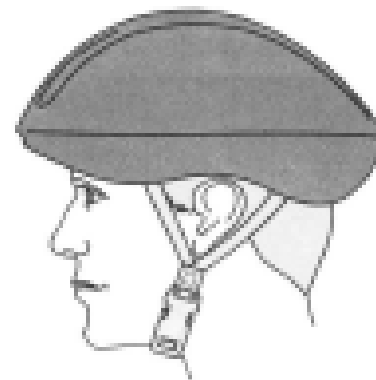
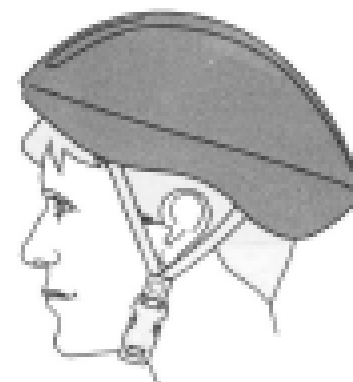


VOTRE CASQUE PEUT VOUS SAUVER LA VIE !!!

- PORTEZ SYSTEMATIQUEMENT UN CASQUE LORSQUE VOUS UTILISEZ VOTRE BICYCLETTE ET VEILLENZ A CORRECTEMENT LE POSITIONNER SUR VOTRE TETE !
- N'UTILISEZ PAS VOTRE BICYCLETTE DE NUIT !
- EVITEZ D'UTILISER VOTRE BICYCLETTE PAR TEMPS DE PLUIE !



POSITIONNEMENT CORRECT – ASSUREZ-VOUS QUE VOTRE CASQUE COUVRE VOTRE FRONT.



POSITIONNEMENT INCORRECT – VOTRE FRONT N'EST PAS PROTEGE ET EXPOSE A DES BLESSURES GRAVES

Le présent manuel n'a pour objectif que de vous aider à vous familiariser avec votre bicyclette et n'est en aucun cas un manuel d'entretien et de réparation exhaustif. La bicyclette que vous venez d'acquérir est une machine complexe. Nous vous recommandons de faire appel à un réparateur spécialisé pour toute question concernant son montage, son entretien ou sa réparation. Néanmoins, pour éviter toute perte de temps et tout désagrément, vous pouvez nous écrire ou nous appeler pour toute question relative à des pièces manquantes, à l'utilisation, à l'entretien et/ou au montage de votre bicyclette.

LIGNE D'ASSISTANCE +36 (1) 400-6065 Du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00

Nom et numéro de série du produit



Emplacement du numéro de série du cadre
Bicyclette vue du dessous



Olimpia Bicycle Ltd.
Adresse : 1164. Budapest, Ostorhegy str. 4, Hongrie
Téléphone : +36 1 400-6065, 400-2531, 400-2532
Fax : +36 1 402-0084



PARTIE 1 Identification des pièces



PARTIE 2 Avant d'utiliser votre bicyclette



PARTIE 3 Montage



PARTIE 4 Entretien



PARTIE 5 Maintenance détaillée



PARTIE 6 Garantie



Avertissement/Important

Tout au long du présent manuel, soyez particulièrement attentif aux instructions figurant après ce symbole.

1. IDENTIFICATION DES PIECES

2. AVANT D'UTILISER VOTRE BICYCLETTE

- Taille correcte du cadre
- Position correcte
- Hauteur de selle
- Hauteur de guidon

Réglage de la position de commande

Liste de contrôle de sécurité

- Freins
- Jantes et pneus
- Direction
- Chaîne
- Roulements
- Manivelles et pédales
- Dérailleurs
- Cadre et fourche
- Accessoires

Dérailleurs

- Dérailleurs
- Principes de fonctionnement
- Commandes de dérailleur

3. MONTAGE

- Potence/cintre et manettes de dérailleur
- Jeu de direction Aheadset

- Potence standard
- Fourches
- Roue à démontage rapide
- Freins V Brakes
- Contrôle des freins
- Freins à disque

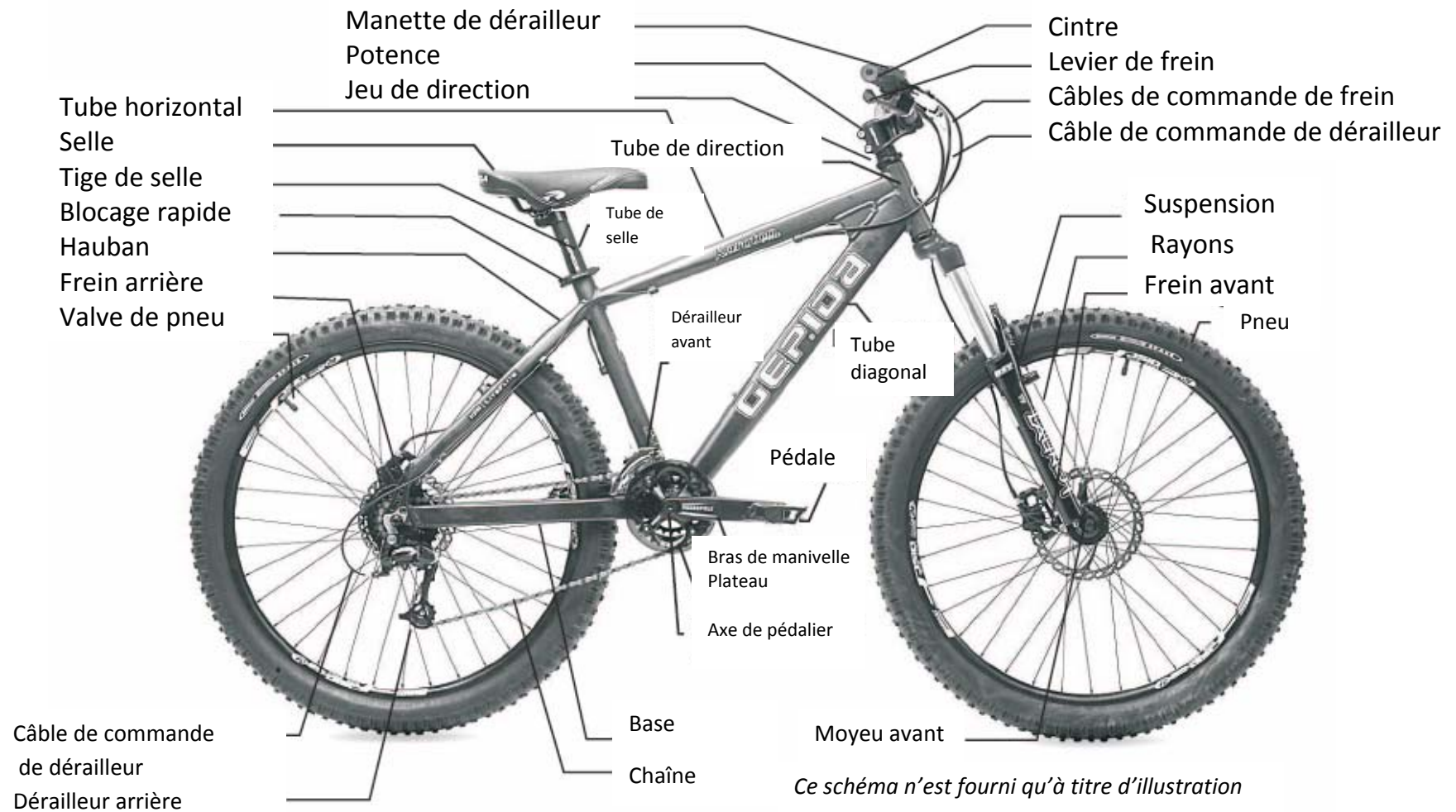
4. ENTRETIEN

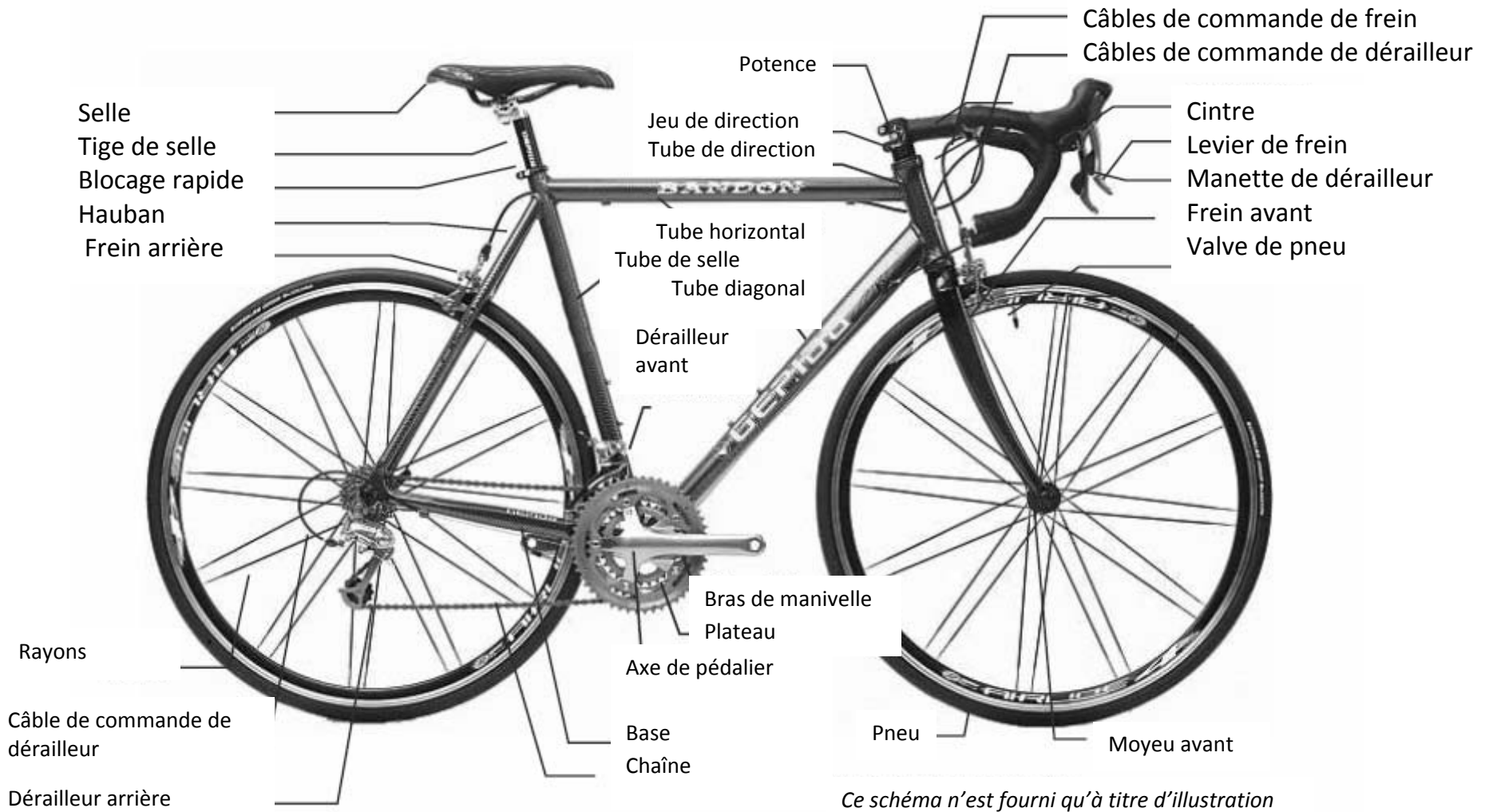
- Entretien 1 – Lubrification
- Entretien 2 – Liste de contrôle de service

5. MAINTENANCE DETAILLEE

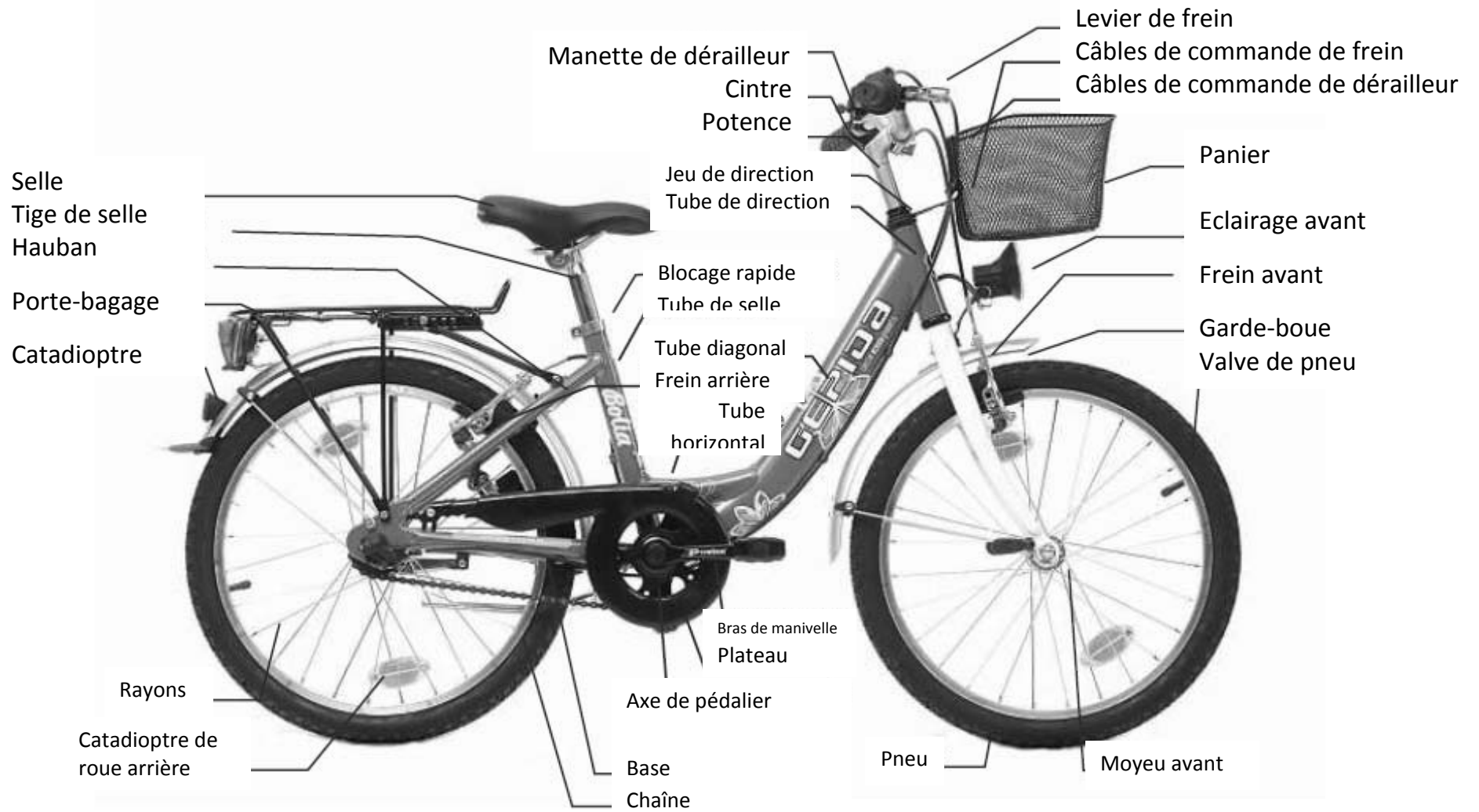
- Inspection des roues
- Réglage des roulements de moyeu
- Réparation d'une crevaison
- Pression de gonflage des pneus
- Valves
- Eclairage
- Dynamo
- Pédale
- Chaînes
- Roue libre
- Moyeu
- Frein à rétropédalage

6. PREUVE D'ACHAT ET GARANTIE





Ce schéma n'est fourni qu'à titre d'illustration



Ce schéma n'est fourni qu'à titre d'illustration

PARTIE 2 AVANT D'UTILISER VOTRE BICYCLETTE

AVERTISSEMENT GENERAL

Le cyclisme est une activité dangereuse même lorsqu'elle est pratiquée dans les meilleures conditions. Il est de votre responsabilité d'entretenir correctement votre bicyclette afin de limiter le risque potentiel de blessures. Ce manuel contient de nombreux « avertissements » et « précautions » concernant les conséquences d'un manque d'entretien de votre bicyclette.

TAILLE CORRECTE DE CADRE

Pour des raisons de sécurité, lors du choix d'une nouvelle bicyclette, il est essentiel de sélectionner la taille de cadre appropriée. La plupart des bicyclettes classiques sont disponibles dans différentes tailles de cadre. Ces tailles se réfèrent à la distance entre le centre du boîtier de pédalier et le haut du tube de selle.

! Pour une utilisation confortable et en toute sécurité, le jeu entre l'aine du cycliste et le tube horizontal du cadre de la bicyclette doit être d'au moins 2-5 cm lorsque le cycliste enfourche le vélo avec les deux pieds à plat sur le sol.

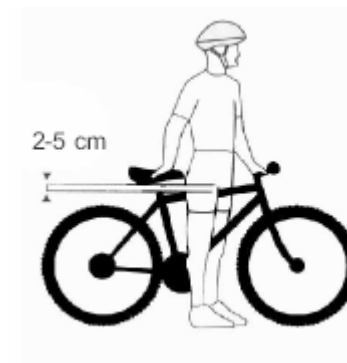
Le jeu idéal varie selon le type de bicyclette et les préférences du cycliste. L'objectif est de rester stabilisé pieds au sol facilement et en toute sécurité une fois la bicyclette enfourchée, par exemple lors d'un arrêt brusque. Les femmes peuvent utiliser une bicyclette pour homme afin de définir la taille correcte de leur propre bicyclette.

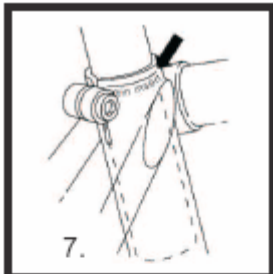
Taille du cadre

Votre distributeur vous aura recommandé la taille de cadre appropriée d'après les informations que vous lui aurez fournies. Si vous venez choisir votre bicyclette par vous-même chez votre distributeur, il vous conseillera le cadre de la taille appropriée. Si une autre personne choisit votre bicyclette pour vous, par exemple, dans le cadre d'un cadeau, il est essentiel de vous assurer que cette bicyclette est de la taille correcte avant de l'utiliser.

Hauteur en surplomb

La hauteur en surplomb correspond à la distance entre le sol et le dessus du tube horizontal au milieu de ce dernier, c'est-à-dire à l'endroit où se situe votre entre-jambes si vous enfourchez la bicyclette à mi-chemin entre la selle et la potence. Pour s'assurer que la bicyclette est de la bonne taille, enfourchez-la ; si votre entre-jambes touche le cadre, la bicyclette est trop grande pour vous. Pour une bicyclette qui sera utilisée exclusivement sur route, le jeu minimum entre le tube horizontal et votre entre-jambes doit être compris entre 2 et 5 cm. Pour une bicyclette qui sera utilisée en tout-terrain sur pistes, ce jeu doit être d'au moins 7,5 cm tandis que pour une bicyclette de montagne qui sera utilisée sur terrains difficiles, il doit être d'au moins 10 cm.





Position de la selle

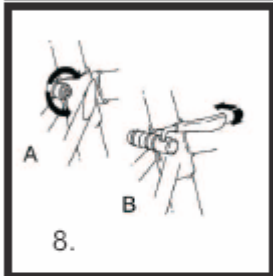
Un réglage correct de la selle est indispensable pour bénéficier des meilleures performances de votre bicyclette et du meilleur confort. Reportez-vous aux figures 9A, B et C, et déterminez le type de fixation de votre selle.

a. Réglage vertical

La hauteur de selle est définie en fonction de la longueur de vos jambes. Pour vérifier le bon réglage de votre selle :
Asseyez-vous sur la selle.

Placez un talon sur une pédale.

Tournez la manivelle jusqu'à ce que la pédale sur laquelle repose votre talon soit en position la plus basse possible et que la manivelle soit parallèle au tube de selle. Votre jambe doit être pratiquement tendue ; si tel n'est pas le cas, la hauteur de selle doit être réglée. Pour régler la hauteur de selle, desserrez la vis de fixation de la tige de selle (Fig. A & B) et montez ou descendez la tige de selle selon le cas. Assurez-vous ensuite que la selle est parallèle au tube horizontal de la bicyclette, et serrez à nouveau la vis de fixation de tige de selle à un couple suffisant pour que vous ne puissiez pas tourner la selle. Vérifiez le réglage comme décrit ci-dessus. Le réglage de la tige de selle NE doit PAS s'effectuer en dehors des repères minimum et maximum (Fig. 7).

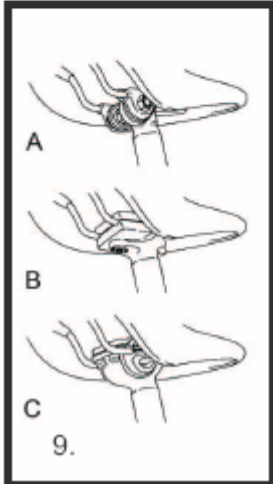


b. Réglage avant/arrière

Pour bénéficier de la position la plus confortable, desserrez le collier de serrage de selle et déplacez la selle vers l'avant ou vers l'arrière (reportez-vous à la Fig. 9A, B ou C) à votre convenance. Puis resserrez le collier de serrage de selle.

c. Réglage de l'inclinaison de la selle

La plupart des cyclistes optent pour un réglage de selle horizontal mais certains préfèrent disposer d'une selle légèrement inclinée vers le haut ou vers le bas. Pour régler l'inclinaison de la selle, desserrez le collier de serrage de selle, inclinez la selle dans la position souhaitée et resserrez le collier de serrage de selle. De très faibles variations du réglage peuvent avoir une grande influence sur le confort. Aussi, effectuez les réglages un à un et par petits paliers jusqu'à trouver la position la plus confortable pour vous.

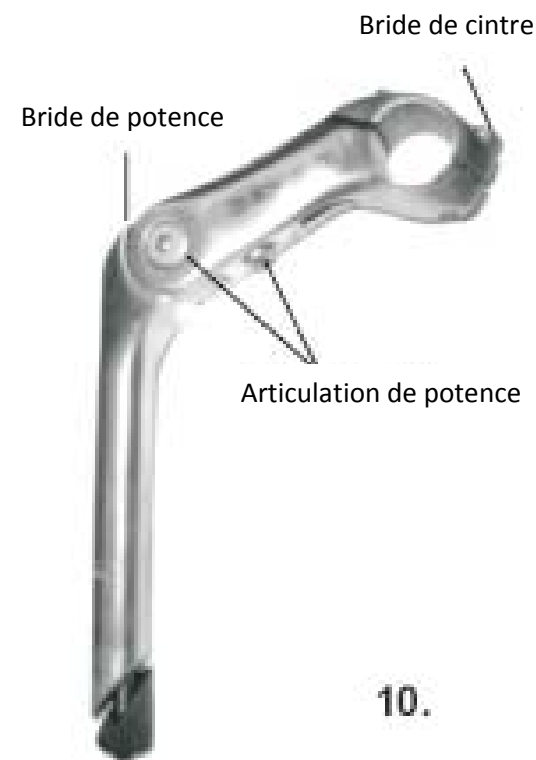


! AVERTISSEMENT :

Après tout réglage de la selle, veillez à serrer correctement le mécanisme de réglage de selle avant d'utiliser la bicyclette. Vérifiez régulièrement le mécanisme de réglage de selle pour vous assurer qu'il est correctement serré.

Réglage de la hauteur et de l'inclinaison du guidon

Si votre bicyclette est équipée d'une potence à jeu de direction « Aheadset » (Fig. 10), consultez votre distributeur afin qu'il règle la hauteur du guidon. Sur les autres types de bicyclette, vous pouvez régler le guidon par vous-même. Desserrez la vis de la potence de trois ou quatre tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Si la vis se desserre mais si la potence ne bouge pas, frappez sur la vis à l'aide d'un maillet en caoutchouc. Réglez la position de la potence à convenance, alignez la potence avec la roue et resserrez la vis de potence de manière à ce que vous ne puissiez plus décaler la potence ni le cintre. Les repères minimum ou maximum NE doivent PAS être visibles. Vérifiez maintenant que le cintre peut être braqué librement dans les deux directions sans que les câbles de frein ne se coincent ou ne frottent. Sur certaines bicyclettes, la modification de la hauteur de la potence peut affecter le réglage du câble de frein avant. Vérifiez que les freins fonctionnent correctement avant d'utiliser la bicyclette. Dans la négative, consultez votre distributeur afin qu'il procède à leur réglage. Il est indispensable de vérifier que la potence et le cintre sont correctement serrés une fois les réglages effectués.



Réglages

Les leviers de frein et les manettes de dérailleur de votre bicyclette sont positionnés de manière à offrir un fonctionnement optimum pour la majorité des cyclistes.

Réglage de position des leviers de frein

De nombreuses bicyclettes sont équipées de leviers de frein réglables. Si vous avez de petites mains et si vous avez des difficultés à serrer les leviers de frein, votre distributeur peut vous proposer de régler leur position ou de monter des leviers de frein adaptés.

Casque

Nous vous conseillons de porter un casque de bonne qualité chaque fois que vous utilisez votre bicyclette.

Catadioptres

Les catadioptres sont des dispositifs de sécurité essentiels qui font partie intégrante de votre bicyclette. Dans certains pays, les réglementations imposent le montage de catadioptres à l'avant, à l'arrière, sur les roues et sur les pédales.

Eclairage

Si vous utilisez votre bicyclette après la tombée de la nuit, celle-ci doit être équipée d'un éclairage de manière à ce que vous puissiez disposer d'une parfaite visibilité sur la route et éviter les dangers, mais aussi être vu des autres usagers. Dans certains pays, la loi impose le montage d'un éclairage à l'avant et à l'arrière de la bicyclette, et les distributeurs ne sont pas autorisés à livrer la bicyclette sans ces éclairages.

! Vous devez procéder à ce rapide contrôle de sécurité avant chaque utilisation de votre bicyclette !

Jantes et pneus

Vérifiez si les pneus de votre bicyclette sont correctement gonflés en faisant porter votre poids sur chacune des roues et en visualisant leur flèche. Comparez cette flèche avec celle d'un pneu correctement gonflé et procédez à un réglage si nécessaire. Reportez-vous à la Section 6.6.1 pour de plus amples détails. Recherchez d'éventuelles coupures au niveau de la bande de roulement ou des flancs des pneus. Remplacez tout pneu usagé avant utilisation de la bicyclette. Faites tourner chaque roue. Si une roue présente un voile, faites-la rectifier avant utilisation de la bicyclette.

Freins

Vérifiez que les mécanismes de blocage rapide des freins sont fermés. Assurez-vous également que lorsque vous serrez fermement les leviers, ils n'entrent pas en contact avec le cintre. Si c'est le cas, réglez vos freins avant utilisation de la bicyclette.

Mécanismes de blocage rapide

Vérifiez que les mécanismes de blocage rapide de la roue avant, de la roue arrière et de la tige de selle sont correctement réglés et verrouillés.

Alignement du guidon et de la selle

Vérifiez que la selle, la potence et le cintre sont correctement alignés et serrés. Vérifiez que les poignées du guidon sont correctement fixées. Dans la négative, remplacez-les. N'utilisez pas la bicyclette avec un cintre ou des poignées desserrées.

! Utilisation en descente

Si vous utilisez votre bicyclette en descente, vous pouvez atteindre des vitesses similaires à celles d'un cyclomoteur, et donc dangereuses. Aussi, portez un équipement approprié et assurez-vous de pouvoir utiliser votre bicyclette en toute sécurité !

LISTE DE CONTROLE DE SECURITE

Avant toute utilisation de votre bicyclette, il est indispensable que vous procédiez aux contrôles de sécurité suivants :



1. Freins

- Assurez-vous que les freins avant et arrière fonctionnent correctement.
- Assurez-vous que les patins de frein ne sont pas usés de manière excessive et qu'ils sont correctement positionnés par rapport aux jantes.
- Assurez-vous que les câbles de commande de frein sont lubrifiés et correctement réglés.
- Assurez-vous que les leviers de commande de frein sont lubrifiés et correctement fixés sur le cintre.



2. Jantes et pneus

- Assurez-vous que les pneus sont gonflés à la pression prescrite indiquée sur le flanc du pneu.
- Assurez-vous que la bande de roulement est en bon état et que les pneus ne présentent pas de hernie ni d'usure excessive.
- Assurez-vous que les jantes tournent régulièrement ne présentent pas de faux-rond ni de voile excessif.
- Assurez-vous que les rayons de la jante sont correctement serrés et ne sont pas cassés.
- Assurez-vous que les écrous de roue sont correctement serrés. Si votre bicyclette est équipée de roues à démontage rapide, assurez-vous que les leviers de blocage sont correctement tendus et en position verrouillée.



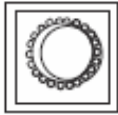
3. Direction

- Assurez-vous que le cintre et la potence sont correctement réglés et serrés, et permettent un braquage approprié.
- Assurez-vous que le cintre est correctement positionné par rapport à la fourche et au sens de déplacement.
- Vérifiez que le mécanisme de verrouillage du jeu de direction est correctement réglé et serré.
- Si la bicyclette est équipée d'un cintre avec embouts, assurez-vous qu'ils sont correctement positionnés et serrés.



4. Chaîne

- Assurez-vous que la chaîne est graissée et propre, et qu'elle tourne facilement.
- Une attention toute particulière est nécessaire en conditions humides ou poussiéreuses.



5. Roulements

- Assurez-vous que les roulements sont lubrifiés, tournent librement et ne présentent pas de jeu, de grincement ou de bruit de ferraillement excessif.
- Vérifiez les roulements du jeu de direction, des roues, des pédales et du jeu de pédalier.



6. Manivelles et pédales

- Assurez-vous que les pédales sont correctement serrées sur les manivelles.
- Assurez-vous que les manivelles sont correctement serrées sur l'axe de pédalier et ne sont pas cintrées.



7. Dérailleurs

- Vérifiez que les mécanismes avant et arrière sont réglés et fonctionnent correctement.
- Assurez-vous que les manettes de dérailleur et leviers de frein sont correctement fixés sur le guidon, ainsi qu'aux câbles de frein et de dérailleur.
- Assurez-vous que les dérailleurs, les manettes de dérailleur et les câbles de frein et de dérailleur sont correctement lubrifiés.



8. Cadre et fourche

- Vérifiez que le cadre et la fourche ne sont pas cintrés ou cassés.
- Si le cadre ou la fourche est cintré(e) ou cassé(e), il/elle doit être remplacé(e).



9. Accessoires

- Assurez-vous que les catadioptrés sont correctement fixés et propres.
- Assurez-vous que tous les autres accessoires de la bicyclette sont serrés et fonctionnent correctement.
- Veillez à porter un casque.

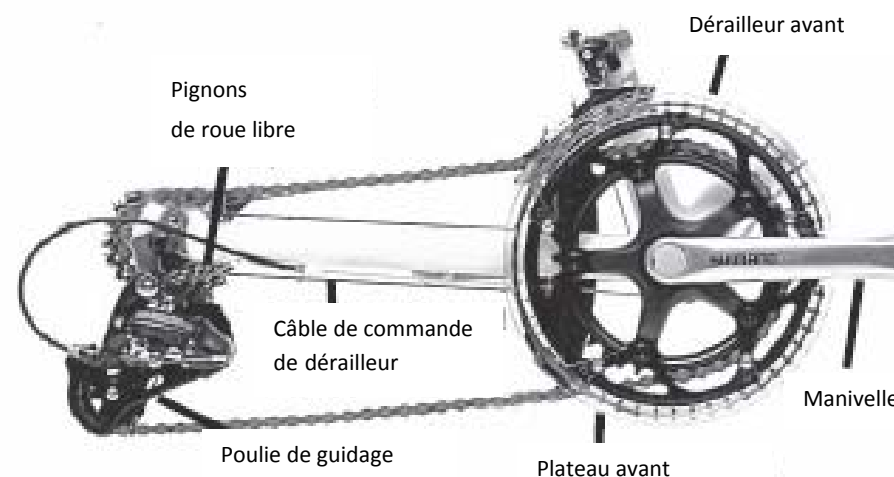
DERAILLEURS – FONCTIONNEMENT

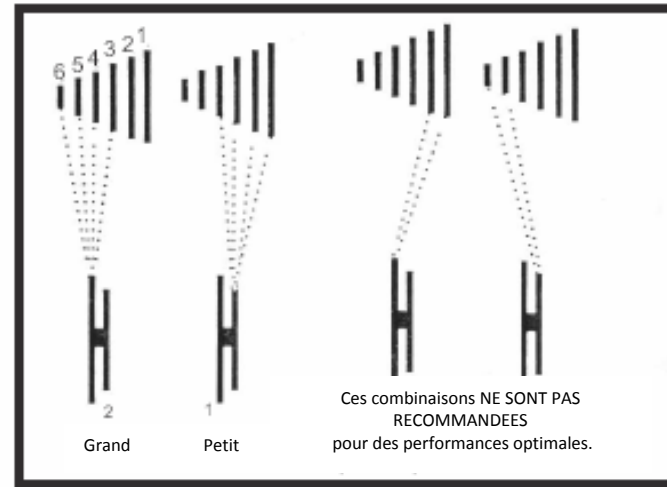
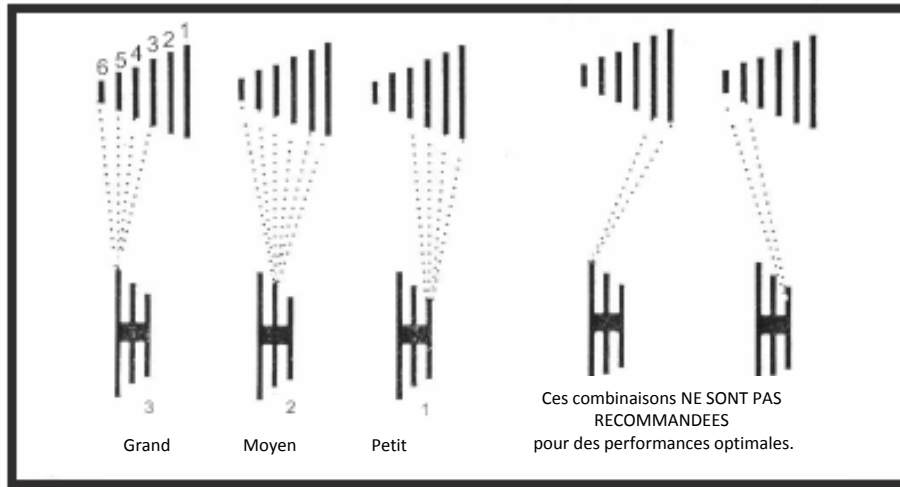
Dérailleurs

La plupart des bicyclettes multi vitesses modernes sont équipées de ce qu'on appelle des dérailleurs. Ils fonctionnent à l'aide d'un système de leviers et de mécanismes permettant de déplacer la chaîne sur les différents plateaux et pignons. Le rôle des dérailleurs est de vous permettre de conserver une vitesse de pédalage constante dans diverses conditions. Votre fatigue s'en trouve réduite car vous ne peinez pas inutilement dans les montées et ne moulinez pas dans les descentes. Les bicyclettes présentent différentes configurations de dérailleur pour un nombre de vitesses compris entre 5 et 30. Une bicyclette à 5-6 vitesses est en général équipée d'un seul plateau, d'un dérailleur arrière avec 5 ou 6 pignons. Les bicyclettes bénéficiant d'un plus grand nombre de vitesses sont équipées d'un dérailleur avant, d'un plateau avec 2-3 pignons, et d'un dérailleur arrière avec jusqu'à 10 pignons.

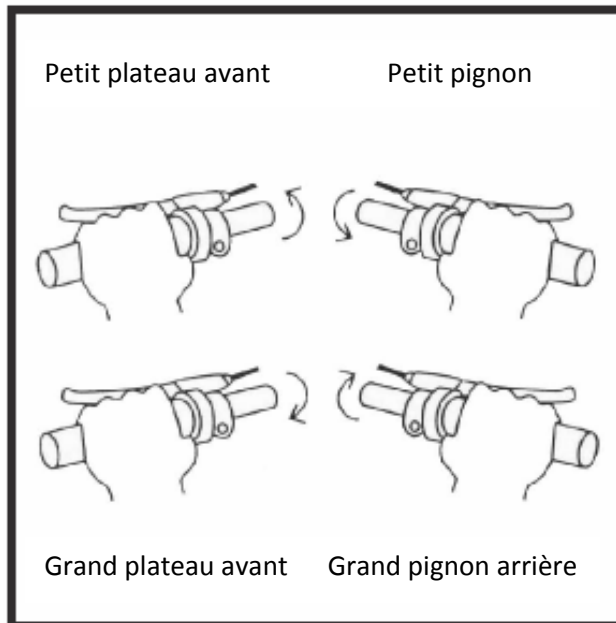
Principes de fonctionnement

Quel que soit le nombre de pignons, le principe de fonctionnement est le même. Le dérailleur avant est commandé par la manette gauche et le dérailleur arrière par la manette droite. Pour changer de vitesse, la bicyclette doit se déplacer vers l'avant. Vous ne pouvez pas changer de vitesse lorsque la bicyclette est à l'arrêt ou que vous pédalez vers l'arrière. Avant de changer de vitesse, relâchez votre pression de pédalage. Pour un changement de vitesse en douceur à l'approche d'une côte, passez dans la vitesse inférieure AVANT que votre vitesse de pédalage ne baisse trop. Si vous devez vous arrêter, sélectionnez la vitesse inférieure avant de redémarrer. Si, après avoir sélectionné une vitesse, vous percevez un léger bruit de frottement du dérailleur avant ou arrière, certains réglages peuvent être nécessaires. Réglez la manette de dérailleur appropriée à l'aide des boulons serre-câble jusqu'à ce que le bruit disparaisse. Pour des performances optimales et une longue durée de vie en service de la chaîne, nous vous recommandons d'éviter d'utiliser des vitesses nécessitant le croisement de la chaîne pendant des périodes prolongées. Nous vous conseillons par ailleurs de confier votre bicyclette à un technicien spécialisé pour tous les réglages relatifs aux dérailleurs.





Combinaisons plateau/pignon recommandées

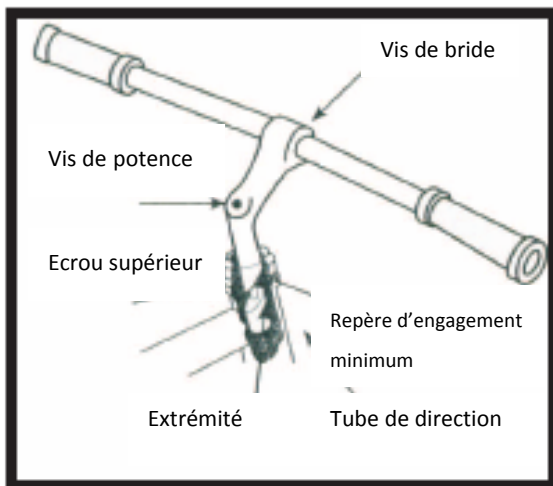
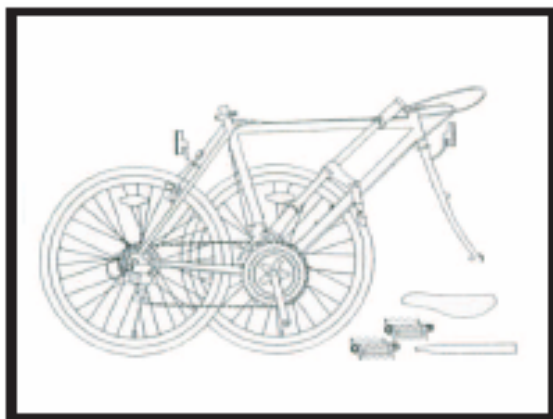


Commandes de dérailleur

Certaines bicyclettes sont désormais équipées d'un mécanisme de sélection des vitesses baptisé « Grip Shift™ » qui est intégré aux poignées de guidon et ne nécessite donc plus le montage de leviers séparés. Ce mécanisme de commande est intégré à la partie intérieure de la poignée proche du pouce et de l'index. Pour sélectionner une vitesse inférieure, tournez la bague côté droit vers vous pour engager un pignon arrière plus grand. Vous pouvez changer les vitesses une par une en déplaçant la bague d'un palier à la fois ou sauter plusieurs vitesses en effectuant une rotation continue du système Grip Shift™. Pour sélectionner un plateau plus petit, tournez la bague côté gauche vers l'avant. Pour sélectionner une vitesse plus élevée, tournez la bague côté droit vers l'avant pour engager un pignon arrière plus petit. Pour engager un plateau plus grand, tournez la bague côté gauche vers vous. Pour sélectionner les vitesses une à une, tournez la bague palier par palier ; pour sauter plusieurs vitesses, effectuez une rotation continue de la bague.

PARTIE 3 - MONTAGE

! Nous vous recommandons de faire appel à un :
bicyclette.



PART 1



PART 2



PART 3



PART 4



PART 5

W

PART 6

Parts Identification.....4

Before you ride.....8-

Assembly.....17-

Servicing.....26-

Detailed Maintenance.....30-

Warranty.....40-



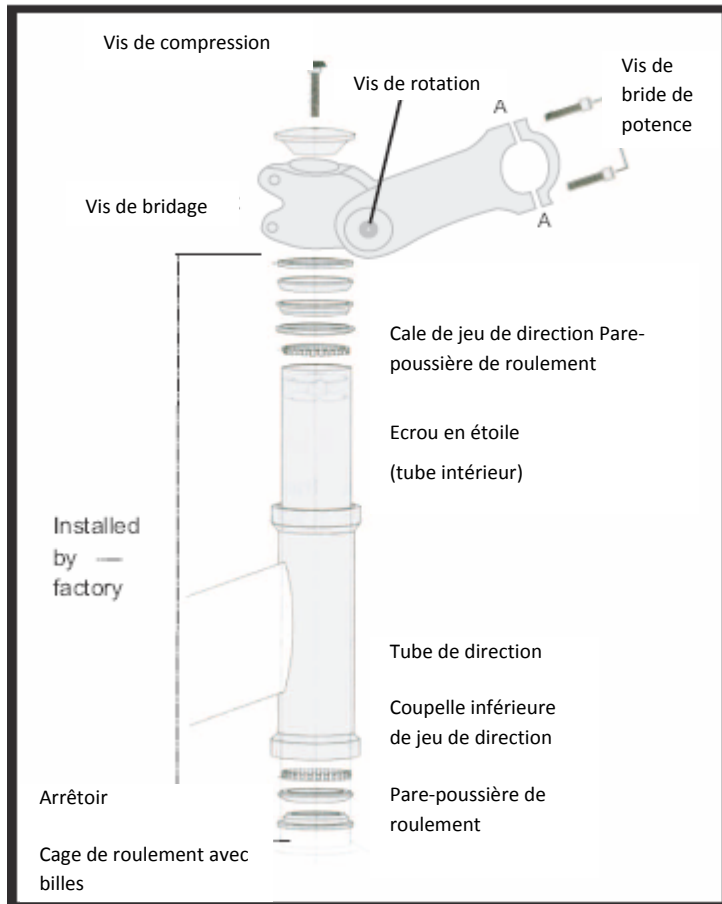
Olimpia Bicycle Ltd.
Address: 1164. Budapest, Ostorhegy str. 4.
Phone: +36 1 400-6065, 400-2531, 400-2532
Fax: +36 1 402-0084



Warning / Important

Take notice of this symbol throughout this manual
pay particular attention to the instructions blocked
and preceded by this symbol.

NOTA : Certains modèles de bicyclette peuvent être équipés d'une potence réglable en inclinaison. Outre les étapes de montage classiques, ce type de potence nécessite un réglage de l'inclinaison et le serrage de la vis Allen de 6 mm située sous la potence. Le non-respect de cette procédure peut entraîner une perte de la maîtrise de la bicyclette.



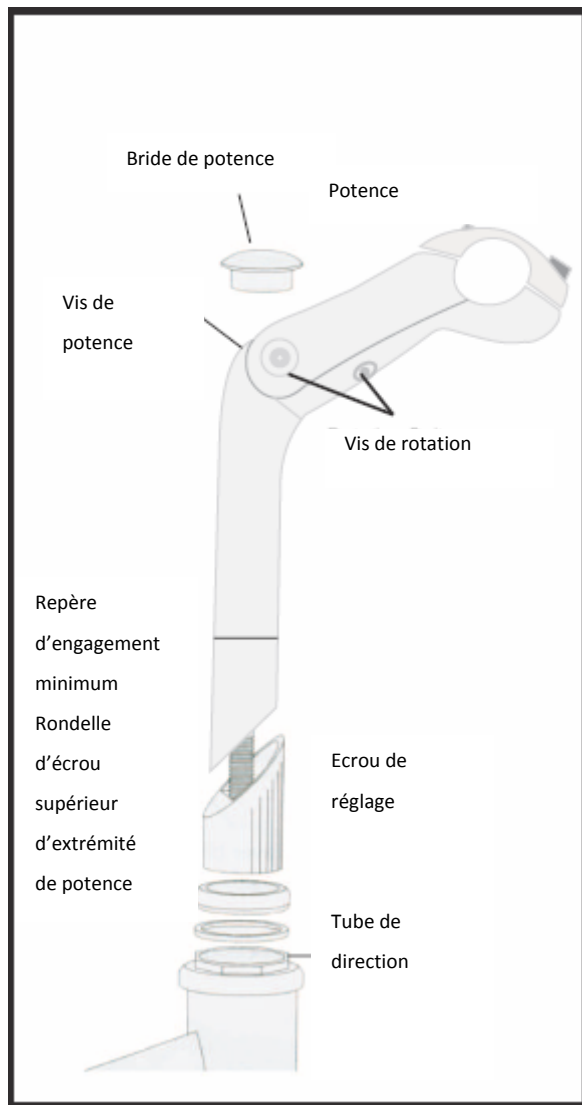
Serrage/ pré charge du système « Aheadset »

Montage de la potence (cette dernière peut déjà être montée sur la bicyclette)

1. Engagez la vis de compression dans le capuchon supérieur et la potence. Commencez à engager la vis dans l'écrou en étoile.
2. Serrez la vis de compression de manière à supprimer tout le jeu dans la fourche mais néanmoins à permettre à cette dernière de tourner en douceur.
3. Alignez la potence avec la roue avant. Serrez les vis de fixation de la potence afin de solidariser la potence et le tube de direction.

Montage du cintre

1. Déposez les vis de bride de potence puis la bride de potence.
2. Engagez le cintre dans la bride de potence.
3. Serrez les vis de fixation de la potence uniformément. Notez l'écartement entre la potence et sa bride : il doit être égal en haut et en bas de la bride. Les écartements A doivent être égaux.

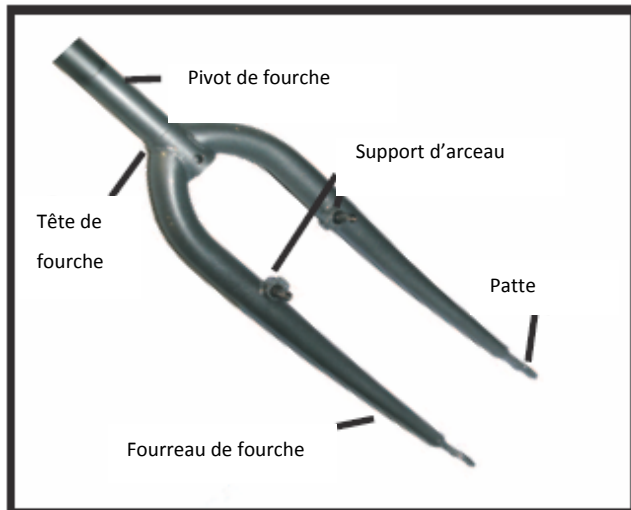


Système de potence classique

1. Déposez le cache de protection de l'extrémité de la potence.
2. Déposez la bride de potence. Desserrez la vis de potence à l'aide d'une clé Allen de 6 mm ou d'une clé polygonale de 13 mm.
3. Engagez la potence dans le tube de direction. Assurez-vous que le repère d'engagement minimum se situe sous l'écrou supérieur du jeu de direction.
4. Alignez la potence et le cintre de sorte qu'ils soient dans l'axe de la roue avant.
5. Resserrez la vis de potence à l'aide d'une clé Allen de 6 mm. Réengagez la bride dans la potence.

AVERTISSEMENT : LE REPERE D'ENGAGEMENT MINIMUM DOIT ETRE CACHE DANS LE TUBE DE DIRECTION.

! Si la potence n'est pas engagée dans l'écrou supérieur au moins jusqu'au repère d'engagement minimum, la vis de la potence peut être serrée exagérément, ce qui risque de détériorer le tube de direction. En cas de non-respect de ces consignes, la sécurité du cycliste peut être mise en péril, lequel s'exposant alors à des blessures. Vérifiez le serrage de la direction avant d'utiliser la bicyclette en enfourchant la roue avant. Essayez de tourner le guidon. Si vous pouvez tourner le guidon sans que la roue ne tourne, la potence est mal serrée. Réalignez le guidon et la roue avant puis resserrez la vis de potence.

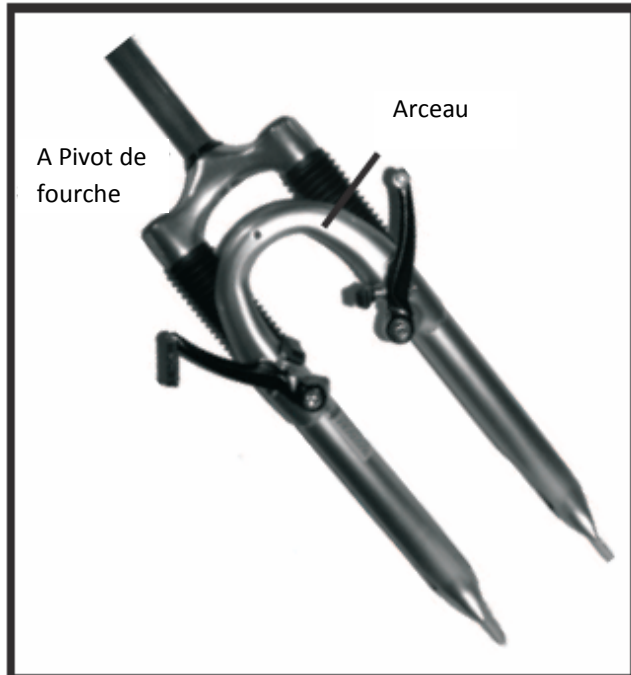


Fourches

Il existe deux types de fourche disponibles en différentes conceptions et dimensions. D'un côté, la fourche rigide composée de tubes fixes et de fourreaux incurvés et de l'autre la fourche suspendue composée de fourreaux avec plongeurs intégrés reposant sur des élastomères ou des ressorts. Ce mécanisme sert d'amortisseur et présente un débattement spécifique variant selon les modèles. Certaines fourches suspendues ne sont pas réglables et sont donc très difficiles à démonter. Pour toute intervention sur une fourche suspendue, faites appel à un réparateur spécialisé.

! N'essayez pas de démonter une fourche suspendue par vous-même. Faites appel à un réparateur spécialisé.

Vérifier le serrage du jeu de direction et de la fourche. Faites tourner la fourche pour vérifier qu'elle tourne en douceur. Si la fourche semble présenter un certain blocage pendant sa rotation, il est nécessaire de régler le jeu de direction. Faites débattre la fourche pour vérifier sa fixation. Si un jeu est détecté, desserrez l'écrou supérieur, réglez la cuvette du roulement, et resserrez l'écrou supérieur. Vérifiez à nouveau la rotation et le serrage. Si nécessaire, réglez à nouveau jusqu'à obtenir une rotation régulière sans jeu. Si votre bicyclette est équipée d'une fourche suspendue, vérifiez que la fourche débat en douceur. Pour ce faire, placez les pattes de fourche contre le sol, repoussez et relâchez le guidon. La fourche débattera rapidement. La plupart des fourches à élastomères s'assouplissent à l'usage.





Roues à démontage rapide

! Toute utilisation de la bicyclette avec un mécanisme de blocage rapide de roue mal réglé peut provoquer le détachement de la roue, entraînant des détériorations de la bicyclette et des blessures graves voire mortelles du cycliste. Aussi, il est impératif que :

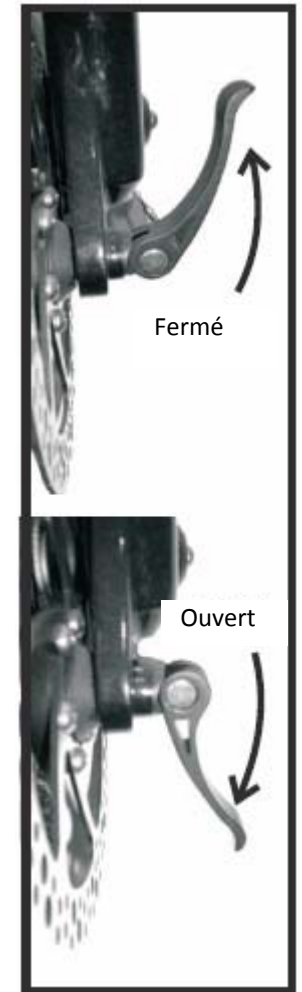
- a. vous demandiez à votre distributeur de vous expliquer comment monter et démonter les roues de votre bicyclette en toute sécurité.**
- b. comprenez et appliquez la technique correcte pour fixer la roue avec le mécanisme de blocage rapide.**
- c. vous vérifiiez que la roue est correctement fixée avant toute utilisation de la bicyclette.**

! Il ne suffit de maintenir l'écrou d'une main et de tourner aussi fort que possible le levier de l'autre main comme un écrou papillon pour fixer la roue dans ses pattes. Toute la force de la came est nécessaire pour serrer correctement la roue.

Réglage du mécanisme de blocage rapide

Le moyeu de roue est maintenu par la force de la came du mécanisme de blocage rapide qui s'exerce sur l'une des pattes de la fourche et par l'écrou de réglage sur l'autre patte, tiré par le levier de came. L'écrou de réglage commande la force de serrage. Pour augmenter la force de serrage, tournez l'écrou de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre tout en maintenant le levier ; pour la réduire, tournez l'écrou de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre tout en maintenant le levier. Moins d'un demi-tour d'écrou de réglage peut faire la différence entre une force de serrage suffisante et une force de serrage insuffisante et donc dangereuse.

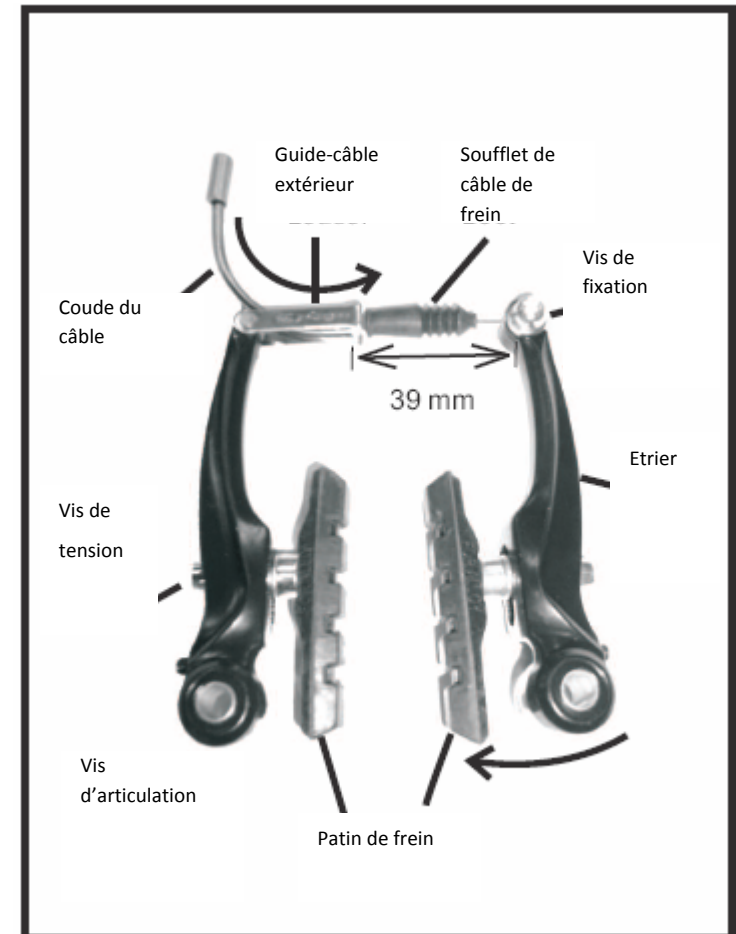
NOTA : Lorsque le mécanisme de blocage rapide est installé dans l'axe de moyeu par le fabricant ou le distributeur, il n'a plus à être déposé sauf si le moyeu lui-même nécessite une intervention. Si le moyeu nécessite une intervention, faites appel à un réparateur spécialisé.



Freins

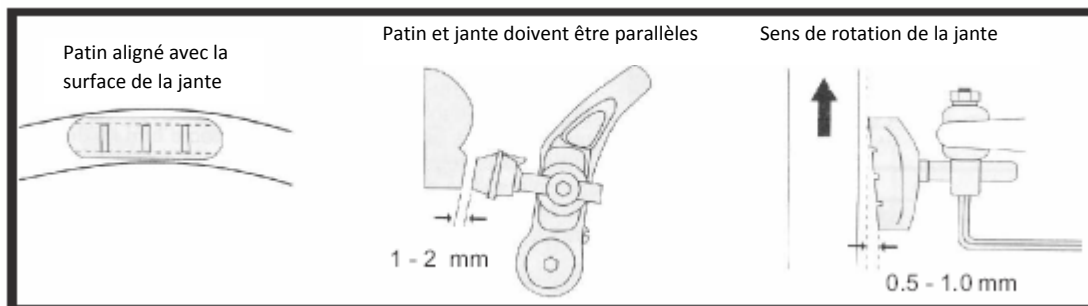
Freins V-Brakes

Si le frein n'est pas déjà monté, sortez le coude du câble de frein de son emballage et faites coulisser le câble dans la grande découpe. La gaine du câble reposera sur l'extrémité du coude. Faites coulisser le câble dans le guide-câble à l'extrémité de l'étrier gauche, pour engager le coude dans le guide. Engagez le soufflet de câble de frein sur le câble et positionnez-le entre les deux étriers. Puis desserrez la vis de fixation de 5 mm à l'extrémité de l'étrier droit et faites coulisser le câble sous la rondelle de fixation. Supprimez le jeu du câble en veillant à conserver une distance d'au moins 39 mm entre l'extrémité du guide-câble et la vis de fixation. Lorsque le câble est fixé sur les étriers, serrez le levier de frein à plusieurs reprises en vérifiant la position des patins de frein sur la jante. Les patins de frein doivent se situer à 1 mm de la jante en position de repos. Lorsque le levier de frein est engagé, le patin doit venir au contact de la jante (jamais du pneu), avec l'avant du patin touchant la jante légèrement avant l'arrière. On parle alors de « pincement » du patin. Si cette position n'est pas atteinte, il est nécessaire de procéder à des réglages du patin. Desserrez la visserie du patin et repositionnez ce dernier. Différents réglages des patins et des câbles peuvent être nécessaires avant d'obtenir la position correcte.

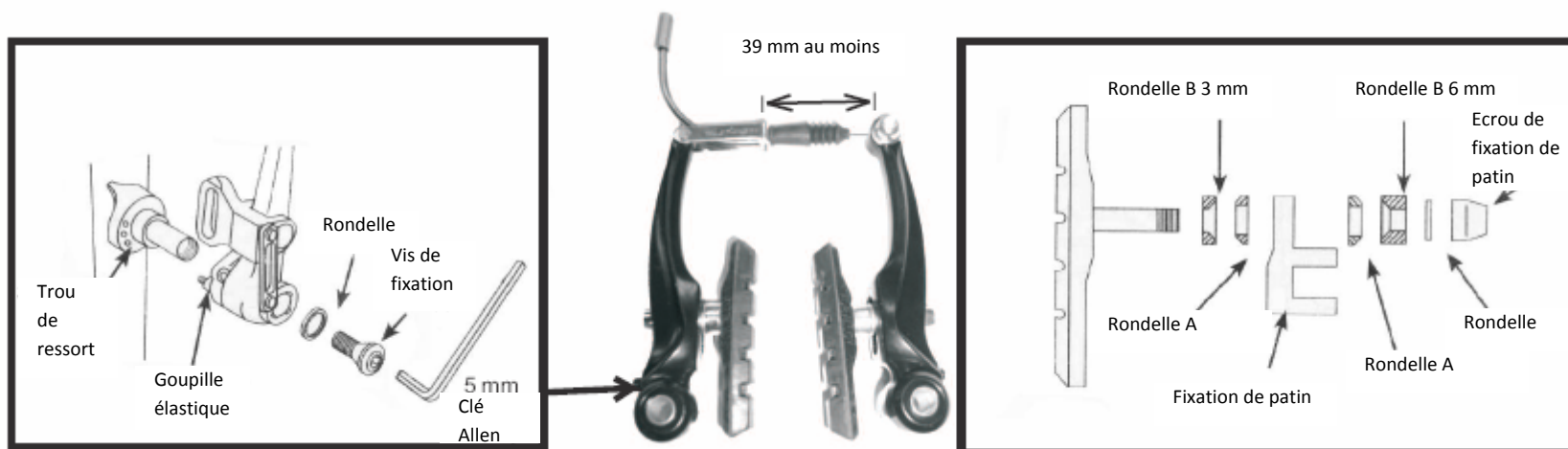


Contrôle des freins

Serrez chaque levier de frein pour vous assurer de l'absence de grippage et veiller à ce que les patins pincent suffisamment la jante pour arrêter la bicyclette. Les patins doivent être réglés de manière à se situer entre 1 et 2 mm de la jante lorsque les freins ne sont pas serrés. Les patins doivent être centrés sur la jante et présenter un « pincement » de sorte que la partie arrière du patin se situe entre 0,5 et 1 mm plus loin de la jante que la partie avant.

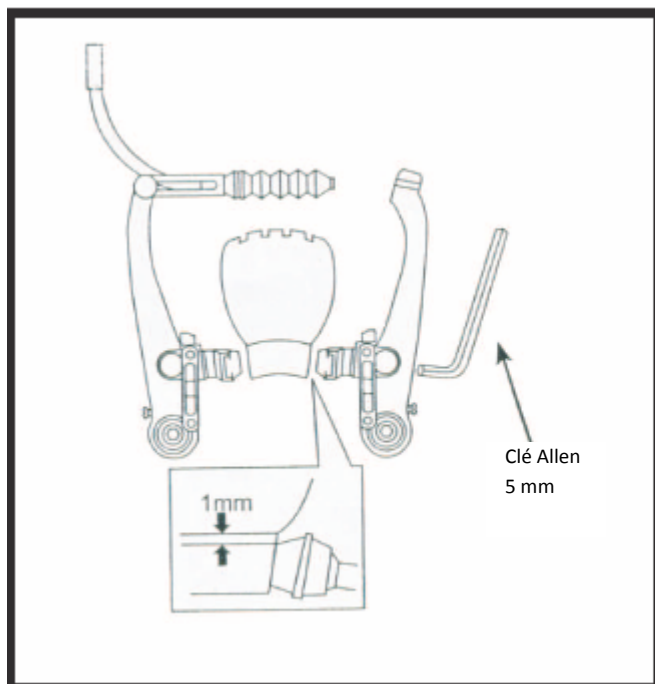


Tout en maintenant le patin contre la jante, réglez sa position en permutant les rondelles B (6 et 3 mm) de sorte que l'écartement A soit d'au moins 39 mm.

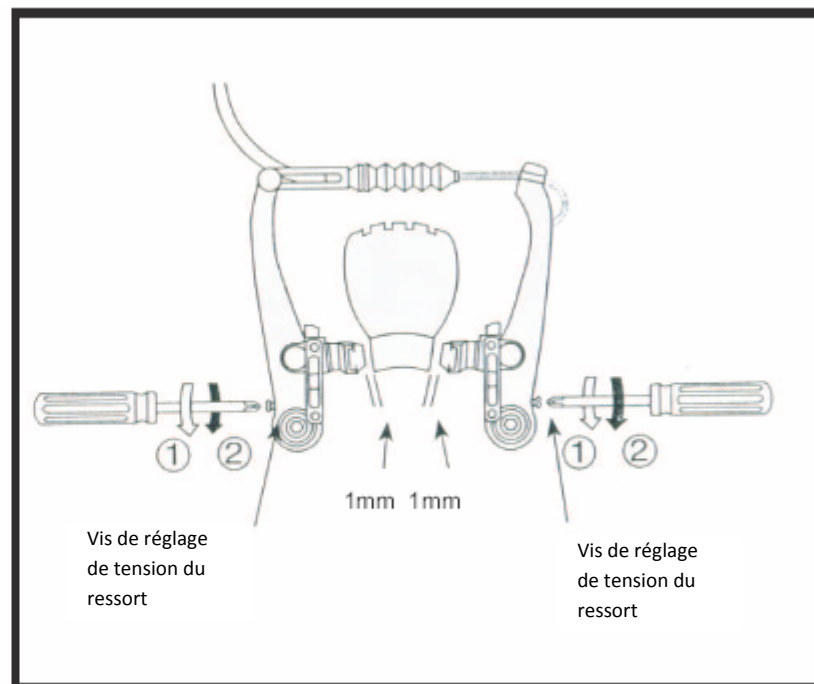


! N'utilisez pas votre bicyclette tant que vos freins ne fonctionnent pas correctement. Pour tester vos freins, serrez-les tout en essayant de déplacer la bicyclette vers l'avant pour vous assurer qu'ils l'immobilisent bien. N'utilisez jamais une bicyclette qui ne fonctionne pas correctement. Ne bloquez-pas les freins. Un serrage brusque ou excessif du frein avant risque de projeter le cycliste par-dessus le guidon, et d'entraîner des blessures graves voire mortelles. Lors du freinage, serrez systématiquement le frein arrière avant le frein avant.

Tout en maintenant le patin contre la jante, serrez l'écrou de fixation du patin



Réglez l'équilibre avec les vis de réglage de tension du ressort

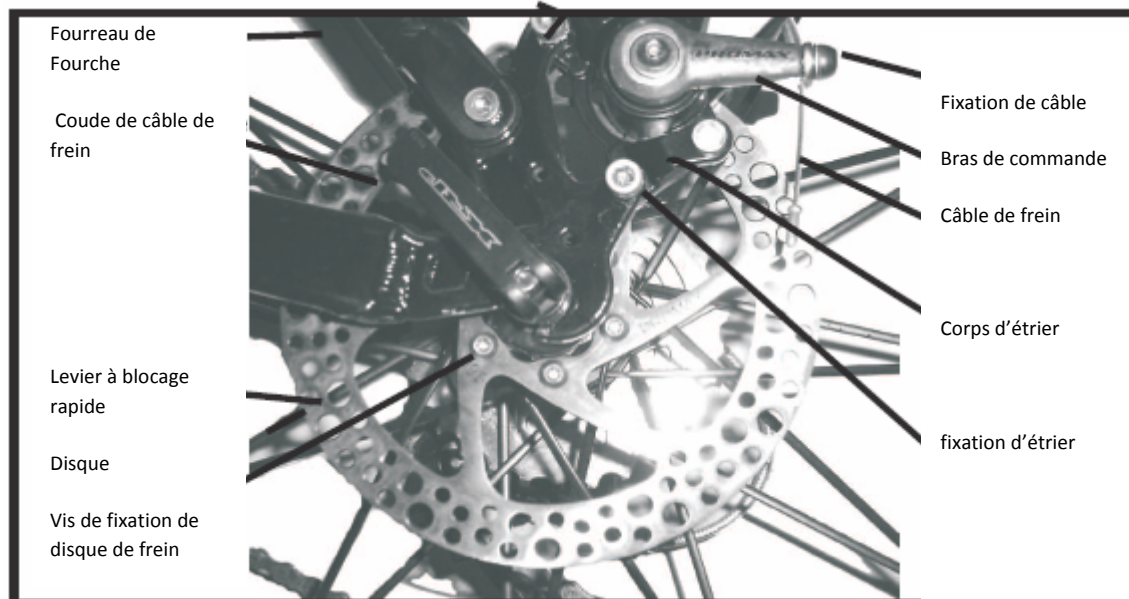


Frein à disque (selon l'équipement)

Si votre bicyclette est équipée d'un frein à disque avant, celui-ci doit déjà être monté. Néanmoins, vous devez vérifier toutes les fixations avant d'utiliser la bicyclette. Serrez fermement les 6 vis maintenant le disque sur le moyeu de roue avant et les vis maintenant le mécanisme de frein sur la fourche. Engagez la roue avant dans les pattes de fourche en veillant à ce que le disque s'engage dans le mécanisme de frein entre les plaquettes. Fixez la roue avant sur la bicyclette en serrant le mécanisme à blocage rapide et en verrouillant le levier en position fermée. Reportez-vous à la section 6 pour de plus amples instructions sur les mécanismes à blocage rapide.

Ensuite, fixez le câble sur le levier de frein en engageant l'extrémité du câble dans le support après avoir aligné les fentes du boulon serre-câble et du contre-écrou avec le support d'extrémité de câble. Une fois le câble fixé au levier, tournez le boulon serre-câble et le contre-écrou de sorte que leurs fentes ne soient plus alignées.

! Il y a risque de blessures graves en cas de contact avec un disque de frein chaud ! Protégez vos jambes et vos mains. Ces freins nécessitent un rodage. Utilisez-les avec douceur au cours des 20 premiers kilomètres avant de les utiliser en descente. Le disque de frein doit être nettoyé à l'alcool à brûler avant première utilisation. N'utilisez JAMAIS d'huile ou de produits similaires pour nettoyer les freins à disque. Evitez dans la mesure du possible de toucher le disque.



5. MAINTENANCE DETAILLEE

Un entretien régulier correct de votre bicyclette vous assurera :

Un fonctionnement optimum – une plus longue durée de vie des pièces – une utilisation en toute sécurité – des frais d’entretien réduits

Chaque fois que vous utilisez votre bicyclette, son état évolue. Plus vous l’utilisez, plus les opérations d’entretien doivent être rapprochées. Nous vous recommandons de consacrer du temps à ces opérations d’entretien régulières. Pour vous aider, consultez les tableaux suivants et la partie 5 du présent manuel. Pour toute question, faites appel à un technicien spécialisé.

Entretien 1 – Lubrification

Fréquence	Pièce	Lubrifiant	Méthode de lubrification
Toutes les semaines	Chaîne	Huile	Brossage ou giclée
	Pignons	Huile	Brossage ou giclée
	Dérailleurs	Huile	Burette d’huile
	Etriers de frein	Huile	3 gouttes avec la burette d’huile
	Leviers de frein	Huile	2 gouttes avec la burette d’huile
Tous les mois	Manettes de dérailleur	Graisse au lithium	démonter
Tous les 6 mois	Roue libre	Huile	2 giclées avec la burette d’huile
	Câbles de frein	Graisse au lithium	Démontage
	Jeu de pédalier	Graisse au lithium	Démontage
Tous les ans	Pédales	Graisse au lithium	Démontage
	Câbles de dérailleur	Graisse au lithium	Démontage
	Roulements de roue	Graisse au lithium	Démontage
	Jeu de direction	Graisse au lithium	Démontage
	Tige de selle	Graisse au lithium	Démontage

Nota : la fréquence des opérations d’entretien augmente en cas d’utilisation dans des conditions humides ou poussiéreuses. Ne lubrifiez pas exagérément les pièces – éliminez le lubrifiant en excédent pour éviter toute accumulation d’impuretés. N’utilisez jamais de dégraissant pour lubrifier la chaîne (WD-40™)

Problème	Cause possible	Mesure corrective
Les vitesses ne fonctionnent pas correctement	<ul style="list-style-type: none"> - Câble de dérailleur Grippé/distendu/détérioré - Dérailleur avant ou arrière mal réglé - Système de transmission indexé mal réglé 	<ul style="list-style-type: none"> - Lubrifier/resserrer/remplacer les câbles - Régler les dérailleurs - Régler l'indexage
Patinage de la chaîne	<ul style="list-style-type: none"> - Plateau ou dents de pignon de roue libre usés de manière excessive/émoussés - Chaîne usée/distendue - Maillon de chaîne grippé - Chaîne/plateau/roue libre incompatibles 	<ul style="list-style-type: none"> - Remplacer le plateau, les pignons et la chaîne - Remplacer la chaîne - Lubrifier ou remplacer le maillon - Faire appel à un atelier spécialisé
Dégagement de la chaîne du pignon de roue libre ou du plateau	<ul style="list-style-type: none"> - Plateau voilé - Plateau desserré - Dents de plateau cintrées ou cassées - Mauvais alignement du dérailleur arrière ou avant 	<ul style="list-style-type: none"> - Rectifier le plateau si possible ou le remplacer - Resserrer les vis de fixation - Réparer ou remplacer le plateau/le pédalier - Régler la course du dérailleur
Cliquetis permanent au pédalage	<ul style="list-style-type: none"> - Maillon de chaîne grippé - Axe de pédale/roulements desserrés - Axe de pédalier/roulements desserrés - Axe de pédalier cintré - Pédalier desserré 	<ul style="list-style-type: none"> - Lubrifier la chaîne/régler le maillon de la chaîne - Régler les roulements/l'écrou d'axe - Régler le pédalier - Remplacer l'axe de pédalier ou les pédales - Resserrer les vis de manivelle
Grincement au pédalage	<ul style="list-style-type: none"> - Roulements de pédale trop serrés - Galets de dérailleur sales/grippés 	<ul style="list-style-type: none"> - Régler les roulements - Nettoyer et lubrifier les galets
Manque de précision de la direction	<ul style="list-style-type: none"> - Roues non alignées avec le cadre - Jeu de direction desserré ou grippé 	<ul style="list-style-type: none"> - Aligner correctement les roues - Régler/resserrer le jeu de direction - Faire appel à un atelier spécialisé pour rectifier le cadre

Problème	Cause possible	Mesure corrective
La roue libre ne tourne pas	- Axes de cliquet internes de la roue libre bloqués	- Lubrifier. Si le problème persiste, remplacer la roue libre
Les freins ne fonctionnent pas correctement	- Patins de frein usés - Patins de frein/jante graisseux, humides ou sales - Câbles de frein distendus/détériorés - Leviers de frein grippés - Freins mal réglés	- Remplacer les patins de frein - Nettoyer les patins et la jante - Nettoyer/régler/remplacer les câbles - Régler les leviers de frein - Centrer les freins
Grincement des freins lors du serrage	- Patins de frein usés - Pincement incorrect des patins de frein - Patins de frein/jante sales ou humides - Etriers de frein desserrés	- Remplacer les patins - Corriger le pincement des patins - Nettoyer les patins et la jante - Resserrer les vis de fixation
Cognement ou vibration lors du serrage des freins	- Hernie au niveau de la jante ou jante voilée - Vis de fixation de frein desserrées - Freins mal réglés - Fourche desserrée dans le tube de direction	- Rectifier la roue ou faire appel à un atelier spécialisé - Resserrer les vis - Centrer les freins et/ou régler le pincement des patins de frein - Resserrer le jeu de direction
Instabilité de la roue	- Axe cassé - Roue voilée - Moyeu desserré - Jeu de direction grippé - Roulements de moyeu écrasés - Mécanisme à blocage rapide desserré	- Remplacer l'axe - Rectifier la roue - Régler les roulements de moyeu - Régler le jeu de direction - Remplacer les roulements - Régler le mécanisme à blocage rapide
Crevaisons fréquentes	- Chambre à air ancienne ou défectueuse - Bande de roulement/enveloppe du pneu usée - Pneu et jante incompatibles - Pneu non contrôlé après précédente crevaison - Pression de gonflage insuffisante - Rayon sorti de la jante	- Remplacer la chambre à air - Remplacer le pneu - Monter un pneu correct - Retirer l'objet tranchant du pneu - Corriger la pression de gonflage - Redresser le rayon

JANTES ET PNEUS

Roues décentrées

Soulevez chaque roue du sol et tournez-la pour définir si elle présente un faux-rond ou un voile. Si les roues ne sont pas en ligne droite, elles doivent être réglées. Cette opération est difficile et doit être confiée à un réparateur spécialisé.

Rayons cassés ou desserrés

Vérifiez que tous les rayons sont serrés et qu'aucun n'est manquant ni détérioré.

Attention : ce type d'anomalie peut aboutir à une instabilité importante et causer un accident si elle n'est pas corrigée.

A nouveau, il est conseillé de confier les réparations sur les rayons à un réparateur spécialisé.

Roulements de moyeu desserrés

Soulevez chaque roue du sol et essayez de la tourner d'un côté et de l'autre.

Attention : en cas de jeu entre l'axe et le moyeu, n'utilisez pas la bicyclette. Un réglage est nécessaire.

Écrous d'axe

Vérifiez que ces écrous sont serrés avant chaque utilisation de la bicyclette.

Blocage rapide

Vérifiez que ces mécanismes sont en position fermée et correctement verrouillés avant chaque utilisation de la bicyclette.

! N'utilisez pas la bicyclette avec des roues mouillées ! Ne nettoyez pas les jantes avec des produits huileux ou gras. Lors du nettoyage, utilisez un chiffon propre, ou lavez avec de l'eau savonneuse, rincez et séchez à l'air comprimé. Lors de la lubrification de votre bicyclette, ne lubrifiez pas les surfaces de contact des patins de frein sur la jante. Toute détérioration des rayons risque d'entraîner un accident !

Les pneus doivent être entretenus régulièrement pour assurer la tenue de route et la stabilité de la bicyclette Contrôlez les points suivants :

Pression de gonflage

Assurez-vous que les pneus sont gonflés à la pression indiquée sur leur flanc. Il est recommandé d'utiliser un manomètre et une pompe à main plutôt qu'une machine de gonflage de station-service. Attention : en cas de gonflage des pneus avec une machine de station-service, procédez avec précaution pour ne pas provoquer un sur-gonflage des pneus, susceptible de provoquer une explosion.

Position du talon

Lors du gonflage ou du remontage d'un pneu, assurez-vous que le talon est correctement positionné dans la jante avant de gonfler le pneu.

Bande de roulement

Vérifiez que la bande de roulement ne présente pas de signes d'usure excessive, de méplats, de coupures ou d'autres détériorations. Des pneus usés de manière excessive ou détériorés doivent être remplacés.

Valves

Assurez-vous que les capuchons de valve sont en place et que les valves sont exemptes d'impuretés. Une fuite lente causée par la pénétration d'impuretés peut aboutir à un dégonflement du pneu et potentiellement à une situation dangereuse.

Pressions de gonflage recommandées :

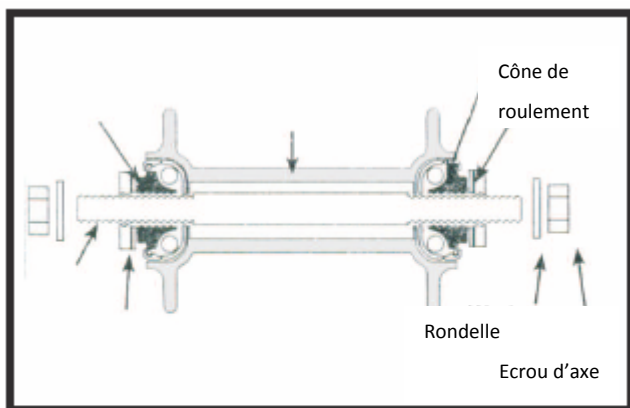
BMX (16''-20'') 2,5-3,5 bars

Vélo de montagne « MTB » (26'') 3-4,5 bars

Vélo de ville (700 x 35) 5-6,5 bars

Vélo de compétition (700C x 25) 7,5-9 bars

Vélo pour enfant (700C x 38) 2-3 bars



Réglages des roulements de moyeu

Les roulements de moyeu de l'une ou l'autre roue doivent être réglés s'ils présentent un jeu latéral excessif.

1. Vérifiez qu'aucun contre-écrou n'est desserré.
2. Pour le réglage, déposez la roue de la bicyclette et desserrez le contre-écrou d'un côté du moyeu tout en maintenant le cône de roulement du même côté avec une clé à fourche plate.
3. Tournez le cône de réglage pour éliminer le jeu.
4. Resserrez le contre-écrou tout en maintenant le cône de réglage en position.
5. Vérifiez que la roue peut tourner librement sans jeu latéral excessif.



Comment réparer un pneu crevé

Si vous devez réparer un pneu, procédez comme suit :

1. Déposez la roue de la bicyclette.
 2. Dégonflez totalement le pneu en appuyant sur la valve.
- Dégagez le talon du pneu en le repoussant vers l'intérieur sur toute la circonférence de la jante.
3. Faites passer l'un des côtés du talon par dessus le bord de la jante. Utilisez un démonte-pneu, et non un tournevis, car ce dernier risque de détériorer la jante et le pneu.
 4. Déposez la chambre à air, en laissant le pneu sur la jante.
 5. Localisez les fuites et réparez-les à l'aide du kit de réparation de chambre à air, en suivant scrupuleusement les instructions, ou remplacez la chambre à air. Assurez-vous que la taille de la chambre à air de rechange corresponde à la taille figurant sur le flanc du pneu et que la valve est du type approprié pour votre bicyclette.

6. Identifiez la position de la fuite dans la chambre à air avec le pneu pour localiser la cause possible et repérez l'emplacement sur le pneu.

7. Déposez complètement le pneu et recherchez un clou, un éclat de verre, etc. puis, le cas échéant, éliminez le corps étranger. Inspectez également l'intérieur de la jante pour vous assurer de l'absence de rayon détaché, de rouille ou d'autres anomalies. Remplacez le fond de jante recouvrant les extrémités des rayons s'il est détérioré.

8. Remontez un côté du pneu sur la jante.

9. A l'aide d'une pompe à main, gonflez la chambre à air de sorte qu'elle prenne légèrement sa forme.

10. Faites passer la valve dans l'orifice de la jante et engagez la chambre à air dans le pneu.

11. Remontez manuellement l'autre côté du pneu en repoussant le bord vers le centre de la jante.

Commencez par le côté opposé de la valve et poursuivez sur toute la circonférence de la jante.

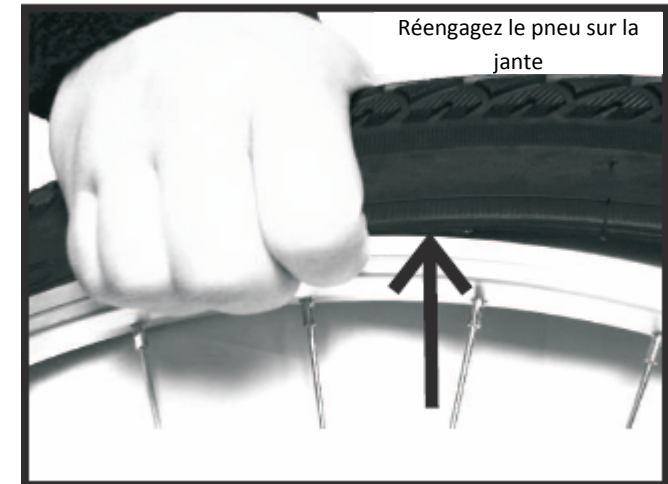
12. Avant que le pneu ne soit totalement monté, tirez sur la valve pour l'engager correctement dans la jante et assurez-vous que le pneu puisse être monté d'équerre.

13. Montez le reste du pneu en engageant la partie la plus difficile à l'aide de vos pouces. Nota : évitez d'utiliser le démonte-pneu car il risque de crever la chambre à air et de détériorer le pneu.

14. Vérifiez que la chambre à air n'est pas coincée entre la jante et le talon du pneu.

15. A l'aide d'une pompe à main, gonflez la chambre à air jusqu'à ce que le pneu commence à prendre forme. Tournez la roue et regardez les lignes de moulage du pneu. Elles doivent être équidistantes du bord de la jante sur toute la circonférence de la roue. Lorsque le pneu est correctement monté, gonflez-le à la pression figurant sur son flanc. Utilisez un manomètre pour vérifier la pression.

16. Remettez en place la roue dans le cadre en vérifiant que tous les mécanismes de vitesse, de frein et de blocage rapide sont correctement réglés.

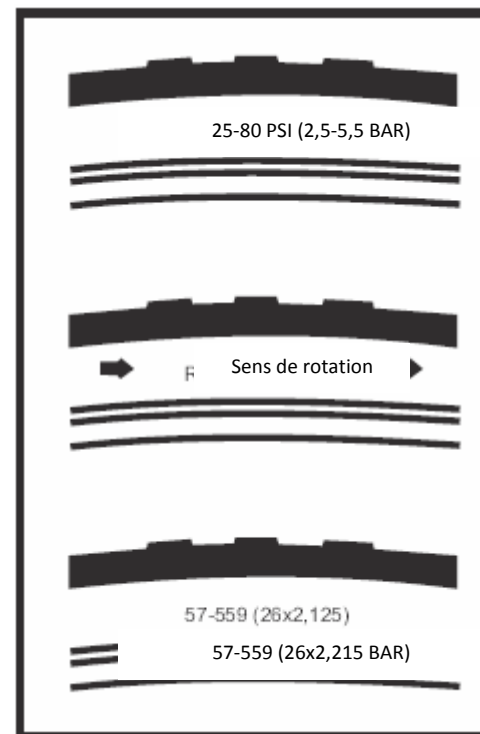


Pneus

La taille, la pression et, sur certains pneus haute performance, l'usage recommandé sont indiqués sur le flanc du pneu (voir schéma). A votre niveau, l'information essentielle concerne la pression de gonflage. Ne gonflez jamais un pneu au-delà de la pression de gonflage maximum prescrite indiquée sur le flanc du pneu. Le gonflage du pneu à sa pression maximum recommandée offre la résistance au roulement la plus faible mais affecte le confort de conduite. Une pression de gonflage insuffisante pour le poids du cycliste et les conditions du terrain peut entraîner une crevaison, la chambre à air risquant d'être pincée entre la jante et la route. Faites regonfler vos pneus à la pression optimum par votre distributeur.

Valves

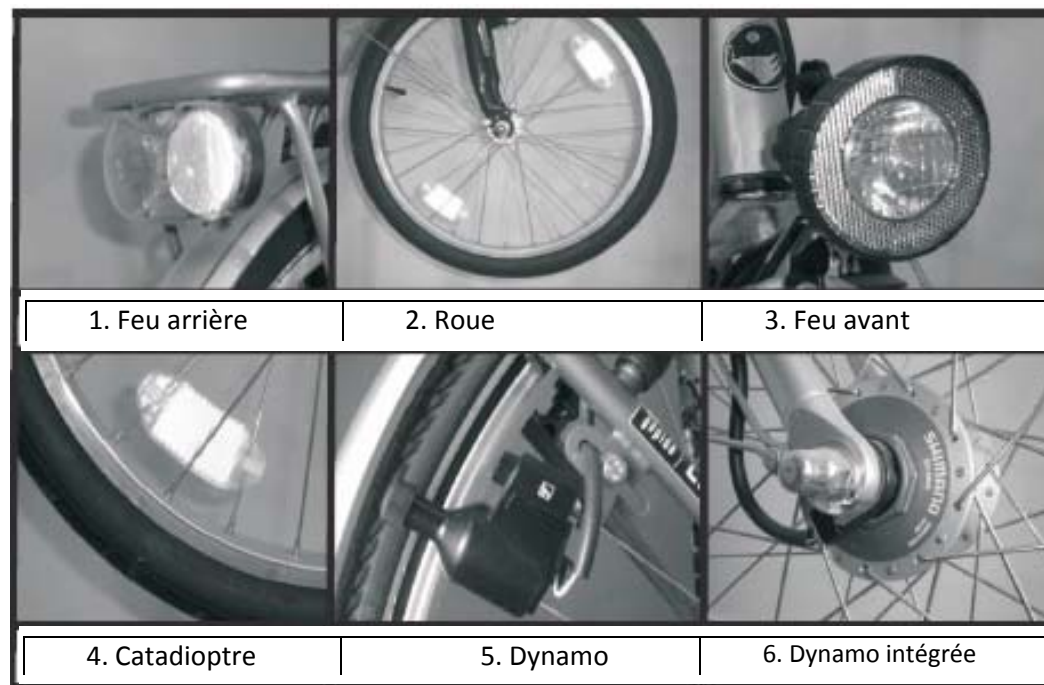
Nos bicyclettes sont équipées de valves « Schraeder » (d'origine américaine), Presta (d'origine française) et Dunlop (d'origine allemande). Sur les valves « Schraeder » et Dunlop : pour gonfler le pneu, retirez le capuchon de valve, engagez la pompe sur l'embout de la valve et gonflez. Pour dégonfler le pneu, appuyez sur la tige de la valve. Sur les valves Presta : pour gonfler le pneu, retirez le capuchon de valve, desserrer l'écrou de valve de quelques tours. Engagez le raccord de gonflage sur la valve et gonflez. Resserez l'écrou de valve. Pour dégonfler le pneu, desserrez l'écrou de valve et appuyez sur la valve.



Eclairage

Pour votre sécurité, nous vous recommandons de vous assurer du bon fonctionnement de l'éclairage de votre bicyclette en tous temps. La réglementation routière impose de disposer d'un éclairage parfaitement visible et opérationnel. L'éclairage doit fonctionner de façon fiable même lorsqu'il pleut. Vous trouverez ci-dessous les principaux réglages à effectuer afin d'éviter tout problème :

La Dynamo de la bicyclette (appellation abusive pour décrire un alternateur) produit un courant électrique alternatif servant à alimenter l'éclairage. La dynamo latérale (Fig. 5) est la plus usitée car elle est à la fois légère et simple à monter. Pour un fonctionnement optimal et une usure réduite du pignon, l'axe de rotation doit être positionné de telle manière que si on le prolonge virtuellement, il passe exactement au centre de l'axe de moyeu. Le pignon usé peut être remplacé mais il est conseillé d'utiliser un capuchon de dynamo. Il existe également des dynamos plus évoluées techniquement et intégrées au moyeu (Fig. 6). Ce type de dynamo présente l'avantage d'être étanche, peu encline à l'usure et extrêmement efficace.



L'intensité de l'éclairage avant peut être améliorée en optant pour un feu halogène. Les feux arrière sont généralement à diodes (Fig. 1). L'avantage des diodes ne réside pas dans leur plus longue durée de vie mais dans leur consommation moindre. Une partie du courant est stocké par un condensateur qui alimente les diodes lorsque la bicyclette ne roule pas. Les diodes blanches constituent ainsi un projecteur automatique pour le feu avant (Fig. 3).

Les nouvelles technologies de capteur permettent d'améliorer le fonctionnement des dynamos intégrées au moyeu. Un capteur monté dans le feu et commandé selon le degré de luminosité provoque l'allumage automatique du feu à la tombée de la nuit. En outre, il peut permettre d'utiliser le feu en continu en cas de brouillard ou de le désactiver totalement. L'utilisation de feux fonctionnant à piles est également répandue, mais il est recommandé de ne les utiliser qu'en guise d'éclairage auxiliaire (sauf sur les bicyclettes de compétition de moins de 11 kg).

Les catadioptres font également partie intégrante de l'éclairage (Fig. 2 et 4). Les recommandations en la matière sont les suivantes :

- Catadioptre blanche à l'avant avec surface la plus grande possible
- Catadioptre rouge à l'arrière de grande taille
- Catadioptres de rayon jaunes (Fig. 2)
- Catadioptre blanche sur les rayons ou bande réfléchissante sur le pneu
- Catadioptres blanches sur les deux pédales

Recherche d'incidents au niveau du système d'éclairage :

Vérifiez tout d'abord les ampoules des feux avant et arrière. Les ampoules ne doivent pas être endommagées. Les ampoules noirâtres sont défectueuses. Vérifiez les branchements des ampoules dans les feux avant et arrière. Des dépôts blanchâtres et verdâtres sont synonymes de rouille. Éliminez la rouille sur les branchements pour un fonctionnement optimum du circuit. Vérifiez le cheminement des câbles pour identifier tout dommage visible, et les branchements à la recherche de corrosion causée par la pluie et les projections salines. Dans ce cas, déconnectez le branchement, procédez au nettoyage puis reconnectez le branchement. Vérifiez la masse. En cas d'anomalie, branchez une batterie de 4,5 V sur les pôles de la dynamo. Si les feux fonctionnent, la dynamo est défectueuse. Si les feux ne fonctionnent pas, faites appel à un réparateur spécialisé pour réparer le circuit électrique. Généralement, toutes les bicyclettes sont dotées d'un circuit électrique. Tout système d'éclairage incomplet ou défectueux est non seulement illégal mais dangereux car il vous empêche d'être vu des autres usagers de la route.

SYSTEME D'ENTRAINEMENT

Le système d'entraînement d'une bicyclette se réfère à toutes les pièces qui transmettent la puissance à la roue arrière, notamment les pédales, la chaîne, le plateau, le pédalier et la roue libre.

PEDALES

Les pédales sont disponibles en différentes formes, tailles et matériaux. Chaque type de pédale est conçu pour un usage spécifique. Certaines pédales peuvent être équipées de cale-pieds et de courroies. Ces accessoires permettent de maintenir le pied correctement positionné sur la pédale et de permettre au cycliste d'exercer de façon optimum l'effort de traction et la pression d'appui sur les pédales. L'utilisation de cale-pieds avec courroies nécessite un temps de familiarisation pour une utilisation en toute sécurité.



Inspection

Les pédales doivent être inspectées tous les mois, en se concentrant plus particulièrement sur les points suivants :

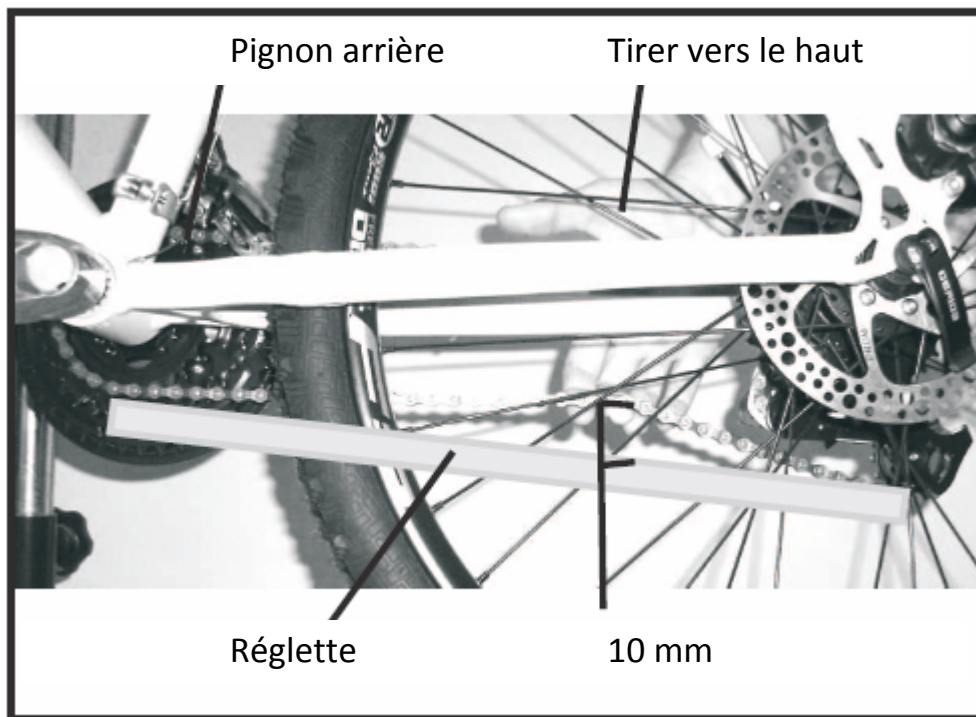
- Vérifiez le serrage des pédales sur les manivelles. Si les pédales se desserrent, elles risquent d'entraîner une situation dangereuse mais également de provoquer des détériorations irrémédiables des manivelles.
- Vérifiez que les roulements des pédales sont correctement réglés. Déplacez les pédales vers le haut et vers le bas, et de gauche à droite, et faites-les tourner à la main. Si vous identifiez tout desserrage ou dureté dans les roulements de pédale, un réglage, une lubrification ou un remplacement est nécessaire.
- Assurez-vous que les catadioptrés des pédales avant et arrière sont propres et correctement fixés.
- Assurez-vous également que les cale-pieds, selon l'équipement, sont correctement fixés sur les pédales.

Fixation

Nota : les pédales droite et gauche d'une bicyclette ont chacune un filetage différent et ne sont pas interchangeables. N'engagez jamais une pédale à force dans la manivelle de l'autre pédale. La pédale droite, qui se fixe côté plateau, est repérée par un « R » à l'extrémité de l'axe et se visse dans le sens des aiguilles d'une montre. La pédale gauche, qui se fixe sur l'autre manivelle, est repérée par un « L » et se visse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Engagez les pédales dans leur manivelle respective et commencez à visser à la main. Lorsque l'axe est complètement vissé, complétez le serrage à l'aide d'une clé de 15 mm.

Lors de la dépose de la pédale, la pédale côté droit se dévisse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, à l'inverse du montage. Lors du remplacement des pédales d'origine, assurez-vous que leur taille et leur filetage sont compatibles avec les manivelles de votre bicyclette. Les bicyclettes utilisent un ou deux types de manivelle, lesquelles présentent différents types de filetage d'axe. Votre bicyclette peut être équipée de manivelles de type monobloc sans axe séparé. Celles-ci reçoivent des pédales avec filetage 1/2" (12,7 mm). Les bicyclettes équipées d'un pédalier en trois parties avec axe, manivelle gauche et manivelle droite séparés reçoivent des pédales au filetage 9/16" (14 mm).

Nota : N'essayez jamais d'engager à force une pédale présentant une taille de filetage incorrecte dans une manivelle.



CHAINES

Inspection

La chaîne doit être propre, exempte de rouille et lubrifiée régulièrement afin d'optimiser sa durée de vie en service. La chaîne doit être remplacée si elle est distendue, cassée ou n'assure pas efficacement le passage des vitesses.

Lubrification

La chaîne doit être lubrifiée avec de l'huile légère au moins une fois par mois, ou après utilisation dans des environnements humides, boueux ou poussiéreux. Veillez à éliminer tout excédent d'huile et à ne pas projeter d'huile sur les surfaces de contact des freins sur les jantes et sur les pneus.

Réglage et remplacement

Sur les bicyclettes à dérailleur, le dérailleur arrière tend automatiquement la chaîne.

Pour régler la chaîne sur les bicyclettes mono-vitesses à roue libre à frein à rétropédalage ou à triple vitesse :

1. Desserrez les écrous d'axe arrière (et le clip du frein à rétropédalage selon l'équipement) et déplacez la roue vers l'avant pour détendre la chaîne ou vers l'arrière pour la tendre.
2. Lorsque le réglage est correct, la chaîne doit présenter un débattement vertical d'environ 10 mm en son centre entre la plateaux et le pignon arrière. Centrez la roue dans le cadre et resserrez les écrous d'axe après tout réglage.

Les bicyclettes à dérailleur utilisent des chaînes plus étroites et nécessitent un outil spécial pour le montage et le démontage des maillons de chaîne, ou pour la modification de la longueur de chaîne. Pour déposer la chaîne, mettez en place l'outil à rivet de sorte que l'axe du pointeau soit centré sur l'un des rivets de la chaîne. Dégagez presque totalement le rivet puis reculez le pointeau et retirez l'outil. Tout en maintenant la chaîne des deux côtés du rivet, cintrez-la légèrement pour dégager le maillon du rivet. Pour le remontage, engagez la chaîne sur le plateau, le pignon arrière et la cage de dérailleur avec le rivet orienté vers l'extérieur de la bicyclette. Ramenez les deux extrémités dans l'outil spécial et engagez le rivet à l'aide du pointeau. Veillez à ne pas engager le rivet trop loin dans le flasque.

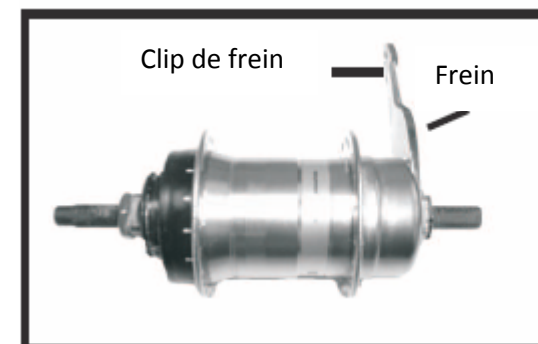


Inspection de la roue libre

! A l'instar de la chaîne, la roue libre doit être propre et correctement lubrifiée. Si la chaîne est usée et doit être remplacée, il est fort probable que la roue libre soit également usée et doive être remplacée. Dégagez la chaîne de la roue libre et tournez-la avec la main. Si vous percevez un bruit de grincement ou si la roue libre s'arrête brusquement, il se peut qu'elle doive être réglée ou remplacée. Ces opérations dépassent le cadre de ce manuel, nous vous invitons donc à faire appel à un réparateur spécialisé.

Moyeu avec frein à rétropédalage

De nombreux BMX et bicyclettes pour enfant sont équipés d'un frein à rétropédalage intégré au moyeu. Les principaux avantages de ce type de frein sont sa fiabilité et sa facilité d'utilisation. Le frein est actionné en pédalant à l'envers et permet ainsi au cycliste de ralentir, s'il le souhaite. Il existe différents modèles de frein à rétropédalage et leurs mécanismes internes sont très complexes. Ils nécessitent un entretien régulier : lubrification, réglage ou remplacement, qui doit être confié à un réparateur spécialisé. Le pignon de moyeu avec frein à rétropédalage doit être propre et huilé en même temps que la chaîne.



! Assurez-vous que le frein est correctement fixé à la base avec le clip de frein. A défaut, le frein ne fonctionnera pas.

PARTIE 6 - GARANTIE

Qualité du produit et garantie de la bicyclette

Nous sommes ravis de vous accueillir parmi nos clients et vous félicitons d'avoir opté pour une bicyclette GEDIPA. Conformément à la législation européenne en vigueur, votre bicyclette est assortie d'une garantie de 2 ans, qui débute à compter de la date de livraison. La date d'achat est certifiée par la signature du reçu par l'acheteur et le vendeur et la facture.

Toute anomalie non identifiée lors de la livraison doit être prouvée par le vendeur et ne doit pas résulter d'une mauvaise utilisation. La garantie débute à la date à laquelle vous prenez livraison de votre bicyclette chez votre distributeur, date certifiée par votre signature. Nous vous conseillons de conserver le bon de livraison et la facture d'achat pendant toute la période de garantie. En cas de problème, vous avez droit à une compensation, une réparation de l'anomalie ou un remplacement. Dans ce cas, le vendeur prendra à sa charge tous les frais de livraison, de main-d'œuvre et de pièces. Tous les droits du vendeur sont invalidés s'il est prouvé que celui-ci avait connaissance de l'anomalie au moment de la livraison. Généralement, ces droits sont valables pendant 2 ans.

1 Une demande en garantie est possible dans les cas suivants :

- Défaut de matière ou de fabrication
- Défaut existant au moment de la livraison de la bicyclette
- Détérioration de la bicyclette causée par une usure anormale d'une pièce

2. Une demande en garantie n'est pas applicable dans les cas suivants :

- détériorations causées par un usage incorrect ou un choc violent
- détériorations causées par un manque d'entretien, un entretien inadéquat, des modifications ou un remplacement inapproprié d'une pièce
- usure normale des pièces, sauf défaut de matière ou de fabrication
- détériorations causées par des accidents ou des chocs externes exceptionnels ne résultant pas d'un défaut du produit
- détériorations causées par l'installation de nouvelles pièces ou détériorations liées au montage
- détériorations résultant de l'utilisation de la bicyclette en compétition.

Conditions de garantie

Nous assortissons généralement nos produits d'une garantie de 2 ans, sauf autre législation applicable. Pour toute défaillance des pièces SHIMANO, le fabricant propose une garantie de 1 an. La garantie légale ne s'applique pas aux détériorations causées par un mauvais usage. Les détériorations découlant d'un accident, d'un choc externe exceptionnel, d'un mauvais usage ou d'un entretien inapproprié ne sont pas couverts par la garantie.

Evitez de procéder à des modifications des réglages des dérailleurs, du système de freinage, du guidon, du cadre et de la fourche en dehors des entretiens réguliers car ces interventions risquent d'invalider la garantie. Dans ce cas, le fabricant des bicyclettes GEDIPA n'accepte aucune responsabilité et n'applique plus la garantie.

Le remplacement n'est possible que pour les pièces détériorées et non pour la bicyclette complète. La garantie s'applique uniquement pour le premier propriétaire de la bicyclette et pour les remplacements ; elle n'inclut pas le coût de réparations complémentaires. En cas de demande de garantie, le client doit fournir une copie de la facture originale.

Demandes de garantie concernant la bicyclette/les pièces

Les demandes de garantie sont de la compétence de votre distributeur. Faites systématiquement appel à lui en la matière. Il peut vous aider en cas de problème et prendre les mesures nécessaires. La procédure de demande de garantie n'est cependant pas gérée par lui dans tous les cas. Certains fournisseurs de moyeux, éclairages, suspensions ou freins disposent de leur propre réseau de service, notamment SHIMANO, MAGURA, RST, ROCK SHOX, etc. Les pièces détériorées et informations utiles doivent être envoyées directement audit fabricant par le distributeur.

Liste des pièces d'usure

Chaîne

La chaîne s'use à mesure de l'utilisation de la bicyclette. La rapidité d'usure dépend du traitement et de l'utilisation (capacité, conditions humides, saleté, projection saline, etc.). La durée de vie peut être prolongée par une lubrification et un nettoyage réguliers mais la chaîne doit être changée à l'expiration de sa durée de vie.

Plateau

Le plateau s'use à mesure de l'utilisation de la bicyclette. La rapidité d'usure dépend du traitement et de l'utilisation (capacité, conditions humides, saleté, projection saline, etc.). La durée de vie peut être prolongée par une lubrification et un nettoyage réguliers mais le plateau doit être changé à l'expiration de sa durée de vie.

Pièces d'usure des manettes de dérailleur et des leviers de frein

Les pièces des manettes de dérailleur et des leviers de frein doivent être nettoyées régulièrement et remplacées si nécessaire, d'autant plus si la bicyclette est remise à l'extérieur.

Patins de frein

A l'usage, les patins de frein s'usent. La rapidité d'usure dépend de l'utilisation. Dans le cas d'une utilisation fréquente en descente ou en compétition, les patins doivent être remplacés plus souvent. Vérifiez régulièrement l'état des patins et faites appel à un professionnel pour leur remplacement.

Jante

Du fait de l'interaction entre les jantes et les patins, celles-ci peuvent également s'user. L'état des jantes doit donc être vérifié souvent (par exemple lors du gonflage des pneus). Si de petites fissures sont visibles sur la jante ou si lors du gonflage des pneus, la jante se déforme, celle-ci est déjà usée. Par ailleurs, il existe des jantes avec indicateur d'usure.

Pneu

A l'usage, les pneus s'usent. La rapidité d'usure dépend de l'utilisation et est largement influencée par l'utilisateur. Des freinages brusques, bloquant les pneus, réduisent nettement la durée de vie des pneus. La pression de gonflage doit être vérifiée régulièrement et, si nécessaire, réglée à la valeur prescrite par le fabricant et/ou indiquée sur la bicyclette.

Chambres à air

A l'usage, les chambres à air s'usent. La rapidité d'usure dépend de la régularité des contrôles et de la pression de gonflage.

Eclairage et catadioptre

Les éclairages sont des dispositifs essentiels à la sécurité. Aussi, avant chaque utilisation de la bicyclette, vérifiez le fonctionnement des éclairages avant et arrière, et l'état des catadioptres. En cas de besoin, les ampoules doivent être remplacées. Conservez systématiquement une ampoule de rechange avec vous en cas de nécessité.

Poignées

A l'usage, les poignées s'usent. En cas de besoin, elles doivent être remplacées. Vérifiez que les poignées sont fixées sur le cintre sans jeu.

Vernis

L'application régulière d'une couche de vernis permet de préserver l'état neuf de la bicyclette. Les détériorations mineures peuvent être corrigées avec du polish. L'ensemble de la bicyclette peut être protégé par un lustrage régulier.

Jeu de direction

A l'usage, le jeu de direction peut s'user. En raison des vibrations permanentes s'exerçant sur la bicyclette, le roulement peut être détérioré. En cas de problème, faites appel à votre réparateur.

Adresse

Déclaration d'acceptation

Liste des pièces d'usure :

- 1 Pneu
- 2 Jante
- 3 Chaîne
- 4 Base/plateau
- 5 Système de freinage
- 6 Certaines pièces du système d'éclairage
- 7 Guidon
- 8 Dérailleur et câbles de frein
- 9 Fourche de suspension
- 10 Peinture
- 11 Jeu de direction

Le client confirme par sa signature qu'il a contrôlé la bicyclette et qu'elle s'applique pas en cas de détériorations résultant d'une utilisation non conforme. La bicyclette est complètement assemblée et prête à l'usage.

Nom	
Adresse	
Modèle	
N° de série	Taille du cadre

Date de livraison
Note:
Date, signature de l'acheteur :

Type de bicyclette :

- Ville, balade, sportif, enfant
- Randonnée
- VTT
- ATB
- Grande randonnée
- Route
- Plage
- Electrique

Date, cachet, signature du distributeur :
