorque est nettement plus long qu'un vélo seul. La présence de la remorque modifie également le comportement de l'ensemble dans les virages. Tout cela demande une certaine habitude pour s'insérer dans la circu-

lation. Avant de se lancer sur la route, il faut d'abord s'exercer avec la remorque vide dans un endroit à l'abri de la circulation.

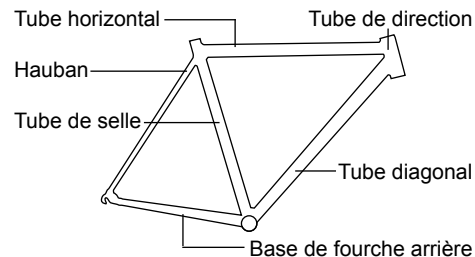


Il ne faut monter de remorque pour enfant que sur les bicyclettes sur lesquelles c'est possible. Les vélos ne sont pas tous adaptés au tractage de remorques. Consultez votre revendeur spécialisé pour savoir si votre vélo est conçu et adapté pour tirer des remorques.

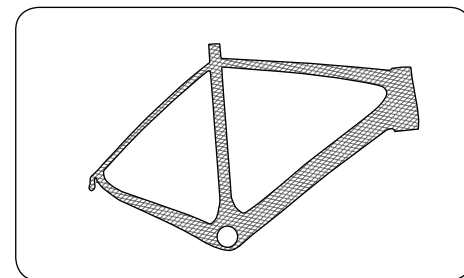


Vérifier si le fabricant de la remorque donne des indications de charge maximale et de vitesse maximale autorisées. Il y a lieu de se conformer à ces valeurs. Il est interdit aux enfants en dessous de 16 ans de rouler avec une remorque.

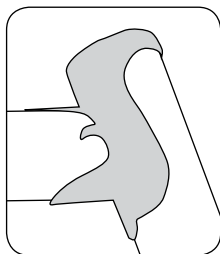
Cadre



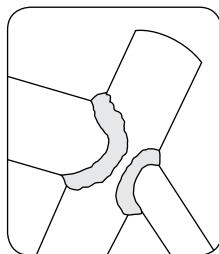
Suivant le type et la fonction de la bicyclette, les formes du cadre sont différentes. Les cadres modernes sont constitués de matériaux différents tels que des alliages d'acier, d'aluminium ou du carbone (fibres de carbone).



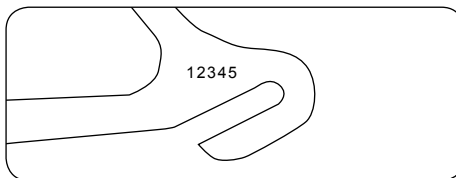
Cadre carbone



Cadre en acier manchonné



Cadre en aluminium soudé



Ne rouler en aucun cas avec un cadre déformé ou fissuré. Ne jamais réparer vous-même des éléments endommagés car vous risquez un accident. Les pièces défectueuses doivent être remplacées par un revendeur spécialisé. Faites inspecter votre bicyclette par un revendeur spécialisé après un accident ou une chute. Un cadre ou des pièces endommagés peuvent provoquer des accidents. Si votre vélo ne roule pas bien droit, cela peut venir du fait que le cadre ou la fourche sont voilés. Veuillez vous adresser à un revendeur spécialisé afin de faire vérifier le cadre et la fourche et de faire aligner les roues, le cas échéant.



Si l'on venait à vous voler votre bicyclette, sachez qu'elle peut être identifiée grâce au numéro du cadre.

Veuillez toujours noter le numéro dans son intégralité et dans le bon ordre. Une identification précise n'est sans cela pas possible.

Dans la documentation remise avec votre vélo, vous trouverez un paragraphe dans lequel vous pouvez inscrire le numéro du cadre.

Le numéro du cadre peut être gravé dans différents endroits du cadre. Il se trouve souvent sur le tube de selle, sur une patte ou sur le boîtier de pédalier.

Accessoires non montés



Vous devez toujours installer les accessoires joints conformément aux spécifications et aux instructions. Vous devez respecter les bons couples de serrage pour tous les raccords à vis (voir page 28 « Couples de serrage dans le cas de raccords à vis »)

- N'utilisez que des pièces conformes à la réglementation en vigueur et au Code de la route.

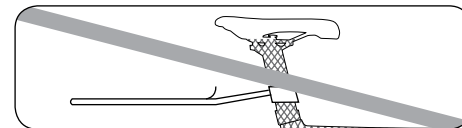
- L'utilisation de pièces non homologuées peut provoquer des accidents et des chutes graves. C'est pourquoi il ne faut utiliser que des pièces ou des accessoires d'origine parfaitement adaptés à votre vélo.
- Demandez conseil à votre revendeur.



Porte-bagages non montés



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

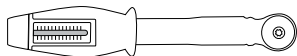


Lorsque vous chargez un porte-bagages, veillez à ne pas couvrir le feu avant, le feu arrière ou les catadioptres du vélo !

Évitez de charger un côté du porte-bagages plus que l'autre.



Il n'est pas toujours possible de combiner un cadre en carbone avec n'importe quelle autre pièce en carbone ! Conformez-vous aux instructions se trouvant dans la notice du fabricant. Renseignez-vous auprès de votre revendeur.



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

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

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

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



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

Porte-bagages avant



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

Garde-boue

Les garde-boues sont fixés dans une position correcte au moyen de tringles spéciales. Si le bord intérieur du garde-boue est positionné parallèlement au pneu comme un anneau, les tringles présentent la longueur optimum. Dans le cadre d'une utilisation normale, le garde-boue ne doit pas se détacher. Il est pourvu d'une fixation de sécurité pour le cas où un objet serait coincé entre le garde-boue et le pneu. Cette fixation de sécurité se détache alors de son support afin d'éviter une chute.



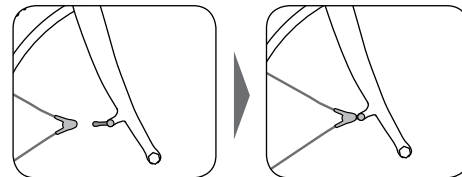
Descendez immédiatement du vélo si un corps étranger est coincé entre le pneu et le garde-boue. Le corps étranger doit être retiré avant que vous ne poursuiviez la route. Sinon, vous risquez une chute et des blessures graves.



Ne continuez en aucun cas à rouler avec une tringle de garde-boue folle : elle pourrait s'emmêler avec la roue et la bloquer.

Les garde-boues endommagés doivent impérativement être remplacés par un revendeur spécialisé avant que vous repreniez la route. De même, vérifiez régulièrement si les tringles sont bien fixées dans les sécurités anti-arrachement.

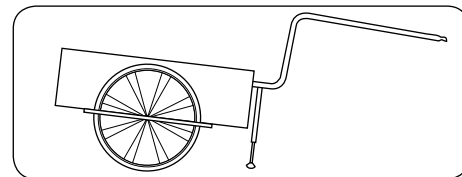
Reclipsage des tringles



Comme on peut voir dans la figure, un clip en plastique est fixé sur la tringle,

- ce clip s'emboîte sur le porte-clip fixé à la fourche
- Les garde-boues sont orientés de façon à ce qu'ils n'entrent pas en contact avec le pneu.

Utilisation avec remorque





Renseignez-vous pour savoir si votre vélo peut s'utiliser avec une remorque. Cette information doit se trouver dans la documentation que vous a remis votre revendeur lorsque vous avez acheté votre vélo.

Utiliser exclusivement des remorques homologuées. Sont homologuées par exemple les remorques marquées « GS » (geprüfte Sicherheit). Faites-vous conseiller par votre revendeur. Il se chargera aussi du bon montage de l'attelage qui est nécessaire.

Il faut tenir compte du fait qu'un vélo qui tire une remorque est nettement plus long qu'un vélo seul. La présence de la remorque modifie également le comportement de l'ensemble dans les virages. Tout cela demande une certaine habitude pour s'insérer dans la circulation. Avant de se lancer sur la route, il faut d'abord s'exercer avec la remorque vide dans un endroit à l'abri de la circulation.



Ne pas oublier de lire la notice d'utilisation du fabricant, qui donne généralement des conseils pour bien rouler attelé. On peut aussi consulter le site Internet du fabricant.

Vérifier si le fabricant de la remorque donne des indications de charge maximale et de vitesse maximale autorisées. Il y a lieu de se conformer à ces valeurs. Il est interdit aux enfants de moins de 16 ans de rouler avec une remorque.

Entretien



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



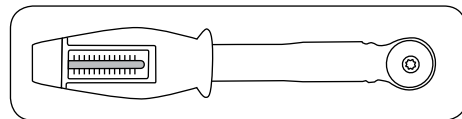
Comme tout appareil mécanique, un vélo est soumis à de fortes sollicitations et à l'usure correspondante. Différents matériaux et différentes pièces peuvent réagir de façon différente à l'usure en fonction des sollicitations. Une pièce utilisée au-delà de sa longévité nominale peut présenter une défaillance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



Vis et clé dynamométrique

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

beaucoup mieux confier ces travaux à votre revendeur. Vous trouverez à la page 28 un tableau des valeurs de couple de serrage des principaux organes.



Clé dynamométrique



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

La Chaîne

Pour bien fonctionner, une chaîne doit être nettoyée et lubrifiée régulièrement (voir p. 27). Les saletés peuvent s'enlever lors du nettoyage ordinaire du vélo. Sinon, on peut la nettoyer en passant dessus, de tous les côtés, un chiffon imbibé d'huile. Une fois propre, il faut la lubrifier avec un lubrifiant approprié, surtout aux articulations des maillons. Au bout d'un certain temps, essuyer le lubrifiant superflu.



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

Réglage de la chaîne

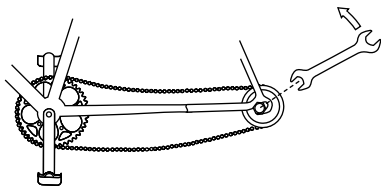


Sur les bicyclettes à pattes de fourche réglables, la tension de la chaîne ne se règle pas dévissant les écrous de l'axe du moyeu, mais en dévissant les vis de réglage, puis en les resserrant. Sur les bicyclettes où c'est le boîtier de pédalier qui est équipé d'un excentrique, se conformer aux instructions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

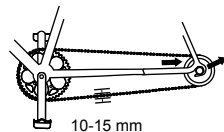


Bien veiller au bon serrage des écrous d'axe et du bras anticouple.

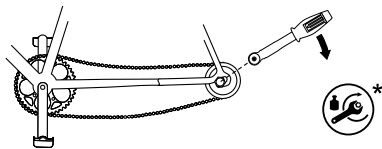
1



2

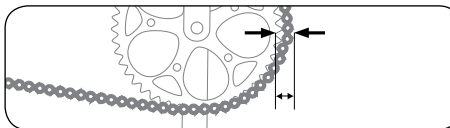


3



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

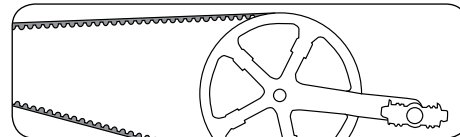
D'autres chaînes sont, elles, équipées de maillons rapides et peuvent s'ouvrir sans outils spéciaux. S'ils sont de la bonne largeur et si le type de transmission le permet, de tels maillons rapides permettent d'intervenir sur une chaîne même en rase campagne.



Transmission par courroie



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



Roues

Contrôle des roues

La bicyclette est reliée à la chaussée par le biais des roues. Les roues sont soumises à une forte contrainte du fait des inégalités au sol et du poids du conducteur.

Un contrôle approfondi et un centrage des roues sont effectués avant l'expédition du vélo. Cependant, les rayons se tassent au cours des premiers kilomètres parcourus.

- Il y a lieu, après les 100 premiers kilomètres, de faire contrôler les roues de votre vélo par un spécialiste, et éventuellement de les équilibrer.
- La tension des rayons doit ensuite être vérifiée à intervalles réguliers. Les rayons lâches ou endommagés doivent être remplacés ou encore centrés par un revendeur spécialisé.

La fixation de la roue dans le cadre et la fourche peut être réalisée de différentes manières. Habituellement, la roue est fixée par des écrous à

chapeau ou par des serrages rapides. À côté de cela, il existe différents raccordements par axe d'enfichage qui sont vissés ou fixés au moyen de différents systèmes de serrage rapide. Pour les vélos équipés d'axes traversants, consulter le chapitre « Blocages rapides » de la présente la notice, la notice du fabricant ci-jointe ou son site Internet.



Toutes les liaisons vissées doivent toujours être serrées au couple prescrit. Si le couple de serrage n'est pas correct, les vis peuvent casser ou des éléments raccordés peuvent se desserrer (voir page 28 « Couples de serrage pour les raccords à vis »).

Contrôle des moyeux

Les roulements de moyeu son contrôlés de la manière suivante :

- Soulever d'abord une roue puis une autre. Faites tourner la roue respective.
- La roue doit continuer à tourner sur quelques tours et le mouvement de rotation devrait s'arrêter progressivement. Si la roue s'arrête soudainement, le roulement est défectueux. Sauf les roues avant avec dynamo de moyeu. Ce type de roue présente une résistance au roulement légèrement plus élevée. Elle reste imperceptible à l'usage, mais se remarque pour ce contrôle.
- Le roulement de moyeu ne doit pas présenter de jeu. Essayer de faire bouger la roue de droite à gauche et inversement pour vérifier l'absence de jeu. Aucun jeu ne doit être perceptible.

- Si la roue bouge facilement dans le sens latéral dans le roulement ou si elle est difficile à tourner, les roulements de moyeu doivent être réglés par un revendeur spécialisé.

Les jantes et les pneus



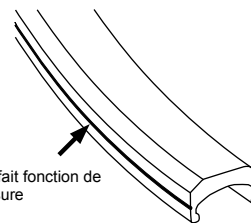
Il est normal que les patins et les garnitures de frein s'usent. Contrôlez régulièrement l'état des freins et des garnitures de frein. Remplacez suffisamment tôt les garnitures de frein et les patins usés. Veillez à ce que les jantes et les disques soient propres et sans huile ni graisse.

Il faut nettoyer les jantes régulièrement selon la périodicité du programme d'entretien (voir p. 25). Il faut à cette occasion vérifier les repères d'usure de freinage :



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

La rainure fait fonction de repère d'usure



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



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

- N'utilisez que des patins convenant au matériau de la jante !
- Avant chaque utilisation, vérifiez l'absence d'usure, de déformations, de fissures, d'écailles sur les jantes et les roues !

- Si vous constatez des modifications, ne roulez plus avec cette pièce sans l'avoir faite contrôler par votre revendeur ou par le fabricant !
- Les pièces en fibre de carbones ne doivent pas être exposées à de fortes températures. Une simple exposition au soleil, par exemple dans une voiture, peut donner des températures trop élevées. Cela peut endommager la structure de la pièce. Il peut en résulter une rupture de la pièce, des chutes et des dommages corporels allant jusqu'à la mort !



La pression maximale autorisée du pneu ne doit pas être dépassée lors du gonflage. Sinon il y a un risque d'éclatement du pneu. Le pneu doit être gonflé au moins avec la pression minimale indiquée. Lorsque la pression est trop faible, il y a un risque que le pneu se détache de la jante. Sur le flanc du pneu, on trouve les indications concernant la pression maximale autorisée et, en règle générale, celles concernant la pression minimale autorisée.

Lorsque vous changez un pneu, remplacez-le uniquement par un modèle de type identique possédant la même dimension et la même sculpture. Sinon les caractéristiques de roulage peuvent être modifiées de manière défavorable. Des accidents peuvent alors se produire par la suite.



Les pneus peuvent présenter des dimensions différentes. Les dimensions des pneus sont normalisées.

Exemple 1 : « 46-622 » indique que le pneu possède une largeur de 46 mm et que la jante possède un diamètre de 622 mm.

Exemple 2 : « 28 x 1.60 pouces » indique que le pneu possède un diamètre de 28 pouces et une largeur de 1,60 pouce.

Pneus et pression des pneus

Les valeurs pour la pression des pneus recommandée peuvent être indiquées en bar ou en PSI. Le tableau qui suit représente la conversion des valeurs de pression usuelles et vous montre pour quelles largeurs de pneus ces valeurs de pression sont utilisées.

<i>Poids en charge en kg</i>	<i>Largeur de pneu 23mm</i>	<i>Largeur de pneu 25mm</i>
< 50	6,0 bar	5,5 bar
60	6,5 bar	6,0 bar
70	7,0 bar	6,5 bar
80	7,5 bar	7,0 bar
90	8,0 bar	7,5 bar
>=100	8,5 bar	8,0 bar



Vous devez respecter les indications du fabricant de pneus. Elles peuvent être différentes, le cas échéant. Le non-respect des indications peut entraîner des dommages au niveau des pneus et des chambres à air.



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



Exemple d'une indication de pression



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



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



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



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

Pneus sans chambre/tubeless

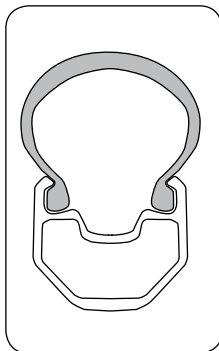
Si votre bicyclette est équipée de pneus sans chambre, consultez la notice ci-jointe des fabricants des jantes et des pneus.



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



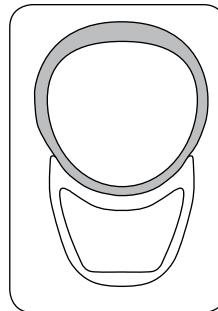
Un pneu sans chambre doit s'utiliser dans les règles de l'art, gonflé à la bonne pression et éventuellement avec le liquide anticrevaillon recommandé.



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

Boyaux

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



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



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



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

Réparation des crevaisons a chambre

Il vous faut les outils suivants :

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

1. Ouvrir le frein

cantilever ou V-brake :

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

Retirer un frein à mâchoires hydraulique :

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

Ouverture d'un frein à étrier :

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

Freins à disques

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

2. Dépose de la roue

- Lorsque votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou d'axes traversants, le débloquent et desserrer un peu l'écrou (voir p. 6).
- Si votre bicyclette est équipée d'écrous d'axe, les desserrer avec une clé plate de la bonne taille (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre).

La roue avant s'enlève à l'identique.



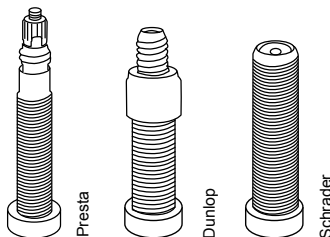
Ne touchez pas le disque de frein pendant vous déposez et remontez la roue.

source : Shimano® techdocs

Pour la roue arrière :

- sur les bicyclettes à dérailleur, se mettre sur le plus petit pignon (vitesse la plus rapide), ce qui est la position où la roue s'enlève le plus facilement ;
- lorsque votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou d'axes traversants, le débloquent et desserrer un peu l'écrou (voir p. 6).
- si votre bicyclette est équipée d'écrous d'axe, les desserrer avec une clé plate de la bonne taille (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre) ;
- rabattre le dérailleur un peu vers l'arrière ;
- soulever un peu la bicyclette ;
- de la paume de la main, donner à la roue un petit coup vers le bas ;
- retirer la roue du cadre.

Types de valves de chambres à air de vélo

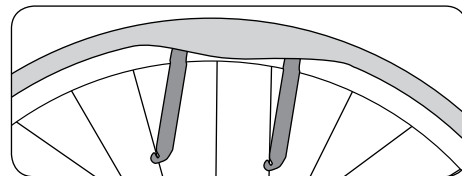


3. Démontage du pneu et de la chambre à air



pour les pneus à chambre à air, voir p. 18

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



4. Remplacement de la chambre à air

Changez la chambre à air.



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

5. Montage du pneu et de la chambre à air



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

- Mettez la jante à l'intérieur du pneu.
- Faites rentrer un des côtés du pneu dans le creux de la jante, sur tout le tour.
- Faites passer la valve par le trou prévu à cet effet, puis, de part et d'autre, disposez la chambre dans la jante, à l'intérieur du pneu.
- Faites passer vigoureusement l'autre côté du pneu entièrement par-dessus le rebord de la jante, en appuyant avec la paume (avec l'éminence thénar).
- Vérifiez le bon positionnement de la chambre à air.
- Avec les valves Dunlop, remettez en place le mécanisme de la valve et revissez le raccord par-dessus.
- Gonflez un peu la chambre à air.
- Vérifiez que le pneu soit bien en place, en vous repérant à l'aide de la fine moulure courant le long du pneu. S'il n'est pas tout à fait bien en place, rectifiez-en la position à la main, et vérifiez sa bonne concentricité.
- Gonflez la chambre à air à la pression recommandée.



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

6. Remontage de la roue

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



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

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



Vissez toutes les vis à leur couple de serrage prescrit, faute de quoi elles peuvent se casser et des pièces peuvent se détacher (voir p. 28).

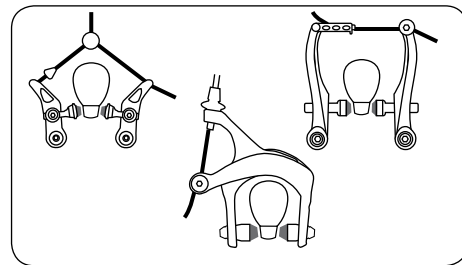
- Mettez le câble en place en le bloquant ou en le raccrochant.
- Vérifiez si les garnitures touchent la surface de freinage.
- Faites un essai de freinage.

Les freins

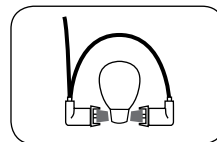
Il existe sur les bicyclettes modernes différents types de freins.

Il s'agit des systèmes suivants :

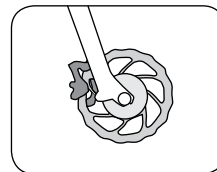
- freins à mâchoires (cantilever ou V-brake) ;



- freins à mâchoires hydrauliques ;



- freins à disques mécaniques ou hydrauliques.

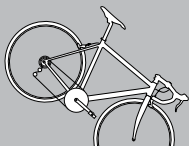




Il existe différentes versions de freins à disque pour des bicyclettes de course et des vélos de cyclo-cross. Dans tous les cas, il convient de lire les notices jointes par les fabricants de composants, et ce avant d'utiliser le vélo pour la première fois. Veuillez vous familiariser avec la commande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



Pratiquement tous les types de freins modernes assurent un freinage nettement plus puissant ce que n'était le cas autrefois. Avant d'utiliser le vélo sur route, il faut d'abord s'y habituer en pratiquant des freinages et des freinages d'urgence dans un endroit à l'abri de la circulation.



Lorsque l'on descend une côte très longue ou très raide, il ne faut pas freiner en permanence ou avec un seul frein. Cela peut faire chauffer le frein et faire perdre toute puissance de freinage.



La bonne façon de faire est de freiner en même temps des deux freins. La seule exception est lorsqu'on roule sur un sol glissant, comme du sable ou du verglas. À ce moment il faut freiner très doucement et surtout avec le frein arrière, sinon on court le risque de voir la roue avant se dérober latéralement, ce qui vous fait tomber. Dans les grandes descentes, il ne faut pas freiner un peu en

permanence. Il faut au contraire freiner brièvement et vigoureusement avant les virages, ou bien lorsqu'on commence à prendre trop de vitesse. Cela laisse le temps aux freins de se refroidir et cela préserve la puissance de freinage.



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

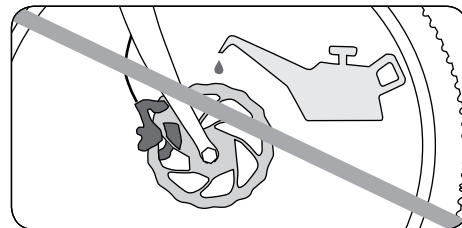
Vous trouverez des informations sur le freinage de votre bicyclette dans la notice du fabricant et sur son site Internet.



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

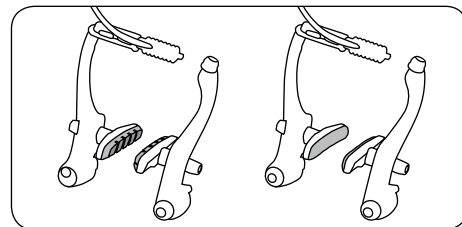


Ne mettez jamais de lubrifiant sur les patins, les plaquettes ou les surfaces de freinage des jantes ou des disques. Toute huile ou graisse réduit l'efficacité de freinage.

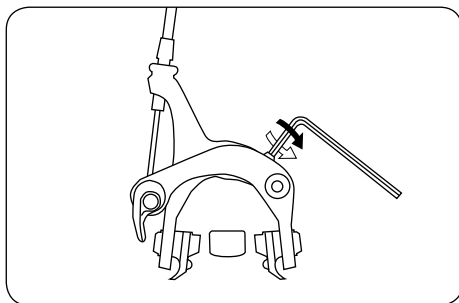


Usure des garnitures

Les tampons en caoutchouc pour les freins sur jante sont presque tous pourvus de rainures ou de cannelures. Les rainures et les cannelures servent entre autres à déceler le degré d'usure des tampons en caoutchouc. Il faut les changer lorsqu'ils sont devenus lisses.



Si une garniture de frein en caoutchouc frotte contre la jante : Les vis de réglage à ressort vous permettent de régler la force de détente pour que les deux tampons en caoutchouc se décollent de la jante de façon uniforme lorsque vous relâchez le levier de frein. Ensuite vérifier le bon fonctionnement du frein.



Réglage des freins au niveau de la jante

source: Shimano® techdocs



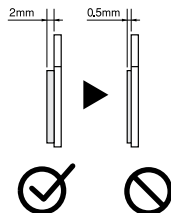
Après toute intervention sur le système de freinage, il faut réaliser au moins un freinage d'essai dans un endroit à l'abri de la circulation avant de reprendre la route.



Il faut faire remplacer régulièrement le liquide de frein. Vérifiez régulièrement les plaquettes de frein et faites-les remplacer lorsqu'elles sont usées. Vous trouverez d'autres indications dans la notice d'utilisation du fabricant des freins.



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



source: Shimano® techdocs

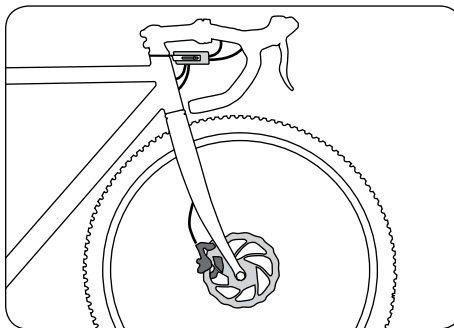


Ne pas toucher le disque de frein lorsqu'il tourne ou juste après un freinage. Il y a un risque de se blesser et de se brûler.



source: Shimano® techdocs

Freins à disque



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

Frein à disque hydraulique

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

Formation de bulles avec les freins à disques



Veuillez éviter des freinages permanents prolongés, comme cela peut se produire dans de longues descentes sur des pentes abruptes. Les freinages prolongés peuvent occasionner la formation de bulles de vapeur et une défaillance complète de l'installation de freinage. Des chutes très graves et des blessures peuvent en résulter.

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



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

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

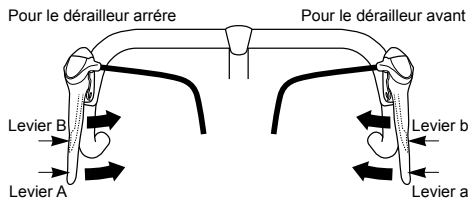
Le dérailleur

La présente notice d'utilisation décrit à titre d'exemple l'utilisation des composants de changement de vitesse d'une bicyclette. Ces pièces sont disponibles dans le commerce. Dans le cas de composants différents, vous trouverez des informations spécifiques dans la notice d'utilisation correspondante ou sur la page internet du fabricant. Si vous avez des questions concernant le montage, l'entretien, le réglage et l'utilisation, veuillez contacter votre revendeur bicyclette.

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

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

Le dérailleur peut fonctionner telles que l'image:



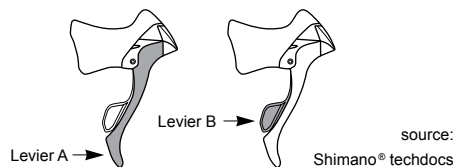
Levier (A): Permet le passage sur un plus grand pignon.

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

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

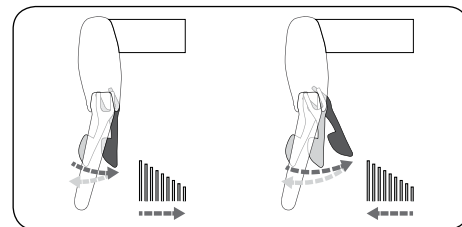
Levier (b): Permet le passage sur un plus petit plateau.

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

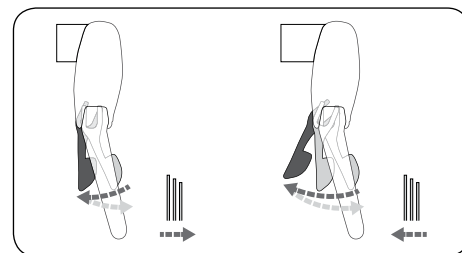


Les manettes de changement de vitesse de marque SRAM s'utilisent différemment. Voici l'exemple des manettes de modèle RED.

La manette se trouvant à la face arrière du levier de frein droit actionne le dérailleur arrière. Une impulsion vers l'intérieur courte fait passer la chaîne sur un pignon plus petit. Une impulsion longue fait passer la chaîne sur un pignon plus grand.



La manette se trouvant à la face arrière du levier de frein gauche actionne le dérailleur avant. Une impulsion vers l'intérieur courte fait passer la chaîne sur un plateau plus petit. Une impulsion longue fait passer la chaîne sur un plateau plus grand.



source: Shimano® techdocs



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



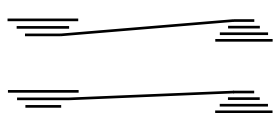
Le changement de vitesse participe à la sécurité de votre bicyclette. Lisez la notice du fabricant et familiarisez-vous d'abord avec son fonctionnement. Confiez les interventions sur le changement de vitesse à votre revendeur. Les interventions qui ne sont pas réalisés dans les règles de l'art constituent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



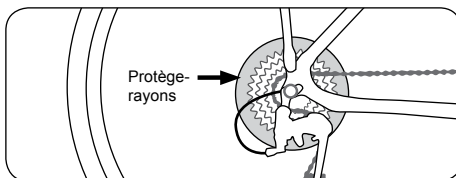
Ne pédalez pas en arrière pendant un changement de vitesse car cela pourrait endommager le mécanisme de changement de vitesse. Toute modification au niveau du réglage de votre changement de vitesse ne doit être effectuée que petit à petit et avec précaution. En cas de mauvais réglage, la chaîne de vélo peut sauter du pignon et provoquer des chutes. En cas de doute, veuillez contacter un revendeur spécialisé qui pourra effectuer ce réglage pour vous.



Malgré un dérailleur parfaitement réglé, des bruits peuvent apparaître si la chaîne de vélo se déplace de biais. Ces bruits sont normaux et n'entraînent pas de dommages au niveau des composants du dérailleur. Lorsque la chaîne de vélo présente un biaisement moins important dans un autre rapport, le bruit ne se produit plus.



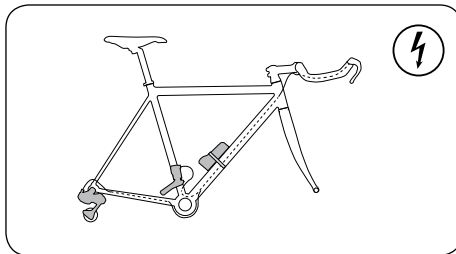
L'utilisation d'un protège-rayon est recommandée. Sinon, la chaîne de vélo ou tout le mécanisme de dérailleur pourrait passer entre les pignons et les rayons et ce, malgré la faible importance des mauvais réglages.



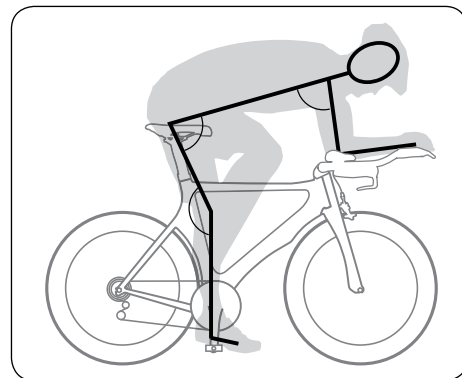
Dérailleur à commande électrique

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

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



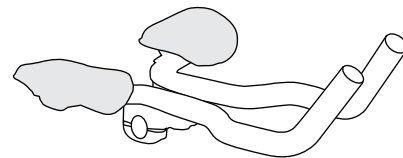
Vélo de Triathlon/TT



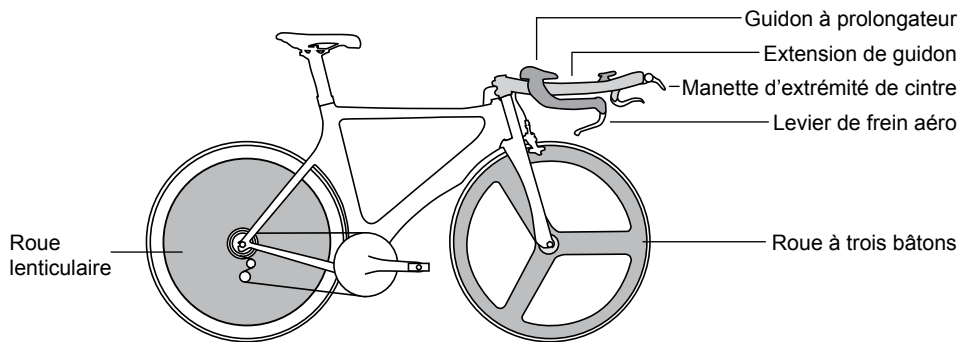
Position pour triathlon et contre-la-montre



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



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



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

Roues pleines, roues spéciales

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



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

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

Programme d'entretien



Les pièces de votre vélo sont à remplacer par des pièces de même marque et de même type exclusivement, faute de quoi on ne bénéficie plus de la garantie pour vices ni de la garantie commerciale.



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

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

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

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

Périodicité d'entretien

Avant chaque utilisation :

Opération à réaliser

Entretien/contrôle :

Contrôlez :

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

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

Opération à réaliser

Contrôler :

- pneus et roues

Couple de serrage :

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

Réglage des éléments suivants :

- jeu de direction
- changement de vitesse
- freins

Tous les 300 à 500 km :

Opération à réaliser

Contrôler :

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

Nettoyer :

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

Lubrifier :

- chaîne avec huile pour chaînes

Contrôler :

- le bon serrage des toutes les vis et boulons

Tous les 3 000 km :

Opération à réaliser

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

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

Après avoir roulé sous la pluie :

Opération à réaliser

Nettoyer et lubrifier :

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



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



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

La lubrification



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

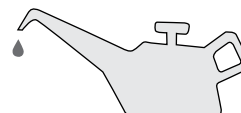


Schéma de graissage

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

Vis et boulons



Tous les assemblages par vis sont à bloquer au couple de serrage approprié pour assurer leur bonne tenue. Un serrage trop fort peut endommager les vis, boulons, écrous ou la pièce assemblée. Utilisez impérativement une clé dynamométrique. Sans cet outil spécial il n'est pas possible de réaliser un bon serrage.



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

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

Assemblage par vis	Couple de serrage
Vis du chariot de selle	20 Nm
Patins de frein	6 Nm
Support de dynamo	10 Nm
Vis du collier de tige de selle pour cadre carbone	5 Nm*
Porte-bidon sur cadre carbone	2 Nm

Serrage des pièces en fibre de carbone

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

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

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

Couples de serrage standard pour assemblages par vis.

Les assemblages par vis se serrent aux valeurs suivantes :

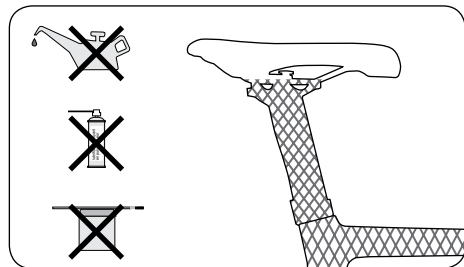
Dimensions	Marquage des vis			Unité
	8.8	10.9	12.9	
M 4	2,7	3,8	4,6	Nm
M 5	5,5	8,0	9,5	Nm
M 6	9,5	13,0	16,0	Nm
M 8	23,0	32,0	39,0	Nm
M 10	46,0	64,0	77,0	Nm

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

Les pièces en carbone



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



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

Les propriétés du carbone

Les vélos de course sont souvent équipés de cadres en carbone. Par carbone on désigne en fait un matériau composite dans lequel une matrice en résine incorpore différentes couches de fibres de carbone. C'est un matériau à la fois très léger et très résistant, mais sensible aux chocs et aux déformations.



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

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

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

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

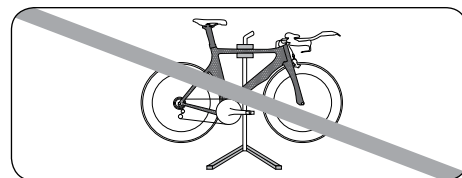


Certaines pièces en carbone se fixent avec un couple de serrage inférieur à celui d'une pièce en métal. Un serrage trop fort peut provoquer des dommages invisibles à l'œil nu. Cela peut entraîner une rupture ou des altérations du cadre ou des pièces pouvant conduire à une chute. C'est pourquoi il y a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

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

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

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



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

Carbone =



Transport du vélo



Transport par voiture

N'utiliser que des porte-vélos de toit ou de hayons conformes à la réglementation en vigueur. Les porte-vélos de toit, de hayon ou autres homologués procurent la sécurité nécessaire. S'assurer de la présence d'un label de qualité, comme le sigle « GS » (geprüfte Sicherheit).



Les porte-vélos de mauvaise qualité peuvent provoquer des accidents. Il y a lieu d'adapter sa conduite à la charge sur le toit que constitue le porte-vélos.



Le fait de transporter un vélo sur le toit modifie aussi la hauteur totale du véhicule !

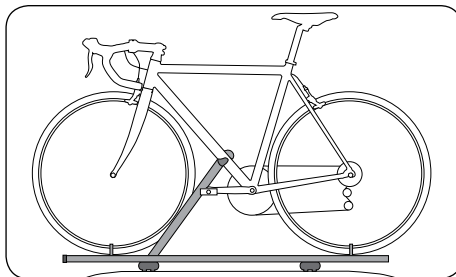
Le vélo est à fixer soigneusement de façon à ne pas pouvoir se détacher du porte-vélos. Un vélo qui se détache peut provoquer de graves accidents de la circulation. Ne pas oublier de vérifier la fixation du vélo plusieurs fois pendant le trajet. Des pièces non fixées (de type outils, pompe, sacoche ou siège pour enfant) peuvent se détacher pendant la marche et mettre en danger les autres usagers de la route. Il ne faut pas oublier de retirer au préalable toutes pièces non fixées.

Ne pas attacher un vélo par son guidon, sa potence, sa selle ou sa tige de selle qui si le porte-vélos est prévu à cet effet. Ne pas utiliser d'accessoires de fixation susceptibles d'endommager le cadre ou la fourche.



Ne jamais attacher un vélo par une pièce en carbone.

Toujours disposer le vélo verticalement sur ses roues, sauf si le porte-vélos permet de faire autrement. Ne jamais accrocher un vélo à un porte-vélos de toit ou de hayon par une manivelle. Il risquerait de se décrocher, ce qui pourrait provoquer de graves accidents.



Ne pas hésiter à se renseigner sur l'utilisation et la pose de son porte-vélos sur les pages Internet des fabricants de pièces et d'accessoires. Toujours se renseigner au préalable lorsqu'on utilise un matériel qu'on ne connaît pas.



Transport par train

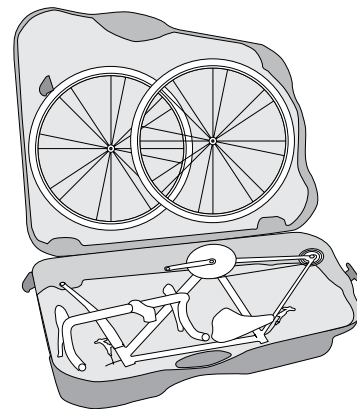
Les vélos ne sont pas traités de la même façon dans les différents modes de transports publics. Il est utile de se renseigner avant le départ sur la possibilité d'emporter son vélo dans les bus, les trams ou les trains.

Les vélos ne sont pas acceptés dans tous les trains. La plupart du temps, des emplacements spéciaux sont prévus pour les vélos. Dans certains trains, le transport des vélos se fait sur réservation.



Transport par avion

Il faut se renseigner auprès de sa compagnie aérienne sur les conditions s'appliquant au transport de matériels sportifs et de vélos. Le transport d'un vélo peut exiger une réservation spéciale. Il faut soigneusement emballer son vélo pour éviter les dommages en cours de transport. Il existe pour cela des valises spéciales, mais aussi des cartons prévus à cet effet. N'hésitez pas à vous renseigner auprès de votre revendeur.



Garantie pour vices



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

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

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

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

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

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

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

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

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

matiques, l'éclairage et les points de contact du cycliste avec la bicyclette sont naturellement sujets à usure.

Si le fabricant de votre vélo ou Pedelec/VAE offre d'autres garanties, renseignez-vous auprès de votre revendeur spécialisé. Les conditions particulières en matière d'autonomie et de garantie d'autonomie se trouvent dans les conditions afférentes.



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

Protection de l'environnement

Produits d'entretien et de nettoyage courants

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

Produit de nettoyage des freins, lubrifiants

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

Pneus et chambres à air

Les pneus et les chambres à air ne constituent

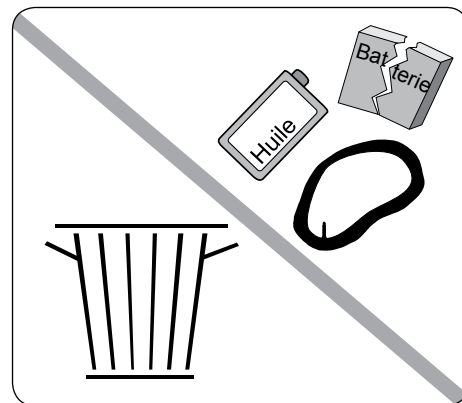
pas des déchets domestiques ou non recyclables. Ils sont à amener au centre de tri proche de chez vous.

Pièces et cadres carbone

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

Piles et batteries

Les piles et les batteries ne doivent pas être jetées avec les ordures ménagères. Elles sont à rapporter à votre revendeur.



Inspections

A tenir compte en particulier lors de la
prochaine inspection :

Pièces à changer :

Problèmes survenus :

1. Révision
Après 200 km env.

Opération effectuées

Pièces mises en œuvre

Date, signature

Cachet du revendeur

2. Révision
Après 1000 km env.

Opération effectuées

Pièces mises en œuvre

Date, signature

Cachet du revendeur

<p>3. Révision Après 2000 km env.</p> <p>Opération effectuées</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <p>Pièces mises en œuvre</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <p>Date, signature Cachet du revendeur</p>	<p>4. Révision</p> <p>Opération effectuées</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <p>Pièces mises en œuvre</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <p>Date, signature Cachet du revendeur</p>	<p>5. Révision</p> <p>Opération effectuées</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <p>Pièces mises en œuvre</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <p>Date, signature Cachet du revendeur</p>
--	---	---

Notes

Notes

Documentation remise

Le vélo identifié dans le paragraphe « Identification de la bicyclette » a été livré au client préparé dans les règles de l'art et en état de marche. Il s'agit d'un vélo _____ ainsi que décrit à la section « Usage conforme à la destination ».

La fonctionnalité des éléments ci-dessous a été contrôlée :

- ☐ Roues : tension des rayons, bonne fixation, voilage, gonflage correct
- ☐ Tous assemblages à vis : bonne fixation, bon couple de serrage
- ☐ Changement de vitesse
- ☐ Système de freinage
- ☐ Réglage de la position
- ☐ Les accessoires suivants ont été montés et contrôlés à part :

- ☐ Essai par le mécanicien/livraison
- ☐ Consignes d'utilisation données au client
- ☐ Manette du frein avant à droite
- ☐ Manette du frein avant à gauche

Remis par (cachet du revendeur) :

Date

Signature du mécanicien/revendeur

Il a été remis et expliqué les notices suivantes :

☐ bicyclette

Notices supplémentaires :

☐ Changement de vitesse

☐ Freins

☐ Transmission par courroie

☐ Autres documents :

Homologué pour usage avec remorque

☐ oui ☐ non

Homologué pour usage avec siège d'enfant

☐ oui ☐ non

Homologué pour usage avec porte-bagages

☐ oui ☐ non

Homologué pour la compétition

☐ oui ☐ non

Le poids total autorisé pour ce vélo est de 100 kg. S'applique par contre, en particulier pour les VAE, les vélos pour enfants et pour jeunes : _____ kg (poids vélo + conducteur + bagages + remorque).

Client/réceptionnaire/propriétaire

Nom _____

Adresse _____

Code postal, ville _____

E-mail _____

Date d'achat

Signature du réceptionnaire/propriétaire

Identification de la bicyclette

Fabricant de la bicyclette Argon 18 Inc.

Marque Argon 18

Modèle

Hauteur de cadre/taille _____

Couleur _____

Numéro de cadre _____

Fourche _____

Numéro de série _____

Changement de vitesse _____

Équipements spéciaux _____

Transmission à un nouveau propriétaire :

Propriétaire _____

Adresse

Date/signature _____

Repère pour la photocopie



N.B. On a avantage à déplier les rabats pour consulter la notice N.B. Contient l'identification du vélo/Fourni avec documentation

Argon 18 garantie –aux termes et conditions ci-après exposés- que le produit Argon 18 auquel la présente garantie s'applique est exempté de défauts de matériel ou de fabrication. Les cadres du manufacturier de vélos québécois Argon 18 sont conçus pour une utilisation spécifique. Notre garantie est votre assurance contre tout défaut de fabrication et elle remplace toute précédente garantie, déclaration ou engagement écrit ou verbal.

Précisions

Les vélos Argon 18 doivent être assemblés par des détaillants ou des distributeurs Argon 18 autorisés. Pour l'assemblage des vélos, les détaillants et les distributeurs doivent se reporter aux Guides d'assemblage disponibles sur le site Web d'Argon 18 (www.argon18bike.com).

Conditions et durée de la garantie

Comme pour les modèles 2015, tous nos cadres achetés chez un détaillant Argon 18 autorisé -revendeur agréé ou distributeur- sont garantis pour une durée de trois ans contre tout défaut de fabrication. La garantie débute à la date d'achat du cadre. Elle nécessite une preuve d'achat datée ou la facture originale datée. Elle ne s'applique qu'au premier acheteur. Aucun revendeur, ni aucun autre agent, salarié de Argon 18 est autorisé à modifier, étendre ou élargir la présente garantie.

Validation de la garantie

La présente garantie couvre uniquement les défauts de matériel ou de fabrication du produit qui se produisent dans des conditions normales.

Ne sont pas couverts par la présente garantie, sans restriction :

- Produits arrivés à la fin de leur cycle de vie normal.
- Défauts du produit résultants d'accidents, perforations dues à un climat hivernal rigoureux et des routes salées.
- Modifications non conseillées ou approuvées par Argon 18.
- Négligence, abus ou usage impropre, manque d'entretien approprié ou raisonnable.
- Montage incorrect ou incomplet, utilisation de pièces de rechange ou accessoires non compatibles.

Les composants assemblés sur les cadres Argon 18 comme les roues, transmissions, freins, tige de selle, guidon et potence sous couverts par des garanties propres aux marques respectives. Il est de la responsabilité de l'acheteur d'avoir un vélo inspecté et vérifié par un détaillant Argon 18 autorisé afin de traiter une demande de garantie.

Réparation ou remplacement

Argon 18 remplacera ou réparera, à sa discrétion, les produits défectueux sans frais. Les coûts inhérents au transport, à la manutention, à l'assemblage ou au désassemblage et aux pièces de remplacement ne sont pas couverts par cette garantie.

Décharge de responsabilité

La réparation ou le remplacement des produits défectueux sont les seuls recours en vertu de cette garantie. À aucun moment, Argon 18, ses agents ou ses détaillants ne pourront être tenus responsables face à l'acheteur ou à un tiers pour les dommages encourus. Toute modification ou transformation du cadre ou des composants annulera la garantie énoncée ci-dessus.

Contact International ARGON 18 inc.

6833 Avenue de l'Épée, suite 208
Montréal, Québec, Canada
H3N 2C7
www.argon18bike.com
info@argon18bike.com

Une extension de la durée de la garantie -deux ans- est effective si l'acheteur s'enregistre en ligne. Pour cela, il est nécessaire de remplir le formulaire et le sondage d'enregistrement.



ARGON 18

O P T I M A L B A L A N C E

INSTRUCTION MANUALS IN THE FOLLOWING LANGUAGES UNDER:

ENGLISH

<https://www.argon18bike.com/uploads/files/argon18-usermanual-en.pdf>

FRENCH

<https://www.argon18bike.com/uploads/files/argon18-usermanual-fr.pdf>

ITALIAN

<https://www.argon18bike.com/uploads/files/argon18-usermanual-it.pdf>

SPANISH

<https://www.argon18bike.com/uploads/files/argon18-usermanual-es.pdf>

GERMAN

<https://www.argon18bike.com/uploads/files/argon18-usermanual-de.pdf>

DUTCH

<https://www.argon18bike.com/uploads/files/argon18-usermanual-du.pdf>