



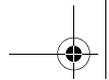
E-BIKES

TRADUCTION DU MODE D'EMPLOI
ORIGINAL

FR

Alpine Hawk EVO, Grinder EVO, Grinder EVO Carbon,
Harrier EVO, Millennial EVO, Millennial EVO Carbon,
WildFlow EVO RS, WildFlow EVO SL

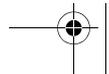
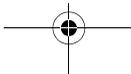
19-22-1001, 19-22-1002, 19-22-1003, 19-17-1033, 19-22-4001, 19-17-4003, 19-18-1061, 19-18-1062



Copyright

© ZEG Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft eG

Toute diffusion ou reproduction de ce mode d'emploi, ainsi que la valorisation et la divulgation de son contenu, sont interdites à moins d'être expressément autorisées. Toute violation donne droit à dédommagement. Tous droits réservés pour les cas d'enregistrement de brevets ou de modèles ou dessins.



Fiche technique

Nom, prénom de l'acheteur : _____

Date d'achat : _____

Modèle : _____

Numéro de cadre : _____

Numéro de type : _____

Poids à vide (kg) : _____

Taille des pneus : _____

Pression des pneus recommandée (bar)* : avant : _____ arrière : _____

Circonférence des roues (mm) : _____

Cachet de l'entreprise et signature :

*Après un changement de pneus, respectez les pressions des pneus admissibles indiquées sur les marquages sur les pneus. La pression des pneus recommandée ici ne peut pas être dépassée.

Table des matières

Table des matières

1	À propos de ce mode d'emploi	8
1.1	Fabricant	8
1.2	Lois, normes et directives	9
1.3	Autres documents applicables	9
1.4	Réserve de modifications	10
1.5	Langue	10
1.6	Pour votre sécurité	11
1.6.1	Formation, initiation et service après-vente	11
1.6.2	Consignes de sécurité de base	12
1.6.3	Avertissements	12
1.6.4	Marquages de sécurité	13
1.7	Pour votre information	13
1.7.1	Instructions d'action	13
1.7.2	Informations sur la plaque signalétique	13
1.7.3	Conventions de langage	16
1.8	Plaque signalétique	17
1.9	Identification	18
1.9.1	Mode d'emploi	18
1.9.2	Vélo	18
2	Sécurité	19
2.1	Exigences portant sur le cycliste	19
2.2	Risques pour les groupes vulnérables	19
2.3	Équipement de protection individuel	19
2.4	Utilisation conforme	19
2.4.1	Vélo de ville et tout chemin	20
2.4.2	Vélo tout terrain (mountain bike)	20
2.4.3	Vélo de course	21
2.4.4	Utilisation non conforme	22
2.4.5	Vélo de ville et tout chemin	22
2.4.6	Vélo tout terrain (mountain bike)	23
2.4.7	Vélo de course	23
2.5	Obligation de diligence	24
2.5.1	Exploitant	24
2.5.2	Cycliste	24

Table des matières

3	Description	25
3.1	Aperçu	25
3.2	Guidon	26
3.3	Roue et fourche	27
3.3.1	Valve	27
3.3.2	Suspension	29
3.3.3	Structure d'une fourche de suspension	30
3.3.3.1	Structure de l'amortisseur arrière	31
3.4	Système de freinage	32
3.4.1	Frein de jante	32
3.4.2	Frein à disque	34
3.4.3	Frein à rétro pédalage	35
3.5	Système d'entraînement électrique	36
3.5.1	Unité d'entraînement	38
3.5.2	Batterie	39
3.5.3	Unité de commande	41
3.5.3.1	Barre d'affichage	42
3.5.3.2	Niveau d'assistance	43
3.6	Chargeur	44
4	Caractéristiques techniques	45
5	Transport, stockage et montage	49
5.1	Transport	49
5.1.1	Transporter la batterie	51
5.1.2	Utiliser la sécurité de transport	51
5.2	Stocker	52
5.2.1	Interruption de l'utilisation	53
5.2.1.1	Préparer une interruption d'utilisation	53
5.2.1.2	Interrompre l'utilisation	53
5.3	Montage	54
5.3.1	Outils requis	54
5.3.2	Déballage	55
5.3.3	Contenu de la livraison	55
5.3.4	Mise en service	56
5.3.4.1	Contrôler la batterie	58
5.3.5	Monter la roue dans une fourche Suntour	59
5.3.5.1	Monter une roue avec un axe fileté (15 mm)	59
5.3.5.2	Monter une roue avec un axe fileté (20 mm)	61

Table des matières

5.3.5.3	Monter une roue avec l'axe de roue	62
5.3.6	Monter une roue avec l'attache rapide	66
5.3.7	Monter une roue dans la fourche FOX	69
5.3.7.1	Monter une roue avec attache rapide (15 mm)	69
5.3.7.2	Régler l'attache rapide FOX	70
5.3.7.3	Monter une roue avec des axes Kabolt	72
5.3.7.4	Contrôler la potence et le guidon	73
5.3.8	Vente du vélo	74
6	Avant le premier trajet	75
6.1	Régler la selle	75
6.1.1	Régler l'inclinaison de selle	75
6.1.2	Déterminer la hauteur de selle	76
6.1.3	Régler la hauteur de selle avec l'attache rapide	77
6.1.4	Régler la tige de selle réglable en hauteur	79
6.1.4.1	Baisser la selle	79
6.1.4.2	Monter la selle	79
6.1.5	Régler la position d'assise	80
6.2	Régler le guidon	81
6.2.1	Régler la hauteur du guidon	81
6.2.2	Tourner le guidon vers le côté	82
6.2.2.1	Contrôler la force de serrage de l'attache rapide	83
6.2.2.2	Régler la force de serrage de l'attache rapide	84
6.3	Régler le levier de frein	84
6.3.1	Régler le point de pression d'un levier de frein Magura	84
6.3.2	Régler la garde	85
6.3.2.1	Régler la garde d'un levier de frein Magura	86
6.4	Régler la fourche Suntour	87
6.4.1	Régler la course de suspension négative	88
6.4.1.1	Régler la course de suspension négative d'une fourche de suspension pneumatique	88
6.4.1.2	Régler la course de suspension négative d'une fourche de suspension en acier	90
6.4.2	Régler la détente	91
6.5	Régler la fourche FOX	92
6.5.1	Régler la course de suspension négative	93
6.5.2	Régler la détente	96
6.6	Régler l'amortisseur arrière Suntour	97
6.6.1	Régler la course de suspension négative	97

Table des matières

6.6.2	Régler la détente	98
6.6.3	Régler la compression	99
6.7	Régler l'amortisseur arrière FOX	101
6.7.1	Régler la course de suspension négative	101
6.7.2	Régler la détente	103
6.8	Roder les plaquettes de frein	104
7	Utilisation	105
7.1	Avant chaque trajet	107
7.2	Liste de contrôle avant chaque trajet	108
7.3	Chargeur	109
7.3.1	Brancher le chargeur au réseau électrique	111
7.4	Batterie	112
7.4.1	Charger la batterie	115
7.4.1.1	Charger la batterie dans l'unité de chargement	117
7.4.1.2	Charger la batterie sur le vélo	118
7.4.2	Insérer la batterie dans l'unité d'entraînement	119
7.4.3	Retirer la batterie de l'unité d'entraînement	120
7.5	Unité d'entraînement	121
7.5.1	Monter l'unité d'entraînement dans le vélo	121
7.5.2	Démonter l'unité d'entraînement du vélo	123
7.6	Système d'entraînement	125
7.6.1	Démarrer le système d'entraînement	125
7.6.2	Arrêter le système d'entraînement	125
7.6.3	Arrêt du système d'entraînement	126
7.7	Unité de commande	127
7.7.1	Utiliser l'assistance de poussée	127
7.7.2	Sélectionner le niveau d'assistance	128
7.8	Changement de vitesse	129
7.8.1	Utiliser le dérailleur	129
7.9	Frein	130
7.9.1	Utiliser le levier de frein	134
7.9.2	Utiliser le frein à rétropédalage	134
7.10	Suspension et amortissement	135
7.10.1	Régler la compression de la fourche Fox	135
7.10.2	Régler la compression de l'amortisseur Fox	136
8	Entretien	138
8.1	Nettoyage et soin	140
8.1.1	Après chaque trajet	140

Table des matières

8.1.1.1	Nettoyer la fourche de suspension	140
8.1.1.2	Nettoyer l'amortisseur arrière	140
8.1.1.3	Nettoyer les pédales	140
8.1.2	Nettoyage complet	141
8.1.2.1	Nettoyer le cadre	142
8.1.2.2	Nettoyer la potence	142
8.1.2.3	Nettoyer l'amortisseur arrière	142
8.1.2.4	Nettoyer la roue	142
8.1.2.5	Nettoyer les éléments d'entraînement	143
8.1.2.6	Nettoyer la chaîne	143
8.1.2.7	Nettoyer la batterie	144
8.1.2.8	Nettoyer l'écran	144
8.1.2.9	Nettoyer l'unité d'entraînement	145
8.1.2.10	Nettoyer les freins	146
8.1.3	Entretien	147
8.1.3.1	Entretien le cadre	147
8.1.3.2	Entretien la potence	147
8.1.3.3	Entretien la fourche	147
8.1.3.4	Entretien les éléments d'entraînement	147
8.1.3.5	Entretien les pédales	147
8.1.3.6	Entretien la chaîne	148
8.1.3.7	Entretien les éléments d'entraînement	148
8.2	Entretien	149
8.2.1	Roue	149
8.2.2	Système de freinage	150
8.2.3	Câbles électriques et câbles de frein	150
8.2.4	Changement de vitesse	150
8.2.5	Potence	151
8.2.6	Contrôler la tension de la chaîne ou courroie	151
8.2.7	Prise USB	152
8.2.8	Fourche de suspension	152
8.3	Inspection	153
8.4	Corriger et réparer	155
8.4.1	Utiliser exclusivement des pièces et lubrifiants d'origine	155
8.4.2	Axe avec attache rapide	156
8.4.2.1	Contrôler l'attache rapide	157
8.4.3	Corriger la pression des pneus	158
8.4.3.1	Valve Dunlop	158

Table des matières

8.4.3.2	Valve Presta	159
8.4.3.3	Valve Schrader	160
8.4.4	Régler le changement de vitesse	161
8.4.5	Changement de vitesse actionné par câble, simple	161
8.4.6	Changement de vitesse actionné par câble, à deux câbles	162
8.4.7	Poignée de vitesse rotative à actionnement par câble, à deux câbles	163
8.4.8	Compenser l'usure des patins de frein	164
8.4.9	Frein de jante à actionnement hydraulique	164
8.4.10	Frein à disque à actionnement hydraulique	165
8.4.11	Remplacer l'éclairage	165
8.4.12	Régler le phare avant	165
8.4.13	Réparation par le revendeur spécialisé	165
8.4.14	Réparation par le revendeur spécialisé	166
8.4.15	Premières mesures	167
8.4.16	Le système d'entraînement ou l'unité de commande ne démarrent pas	169
8.5	Accessoires	170
8.5.1	Siège enfant	170
8.5.2	Remorque pour vélo	173
8.5.3	Porte-bagages	174
9	Recyclage et mise au rebut	175
9.1	Déclaration de conformité CE	178
9.2	Liste des illustrations	179
9.3	Index des matières	183

À propos de ce mode d'emploi

1

À propos de ce mode d'emploi

Lisez ce mode d'emploi avant la mise en service du vélo pour utiliser toutes les fonctions de manière sûre et adéquate. Il ne remplace pas une formation personnelle par le revendeur spécialisé qui fournit le vélo. Le mode d'emploi fait partie intégrante du vélo. Si le vélo est cédé un jour, le mode d'emploi doit donc être transmis au propriétaire suivant.

Ce mode d'emploi est essentiellement destiné au cycliste et à l'exploitant du vélo, qui sont en général des non-spécialistes sur le plan technique.



Si des passages du texte s'adressent expressément à un personnel spécialisé (par exemple mécaniciens deux-roues), ceci est indiqué par un symbole d'outil.

Le personnel de tous les revendeurs spécialisés, grâce à sa formation spécialisée, est en mesure d'identifier les risques et d'éviter les dangers qui peuvent survenir lors de la maintenance, de l'entretien et de la réparation du vélo. Pour les non-spécialistes, les informations destinées au personnel spécialisé n'invitent jamais à une action.

1.1

Fabricant

Le fabricant du vélo est :

ZEG Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft eG
Longericher Straße 2
50739 Köln, Germany

Tél. : +49 221 17959 0
Fax : +49 221 17959 31
E-mail : info@zeg.de
Internet : www.zeg.de

À propos de ce mode d'emploi

1.2 Lois, normes et directives

Ce mode d'emploi tient compte des exigences essentielles des normes suivantes :

- Directive 2006/42/CE Machines,
- Directive 2014/30/UE, Compatibilité électromagnétique,
- Norme EN ISO 12100:2010 Sécurité des machines – Principes généraux de conception – Appréciation du risque et réduction du risque,
- Norme EN 15194:2015, Cycles – Cycles à assistance électrique – Bicyclettes EPAC,
- Norme EN ISO 4210, Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes,
- Norme EN 11243:2016, Cycles – Porte-bagages pour bicyclettes – Exigences et méthodes,
- Norme EN 82079-1:2012, Établissement des instructions d'utilisation – Structure, contenu et présentation – Partie 1 : Principes généraux et exigences détaillées et
- Norme EN ISO 17100:2016-05, Services de traduction – Exigences relatives aux services de traduction.

1.3 Autres documents applicables

Ce mode d'emploi est uniquement complet avec les autres documents applicables.

Le document suivant s'applique à ce produit :

- Mode d'emploi du chargeur.

Aucune autre information ne fait partie de la documentation.

Les revendeurs spécialisés disposent de la liste toujours actualisée des accessoires autorisés.



À propos de ce mode d'emploi



1.4

Réserve de modifications

Les informations contenues dans ce mode d'emploi contiennent des spécifications techniques valides à la date de l'impression. Les modifications importantes sont intégrées dans une nouvelle édition du mode d'emploi.

Vous trouverez toutes les modifications de ce mode d'emploi à l'adresse :
www.zeg.de/service/downloads.

1.5

Langue

Le mode d'emploi original est rédigé en allemand. Aucune traduction n'est valable sans le mode d'emploi original.



1.6 Pour votre sécurité

La sécurité du vélo repose sur quatre éléments :

- la formation du cycliste et de l'exploitant ainsi que la maintenance et la réparation du vélo par le revendeur spécialisé,
- le chapitre Sécurité générale,
- les avertissements dans ce mode d'emploi et
- les marquages de sécurité sur les plaques signalétiques.

1.6.1 Formation, initiation et service après-vente

Le service après-vente est assuré par le revendeur spécialisé qui fournit le produit. Ses coordonnées sont indiquées au dos et sur la fiche technique de ce mode d'emploi. Si vous ne parvenez pas à le contacter, vous trouverez d'autres revendeurs spécialisés prêts à assurer le service après-vente sur le site Internet www.zeg.de.



Le revendeur spécialisé chargé d'effectuer les travaux de réparation et de maintenance est régulièrement formé.

Au plus tard lors de la remise du vélo, le cycliste ou l'exploitant est familiarisé personnellement par le revendeur spécialisé avec les fonctions du vélo, en particulier ses fonctions électriques et la bonne utilisation du chargeur.

Tout cycliste à qui l'on fournit ce vélo doit être formé aux fonctions du vélo. Ce mode d'emploi doit être fourni sous forme imprimée à chaque cycliste afin qu'il en prenne connaissance et le respecte.

À propos de ce mode d'emploi

1.6.2 Consignes de sécurité de base

Ce mode d'emploi comporte un chapitre consacré aux consignes générales de sécurité [▷ *Chapitre 2, page 19*]. Ce chapitre est identifiable par son fond grisé.

1.6.3 Avertissements

Les situations et actions dangereuses sont désignées par des avertissements. Les avertissements sont présentés comme suit dans ce mode d'emploi :

MOT-CLÉ	Nature et source du danger
	Description du danger et des conséquences. ▶ Mesures
	Les symboles et mots-clés suivants sont utilisés dans le mode d'emploi pour les remarques et avertissements :
 DANGER	En cas de non-respect, entraîne des blessures graves voire mortelles. Niveau de risque élevé.
 AVERTISSEMENT	En cas de non-respect, peut entraîner des blessures graves voire mortelles. Niveau de risque moyen.
 ATTENTION	Peut entraîner des blessures légères ou moyennes. Niveau de risque faible.
 REMARQUE	Peut entraîner des dommages matériels en cas de non-respect.

Tableau 1 : Signification des mots-clés

À propos de ce mode d'emploi

1.6.4 Marquages de sécurité

Les marquages de sécurité suivants sont utilisés sur les plaques signalétiques du vélo :



Avertissement général



Respectez les modes d'emploi

Tableau 2 :

Signification des marquages de sécurité

1.7 Pour votre information

1.7.1 Instructions d'action

Les instructions d'action sont construites selon le modèle suivant :

- ✓ Conditions (en option)
- ▶ Étape d'action
- ⇒ Résultat de l'étape d'action (en option)

1.7.2 Informations sur la plaque signalétique

Les plaques signalétiques des produits contiennent, outre les avertissements, d'autres informations importantes sur le vélo :

À propos de ce mode d'emploi

 1	Convient pour les routes asphaltées et pavées, pas pour la conduite tout-terrain et les sauts
 2	Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et chemins caillouteux fermes ainsi que pour les longs trajets avec déclivités modérées et sauts jusqu'à 15 cm.
 3	Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et trajets tout-terrain faciles à difficiles, ainsi que pour les trajets avec déclivités modérées et sauts jusqu'à 61 cm.
 4	Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et trajets tout-terrain faciles à difficiles, ainsi que pour une utilisation limitée en descente de piste jusqu'à 25 km et pour des sauts jusqu'à 122 cm.
 5	Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et trajets tout-terrain faciles à très difficiles, ainsi que pour une utilisation illimitée en descente de piste et pour tous les types de saut.

Tableau 3 :

Signification du domaine d'utilisation

	Vélo de ville et tout chemin
	Vélo enfant / Vélo adolescent
	Vélo tout terrain
	Vélo de course
	Vélo de transport
	Vélo pliant

Tableau 4 :

Signification du type de vélo

À propos de ce mode d'emploi

		Lisez les instructions
		Collecte séparée des appareils électriques et électroniques
		Collecte séparée des piles et batteries
		Interdiction de jeter au feu (interdiction de brûler)
		Interdiction d'ouvrir les piles et batteries
		Appareil de classe de protection II
		Uniquement conçu pour l'utilisation en intérieur
		Fusible (fusible de l'appareil)
		Conformité UE
		Matériau recyclable
		Protégez des températures de plus de 50 °C et du rayonnement solaire

Tableau 5 :

Signification des consignes de sécurité

À propos de ce mode d'emploi

1.7.3

Conventions de langage

Le vélo décrit dans ce mode d'emploi peut être équipé de composants alternatifs. L'équipement de chaque vélo est défini par le numéro de type correspondant. Le cas échéant, les composants alternatifs employés sont indiqués par les mentions *alternative* sous le titre. Pour plus de lisibilité, les concepts suivants sont utilisés :

Concept	Signification
Mode d'emploi	Mode d'emploi original ou traduction du mode d'emploi original
Vélo	Vélo à entraînement électrique
Moteur	Moteur d'entraînement

Les styles d'écriture suivants sont utilisés dans ce mode d'emploi :

Style d'écriture	Utilisation
<i>italique</i>	Entrées dans l'index des matières
INTERLETTAGE [▷ <i>Exemple, numéro de page</i>]	Affichage à l'écran Références croisées
•	Listes

1.8 Plaque signalétique

La plaque signalétique est placée sur le *cadre*. Les informations suivantes sont indiquées sur la plaque signalétique :

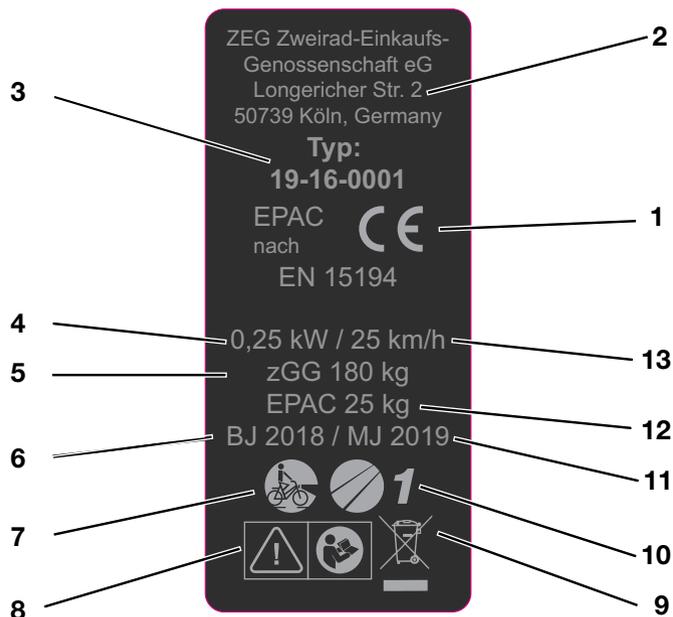


Illustration 1 : Plaque signalétique, exemple

- 1 Marquage CE
- 2 Fabricant
- 3 Numéro de type
- 4 Puissance nominale en fonctionnement continu
- 5 Poids total admissible
- 6 Année de construction
- 7 *Type de vélo*
- 8 *Consignes de sécurité*
- 9 *Consigne d'élimination*
- 10 *Domaine d'utilisation*
- 11 Année du modèle
- 12 Poids du vélo prêt à rouler
- 13 Vitesse d'arrêt

À propos de ce mode d'emploi

1.9 Identification

1.9.1 Mode d'emploi

Le numéro d'identification de ce mode d'emploi est composé du numéro de document, du numéro de version et de la date de parution. Il est indiqué sur la couverture et dans la ligne de pied de page.

Numéro d'identification 034-03277_1.0_23.11.2018

Tableau 6 :

Numéro d'identification du mode d'emploi

1.9.2 Vélo

Ce mode d'emploi de la marque BULLS s'applique à l'*année de modèle* 2019. La période de production s'étend d'août 2018 jusqu'à juillet 2019. Il est publié en août 2018.

Le mode d'emploi fait partie des vélos suivants :

Numéro de type	Modèle	Type de vélo
19-22-1001	Harrier EVO	Vélo de course
19-22-1002	Grinder EVO	Vélo de course
19-22-1003	Grinder EVO Carbon	Vélo de course
19-17-1033	Millennial EVO	Vélo de ville et tout chemin
19-22-4001	Alpine Hawk EVO	Vélo de course
19-17-4003	Millennial EVO Carbon	Vélo de ville et tout chemin
19-18-1061	WildFlow EVO RS	Vélo tout terrain
19-18-1062	WildFlow EVO SL	Vélo tout terrain

2

Sécurité

2.1

Exigences portant sur le cycliste

Le cycliste doit disposer de capacités physiques et mentales suffisantes pour participer au trafic routier.

2.2

Risques pour les groupes vulnérables

Les responsables légaux déterminent si les mineurs sont aptes à utiliser le vélo.

2.3

Équipement de protection individuel

Nous recommandons le port d'un casque adapté. Par ailleurs, nous recommandons de porter des vêtements longs adaptés au vélo et près du corps ainsi que des chaussures solides.

2.4

Utilisation conforme

Le vélo peut uniquement être utilisé en état de fonctionnement sans défaut. Il est possible que selon les pays, des exigences portant sur le vélo diffèrent de l'équipement standard. En particulier pour la participation au trafic routier, des dispositions spéciales peuvent s'appliquer aux *feux*, aux *réflecteurs* ou à d'autres composants.

Les lois généralement applicables ainsi que les dispositions sur la prévention des accidents et la protection de l'environnement du pays de l'utilisateur doivent être respectées. L'ensemble des instructions d'action et listes de contrôle de ce mode d'emploi font également partie de l'utilisation conforme. Le montage d'accessoires autorisés par un personnel spécialisé est admis. Le système d'entraînement est exclusivement destiné à l'utilisation pendant la conduite d'un vélo et ne peut pas être utilisé à d'autres fins.

Sécurité

Chaque vélo correspond à un type de vélo [▷ *Tableau 4, page 14*] qui détermine l'utilisation conforme.

2.4.1



Vélo de ville et tout chemin

Les vélos de ville et tout chemin sont conçus pour l'utilisation quotidienne confortable. Ils sont adaptés à la participation au trafic routier général.

Domaine d'utilisation :



Convient pour les rues asphaltées et pavées.



Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et chemins caillouteux fermes ainsi que pour les longs trajets avec déclivités modérées et sauts jusqu'à 15 cm.

2.4.2



Vélo tout terrain (mountain bike)

Le vélo tout terrain est conçu pour l'utilisation sportive. Sa conception se caractérise par un empattement réduit, une position assise décalée vers l'avant et un frein nécessitant moins de force d'actionnement.

Le vélo tout terrain est un appareil de sport qui nécessite non seulement une certaine forme physique, mais aussi une phase de familiarisation. Il est donc nécessaire de s'entraîner à l'utilisation, en particulier au franchissement des virages et au freinage.

La charge supportée par le cycliste, en particulier au niveau des mains et poignets, des bras, des épaules, du cou et du dos est donc plus importante. Les cyclistes débutants tendent à freiner trop fort et à perdre ainsi le contrôle.

**3****Domaine d'utilisation :**

Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et trajets tout-terrain faciles à difficiles, ainsi que pour les trajets avec déclivités modérées et sauts jusqu'à 61 cm.

**4**

Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et trajets tout-terrain faciles à difficiles, ainsi que pour une utilisation limitée en descente de piste et pour des sauts jusqu'à 122 cm.

**5**

Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et trajets tout-terrain faciles à très difficiles, ainsi que pour une utilisation illimitée en descente de piste et pour tous les types de saut.

2.4.3**Vélo de course**

Le vélo de course est conçu pour une conduite rapide sur des routes et chemins dotés d'une surface de qualité et en bon état.

Le vélo de course est un appareil de sport et non un moyen de transport. Le vélo de course se caractérise par une construction légère et la réduction des composants au minimum nécessaire.

La géométrie du cadre et la disposition des éléments de commande sont conçues de manière à permettre la conduite à des vitesses élevées. En raison de la construction du cadre, la montée sur le vélo et la descente du vélo ainsi que la conduite à vitesse réduite et le freinage nécessitent de s'exercer.

La position assise est sportive. La charge supportée par le cycliste, en particulier au niveau des mains et poignets, des bras, des épaules, du cou et du dos est donc plus importante. La position assise nécessite donc une certaine forme physique.

Sécurité



2.4.4

Domaine d'utilisation :

Convient pour les rues asphaltées et pavées.

Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et chemins caillouteux fermes ainsi que pour les longs trajets avec déclivités modérées et sauts jusqu'à 15 cm.

Utilisation non conforme

Le non-respect de l'utilisation conforme entraîne un risque pour les personnes et les choses. Le vélo n'est pas adapté aux utilisations suivantes :

- déplacements avec un vélo endommagé ou incomplet,
- franchissement d'escaliers,
- franchissement d'eau profonde,
- prêt du vélo à des cyclistes non formés,
- transport de personnes supplémentaires,
- transport de bagages surdimensionnés,
- conduite sans les mains,
- conduite sur glace et neige,
- entretien non conforme,
- réparation non conforme,
- domaines d'utilisation difficiles comme la compétition professionnelle et
- les cascades ou acrobaties.

2.4.5



Vélo de ville et tout chemin

Les vélos de ville et tout chemin ne sont pas des vélos de sport. L'utilisation sportive entraîne une réduction de la stabilité et du confort.

Domaines d'utilisation non autorisés :



Ne roulez jamais en tout-terrain, n'effectuez pas de sauts.

Ne roulez jamais en tout-terrain, effectuez pas de sauts de plus de 15 cm.

2.4.6**Vélo tout terrain (mountain bike)**

Avant de participer au trafic routier général, les vélos tout terrain doivent être équipés pour répondre aux lois et règles nationales : éclairage, garde-boue, etc.

Domaines d'utilisation non autorisés :



N'effectuez jamais de descente de piste ou de sauts de plus de 61 cm.



N'effectuez jamais de trajets tout terrain très difficiles ou de sauts de plus de 122 cm.



Ne dépassez jamais vos limites personnelles.

2.4.7**Vélo de course**

Avant de participer au trafic routier général, les vélos de course doivent être équipés pour répondre aux lois et règles nationales : éclairage, garde-boue, etc.

Domaines d'utilisation non autorisés :



Ne roulez jamais en tout-terrain, n'effectuez pas de sauts.



Ne roulez jamais en tout-terrain, effectuez pas de sauts de plus de 15 cm.

Sécurité

2.5

Obligation de diligence

La sécurité du vélo peut uniquement être assurée si l'ensemble des mesures nécessaires sont prises.

2.5.1

Exploitant

Dans le cadre de son obligation de diligence, l'exploitant doit planifier ces mesures et contrôler leur exécution.

L'exploitant :

- met ce mode d'emploi à disposition du cycliste pour la durée d'utilisation du vélo. Si nécessaire, traduit le mode d'emploi dans une langue comprise par le cycliste.
- forme le cycliste aux fonctions du vélo avant le premier trajet. Seuls des cyclistes formés peuvent conduire le vélo.
- informe le cycliste de l'utilisation conforme et de la nécessité de porter un équipement de protection individuel.
- emploie exclusivement un personnel formé pour la maintenance et la réparation du vélo.

2.5.2

Cycliste

Le cycliste :

- reçoit une formation avant le premier trajet. Il pose ses questions sur le mode d'emploi à l'exploitant ou au revendeur spécialisé.
- porte un équipement de protection individuel.
- assume toutes les obligations de l'exploitant en cas de cession du vélo.

3 Description

3.1 Aperçu



Illustration 2 :

Vélo vu de droite, exemple d'un Alpine Hawk EVO

- 1 *Roue avant*
- 2 *Fourche*
- 3 *Guidon*
- 4 *Potence*
- 5 *Cadre*
- 6 *Tige de selle*
- 7 *Selle*
- 8 *Roue arrière*
- 9 *Chaîne*
- 10 *Batterie, Numéro de cadre et plaque signalétique*

Description

3.2 Guidon

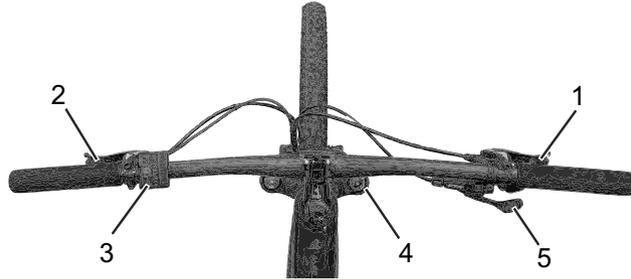


Illustration 3 :

Vue détaillée du vélo depuis la position du cycliste, exemple

- 1 Levier de frein arrière
- 2 Levier de frein avant
- 3 Organe de commande
- 4 Blocage de la fourche sur la tête de la fourche de suspension
- 5 *Manette de vitesse*

3.3 Roue et fourche

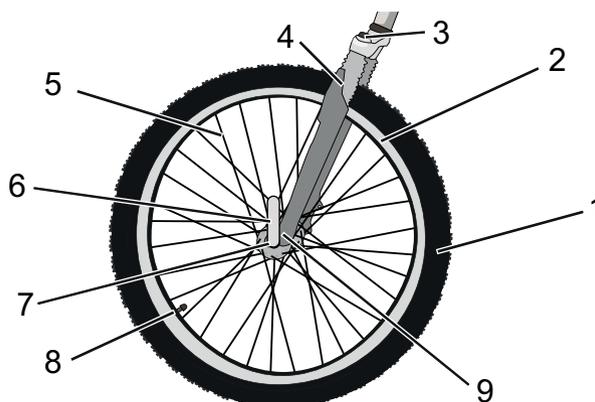


Illustration 4 :

Composants de la roue, exemple de la roue avant

- | | |
|---|--|
| 1 | Pneu |
| 2 | Jante |
| 3 | Tête de la fourche de suspension avec molette de réglage |
| 4 | Fourche |
| 5 | Rayon |
| 6 | Attache rapide |
| 7 | Moyeu |
| 8 | Valve |
| 9 | Extrémité de la fourche de suspension |

3.3.1

Valve

Chaque roue est dotée d'une valve. Cette valve sert au gonflage du *pneu* avec de l'air. Chaque valve comprend un capuchon de valve. Le capuchon de valve vissé protège contre la poussière et la saleté.

Le vélo possède soit une *valve Dunlop* classique, soit une *valve Presta*, soit une *valve Schrader*.

Description

Valve Dunlop



Le cycliste peut changer la valve facilement et laisser l'air s'échapper rapidement. Cette valve ne permet pas de mesurer la pression d'air.

Valve Presta



La valve Presta requiert un perçage plus petit dans les jantes et est donc bien adaptée aux jantes plus étroites des vélos de course. Cette valve permet de mesurer la pression d'air.

Valve Schrader



Le cycliste peut gonfler une valve Schrader très facilement dans une station-service. Cette valve permet de mesurer la pression d'air.

3.3.2 Suspension

Les modèles de cette série sont équipés de fourches rigides ou de fourches de suspension. Une fourche de suspension assure la suspension soit par un ressort en acier soit par une suspension pneumatique. Par rapport à une fourche rigide, une fourche de suspension améliore le contact avec le sol et le confort au moyen de deux fonctions : la suspension et l'amortissement.

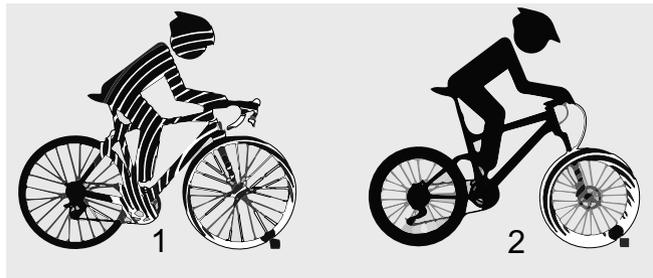


Illustration 5 : Vélo sans suspension (1) et avec suspension (2) lors du franchissement d'un obstacle

Avec la suspension, un choc, par exemple dû à un caillou sur le chemin, n'est pas transmis via la fourche directement dans le corps du cycliste, mais est absorbé par le système de suspension. Pour cela, la fourche de suspension se comprime. Cette compression peut également être bloquée afin que la fourche de suspension se comporte comme une fourche rigide. Le verrou pour le blocage de la fourche est appelé Remote Lockout.

Après sa compression, la fourche de suspension reprend sa position d'origine. Le cas échéant, l'amortisseur freine ce mouvement et empêche ainsi le système de suspension de reprendre sa forme de manière incontrôlée et de causer une oscillation de la fourche vers le haut et le bas.

Description

Les amortisseurs qui amortissent les mouvements de compression de la suspension, donc la contrainte de pression, sont nommés amortisseurs de compression.

Les amortisseurs qui amortissent le mouvement de détente de la suspension, donc la contrainte de traction, sont nommés amortisseurs de détente.

3.3.3

Structure d'une fourche de suspension

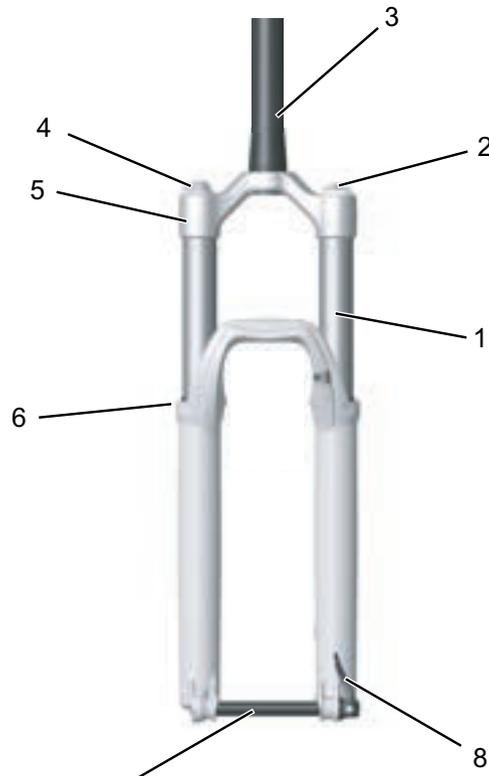


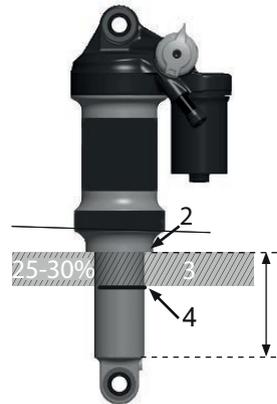
Illustration 6 :

Exemple d'une fourche FOX

La potence et le guidon sont fixés sur la tige de fourche (3). La roue est fixée sur l'axe de roue (7). Autres éléments : Montant (1) et molette de réglage du ressort (2), réglage de compression (4), couronne (5), joint anti-poussière (6) et levier d'attache rapide (7)

3.3.3.1**Structure de l'amortisseur arrière**

L'amortisseur arrière est doté d'une suspension pneumatique ainsi que d'un amortisseur de compression et d'un amortisseur de détente.

**Illustration 7 :****Exemple d'un amortisseur arrière FOX**

- 1 Œillet de la tige de guidage
- 2 Valve d'air
- 3 Molette de réglage
- 4 Levier
- 5 Chambre d'air
- 6 Joint torique

Description

3.4 Système de freinage

Le système de freinage du vélo est composé soit :

- d'un frein de jante hydraulique sur la roue avant et la roue arrière, soit
- d'un frein à disque hydraulique sur la roue avant et la roue arrière, soit
- d'un frein de jante sur la roue avant et la roue arrière et d'un frein à rétropédalage supplémentaire.

3.4.1 Frein de jante *alternative*

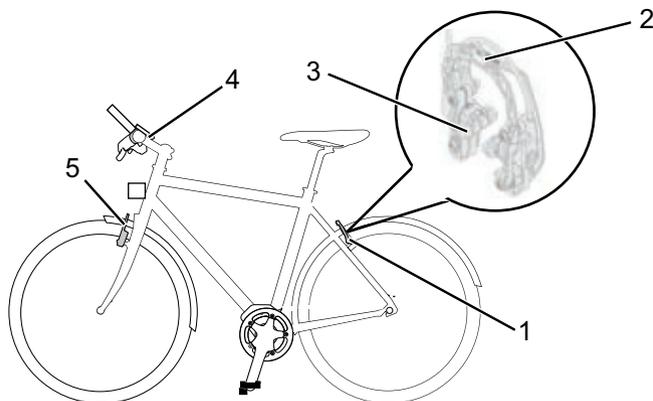


Illustration 8 :

Composants du frein de jante avec détails, exemple d'un Magura HS22

- 1 Frein de jante arrière
- 2 Brake-Booster
- 3 Plaquette de frein
- 4 *Guidon avec leviers de frein*
- 5 Frein de jante avant

Le frein de jante arrête le mouvement de la roue lorsque le cycliste tire le *levier de frein*, ce qui presse sur la *jante* deux plaquettes de frein se faisant face.

Description

Le frein de jante hydraulique est doté d'un levier de verrouillage.

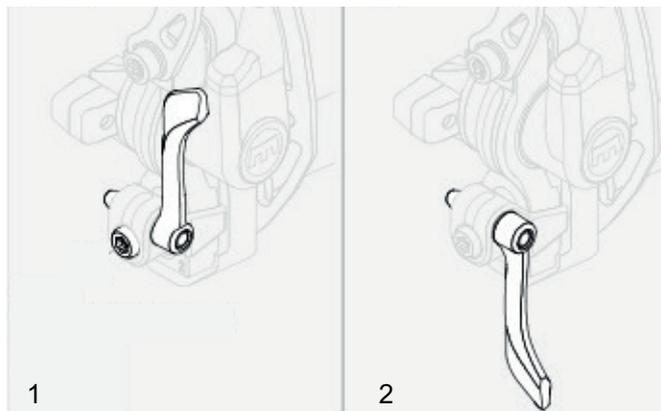


Illustration 9 :

Levier de verrouillage du frein de jante, fermé (1) et ouvert (2)



Le levier de verrouillage du frein de jante ne comporte aucun marquage. Seul un revendeur spécialisé peut régler le levier de verrouillage du frein de jante.

Description

3.4.2 Frein à disque *alternative*

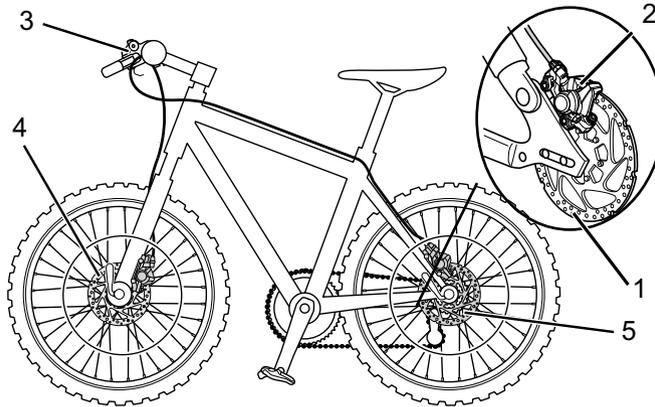


Illustration 10 :

Système de frein d'un vélo avec frein à disque, exemple

- 1 Disque de frein
- 2 Étrier de frein avec plaquettes de frein
- 3 *Guidon avec leviers de frein*
- 4 Disque de frein de la roue avant
- 5 Disque de frein de la roue arrière

Sur un vélo avec frein à disque, le disque de frein est vissé au *moyeu* de la roue.

La pression de freinage est développée par la traction du levier de frein. La pression dans les lignes de frein est transmise via le liquide de freinage aux cylindres dans l'étrier de frein. La force de freinage est soutenue par une démultiplication et transmise aux plaquettes de frein. Ces plaquettes freinent mécaniquement le disque de frein. Lorsque l'on tire sur le levier de frein, les plaquettes de frein sont pressées sur le disque de frein et le mouvement de la roue est ralenti jusqu'à l'arrêt.

3.4.3 Frein à rétro pédalage *alternative*



Illustration 11 : **Système de frein d'un vélo avec frein à rétro pédalage, exemple**

- 1 Frein de jante de la roue arrière
- 2 *Guidon avec leviers de frein*
- 3 Frein de jante de la roue avant
- 4 *Pédale*
- 5 Frein à rétro pédalage

Le frein à rétro pédalage arrête le mouvement de la roue arrière lorsque le cycliste appuie sur les pédales dans le sens contraire de la marche.

Description

3.5 Système d'entraînement électrique

Le vélo est entraîné par la force musculaire via la chaîne de transmission. La force appliquée dans le sens de la marche par un appui sur la pédale entraîne la roue dentée avant. La chaîne transmet la force à la roue dentée arrière puis à la roue arrière.

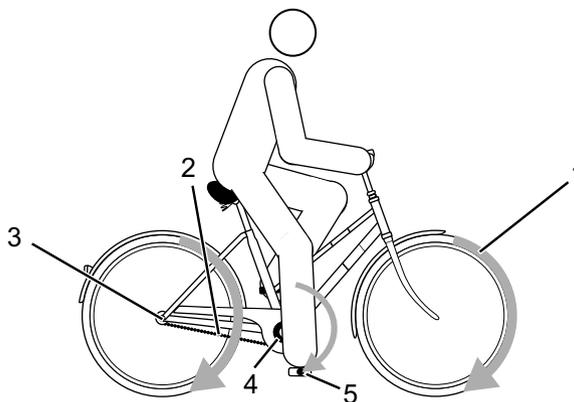


Illustration 12 :

Schéma du système d'entraînement mécanique

- 1 Sens de la marche
- 2 Chaîne
- 3 Roue dentée arrière
- 4 Roue dentée avant
- 5 Pédale

Le vélo est également doté d'un système d'entraînement électrique intégré.

Description

Le système d'entraînement électrique comporte 5 composants :

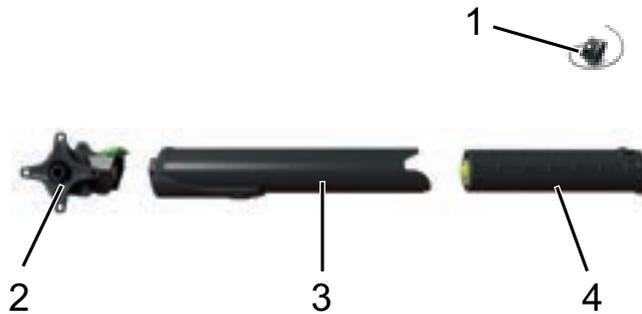


Illustration 13 :

Schéma du système d'entraînement électrique

- 1 Organe de commande
- 2 Engrenage du pédalier
- 3 *Unité d'entraînement*
- 4 *Batterie*
- 5 Un chargeur adapté à la batterie.

Description

3.5.1 Unité d'entraînement

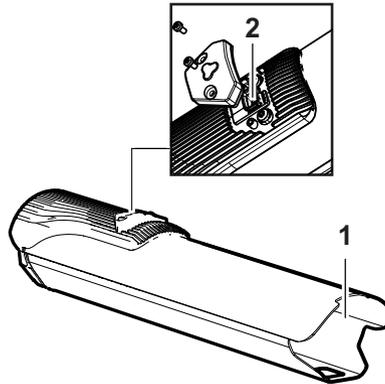


Illustration 14 : Unité d'entraînement

Dès que la force musculaire requise du cycliste pour appuyer sur la pédale dépasse un certain seuil, le moteur démarre doucement et soutient le mouvement de pédalage du cycliste. La puissance du moteur dépend du niveau d'assistance sélectionné. La puissance du système est déterminée par les paramètres d'assistance du pédalage sur l'unité de commande.

Le vélo ne dispose pas d'un bouton séparé pour l'arrêt d'urgence du vélo ou du système. Le moteur s'arrête automatiquement dès que le cycliste cesse d'appuyer sur les pédales, que la température sort de la plage admissible, qu'une surcharge est détectée ou que la vitesse d'arrêt de 25 km/h est atteinte.

Lorsque vous appuyez à nouveau sur les pédales et que la vitesse est en dessous de 25 km/h, le système se réactive.

Une assistance de poussée peut être activée. La vitesse dépend alors du rapport sélectionné. Le cycliste freine le vélo jusqu'à sa vitesse en maintenant le vélo plus fermement lorsqu'il le pousse.

3.5.2 Batterie

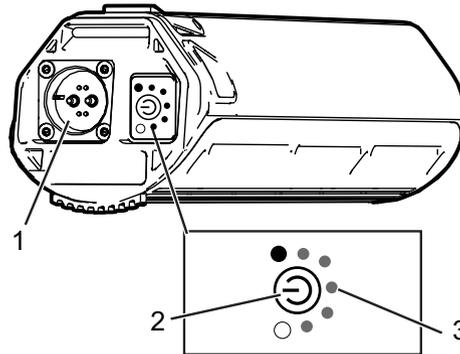


Illustration 15 :

Batterie, vue du côté de la prise de chargement

- 1 Prise de chargement
- 2 Touche Marche/Arrêt
- 3 Indicateur de charge (batterie)

La batterie lithium-ion dispose de composants électroniques de protection internes. Ceux-ci sont adaptés au chargeur et au moteur du vélo. La température de la batterie est contrôlée en permanence. La batterie est protégée contre le déchargement excessif, le chargement excessif, la surchauffe et les courts-circuits. En cas de danger, la batterie s'arrête automatiquement grâce à un disjoncteur. Si le vélo ne s'est pas déplacé pendant plus de 10 heures et qu'aucune touche n'a été actionnée sur l'unité de commande ou que le niveau de charge de la batterie est en dessous de 30 %, que le vélo ne s'est pas déplacé pendant 3 heures et qu'aucune touche n'a été actionnée sur l'unité de commande, le système d'entraînement électrique et la batterie s'arrêtent automatiquement pour économiser l'énergie.

Description

La durée de vie de la batterie peut être prolongée si elle est bien entretenue et surtout si elle est stockée à des températures adéquates. Même avec un bon entretien, le niveau de charge de la batterie se réduit avec l'âge. Un temps de fonctionnement fortement réduit après le chargement indique que la batterie est usagée.

Température de transport	5 °C - 25 °C
Température de transport optimale	10 °C - 15 °C
Température de stockage	5 °C - 25 °C
Température de stockage optimale	10 °C - 15 °C
Température ambiante chargement	10 °C - 30 °C

Tableau 7:

Caractéristiques techniques de la batterie

Lors du démarrage de la batterie, l'indicateur de charge affiche l'animation de démarrage. Les LED indiquent ensuite brièvement le niveau de charge de la batterie.

Lorsque la batterie est allumée, le niveau de charge peut être consulté en actionnant brièvement la touche Marche/Arrêt.

Les cinq LED vertes de l'indicateur de charge affichent le niveau de charge de la batterie lorsque celle-ci est allumée. Chaque LED correspond à environ 20 % du niveau de charge.

Lorsque la batterie est déchargée, la dernière LED s'allume périodiquement. Le niveau de charge de la batterie est également affiché sur l'unité de commande.

3.5.3

Unité de commande

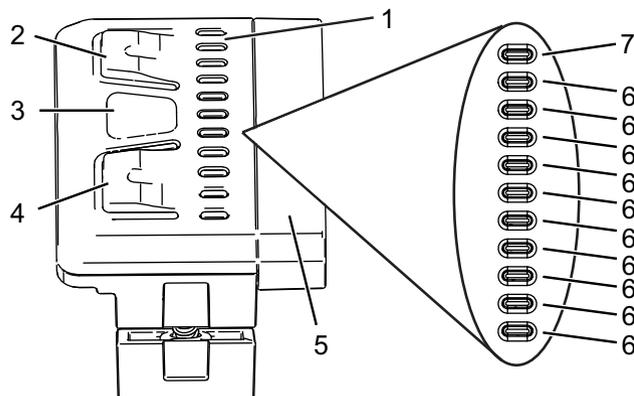


Illustration 16 :

Aperçu de la structure et des éléments de commande

Nom	
1	Barre d'affichage
2	Touche du haut
3	Touche centrale
4	Touche du bas
5	Branchement pour extension
6	Affichage du niveau de charge ou de l'assistance de pédalage
7	Affichage d'état

Tableau 8 :

Aperçu des éléments de commande

L'unité de commande contrôle l'entraînement via trois touches et affiche soit le niveau de charge de la batterie soit l'assistance de pédalage sélectionnée.

La batterie du vélo alimente l'unité de commande en énergie lorsqu'une batterie suffisamment chargée est placée dans le vélo et que le système d'entraînement est démarré.

Description

Température de service	-20 ... +60 °C
Température de stockage	-20 ... +60 °C
Classe de protection (avec cache USB fermé)	IP 54
Poids, approx.	0,075 kg

Tableau 9 :

Caractéristiques techniques de l'écran

3.5.3.1

Barre d'affichage

La barre d'affichage de l'unité de commande se compose de 11 LED. La LED supérieure sert à l'affichage d'état : elle vous informe de l'état de votre vélo électrique. Les 10 autres LED servent à l'affichage du niveau de charge et de l'assistance de pédalage.

Affichage d'état

L'affichage d'état indique un changement d'état ou la survenance d'une panne. L'affichage d'état reste éteint si aucune panne n'est identifiée.

Les différentes couleurs de l'affichage d'état ont les significations suivantes :

Couleur	Signification
vert	L'affichage d'état s'allume brièvement en vert après l'installation réussie du pack d'entraînement dans le vélo. Vous obtenez ainsi un signal visuel indiquant que le système peut être démarré.
jaune	L'affichage d'état s'allume brièvement en jaune lors de la survenance d'une panne légère (« Soft Fault »). Ceci signifie qu'une panne temporaire ou non critique est survenue, qui entraîne le plus souvent une restriction des performances. En présence d'une « Soft Fault », vous pouvez continuer à utiliser votre vélo. Cela n'est toutefois pas recommandé.
rouge	L'affichage d'état s'allume en rouge lors de la survenance d'une panne grave (« Hard Fault »). En cas de « Hard Fault », le vélo ne peut plus être utilisé et une opération de maintenance est nécessaire.

Tableau 10 :

Signification des couleurs de l'affichage d'état

3.5.3.2**Niveau d'assistance**

L'unité de commande vous permet de régler le niveau d'assistance souhaité. L'assistance de pédalage peut être modifiée à tout moment.

Plus le niveau d'assistance est élevé, plus le système d'entraînement soutient le cycliste lors du pédalage. Les niveaux d'assistance suivants sont disponibles.

Les niveaux d'assistance suivants sont possibles :

Niveau d'assistance	Utilisation
AUCUN	L'assistance moteur est désactivée. Le vélo peut être utilisé comme un vélo traditionnel.
BREEZE	Assistance limitée mais efficace pour une autonomie maximale.
RIVER	Assistance fiable pour la majorité des cas d'utilisation.
ROCKET	Assistance maximale pour les trajets très exigeants.

Tableau 11 :

Aperçu des niveaux d'assistance

Niveau d'assistance	Couleur	Facteur d'assistance max.	Puissance max.
AUCUN	BLANC	0 %	0 W
BREEZE	VERT	75 %	125 W
RIVER	BLEU	150 %	250 W
ROCKET	ROSE	240 %	400 W

Autonomie restante

Une indication précise de l'autonomie de votre système est impossible avant ou pendant un trajet. Plusieurs facteurs peuvent influencer l'autonomie de votre vélo, notamment niveau d'assistance, vitesse, vitesses sélectionnées, type de pneus et pression des pneus, itinéraire et conditions météo, poids du cycliste et du vélo, état et âge de la batterie.

Description

3.6

Chargeur

La batterie lithium-ion dispose de composants électroniques de protection internes. Ceux-ci sont adaptés au chargeur. Le vélo peut donc uniquement être chargé avec le chargeur fourni.

Tension d'entrée nominale	100 ... 240 V AC
Fréquence	50 ... 60 Hz
Tension de sortie	42 V DC
Courant de chargement	2 A
Température de service	-20 ... +60 °C
Température de stockage	-20 ... +60 °C
Type de protection	IP 54
Poids, approx.	0,6 kg

Tableau 12 :

Caractéristiques techniques du chargeur

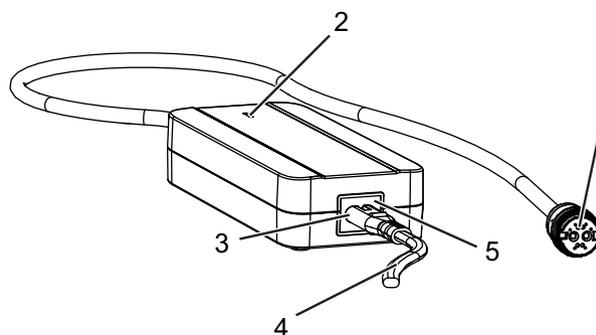


Illustration 17 :

Détail du chargeur

- 1 Fiche secteur
- 2 Affichage LED du chargeur
- 3 Fiche du bloc d'alimentation
- 4 Câble de raccordement
- 5 Prise d'alimentation

4 Caractéristiques techniques

Vélo

Température de transport	-20 ... +60 °C
Température de service	-20 ... +60 °C
Température de stockage	-20 ... +60 °C
Température de déchargement	-20 ... +60 °C
Température de chargement	0 ... +45 °C
Puissance développée / Système	250 W (0,25 kW)
Vitesse d'arrêt	25 km/h
Poids du vélo prêt à rouler	voir plaque signalétique

Tableau 13 :

Caractéristiques techniques du vélo

de l'unité d'entraînement

Puissance nominale en fonctionnement continu	250 W
Puissance max.	400 W
Couple au niveau de la chaîne, max.	60 Nm
Tension nominale	36 V
Température de service	-20 ... +60 °C
Température de stockage	-20 ... +60 °C
Type de protection	IP 54
Poids, approx.	2 kg

Tableau 14 :

Caractéristiques techniques de l'unité d'entraînement

Caractéristiques techniques

Batterie

Type	Batterie lithium-ions
Tension nominale	36 V
Capacité nominale	7 Ah
Puissance	252 Wh
Température de service	-20 ... +60 °C
Température de stockage	-20 ... +60 °C
Température de déchargement	-20 ... +60 °C
Température de chargement	0 ... +45 °C
Type de protection	IP 54
Poids, approx.	1,4 kg

Tableau 15 :

Caractéristiques techniques de la batterie

Unité de commande

Température de service	-20 ... +60 °C
Température de stockage	-20 ... +60 °C
Classe de protection (avec cache USB fermé)	IP 54
Poids, approx.	0,075 kg

Tableau 16 :

Caractéristiques techniques de l'écran

Caractéristiques techniques

Engrenage du pédalier

Couple d'assistance, max.	60 Nm
Facteur Q, min.	135 (sans bras de manivelle)
Température de service	-20 ... +60 °C
Température de stockage	-20 ... +60 °C
Type de protection	IP 54
Ligne de chaîne	49, 52 mm
Poids, approx.	1,3 kg

Tableau 17 :

Caractéristiques techniques de l'engrenage du pédalier

Chargeur

Tension d'entrée nominale	100 ... 240 V AC
Fréquence	50 ... 60 Hz
Tension de sortie	42 V DC
Courant de chargement	2 A
Température de service	-20 ... +60 °C
Température de stockage	-20 ... +60 °C
Type de protection	IP 54
Poids, approx.	0,6 kg

Tableau 18 :

Caractéristiques techniques du chargeur

Caractéristiques techniques

Émissions

Niveau d'émissions sonores de classe A < 70 dB(A)

Valeur totale des vibrations pour les membres supérieurs < 2,5 m/s²

Valeur maximale effective de l'accélération pondérée pour l'ensemble du corps < 0,5 m/s²

Tableau 19 :

Émissions générées par le vélo*

***Les exigences de protection de la directive 2014/30/UE Compatibilité électromagnétique sont respectées. Le vélo comme le chargeur peuvent être utilisés sans restriction dans des zones résidentielles.**

Couple de serrage

Couple de serrage de l'écrou d'axe 35 Nm - 40 Nm

Couple de serrage maximal des vis de serrage du guidon* 5 Nm - 7 Nm

Tableau 20 :

Couples de serrage*

***sauf indication contraire sur le composant**

5 Transport, stockage et montage

5.1 Transport

**ATTENTION**

Risque de chute en cas d'activation accidentelle

L'activation accidentelle du système d'entraînement entraîne un risque de blessure.

- ▶ Retirez la batterie avant de transporter le vélo.

**ATTENTION**

Risque d'incendie et d'explosion en cas de températures élevées

Des températures excessives endommagent la batterie. Les batteries peuvent s'enflammer elles-mêmes et exploser.

- ▶ N'exposez jamais la batterie au rayonnement solaire de manière prolongée.

**ATTENTION**

Perte d'huile en cas d'absence de sécurité de transport

La sécurité de transport des freins prévient tout actionnement accidentel des freins pendant le transport. Ceci peut entraîner des dommages irréparables au système de freinage ou une perte d'huile qui nuit à l'environnement.

- ▶ Ne tirez jamais le levier de frein lorsque la roue est démontée.
- ▶ Utilisez toujours la sécurité de transport lors du transport avec les roues démontées.

REMARQUE

Si le vélo est posé à plat, des huiles et graisses peuvent s'en écouler.

Si le carton de transport contenant un vélo est posé à plat ou debout, il n'offre pas une protection suffisante contre l'endommagement du *cadre* et des roues.

- ▶ Transportez le vélo uniquement vertical.

Transport, stockage et montage

REMARQUE

Les systèmes de porte-vélo impliquant de fixer le vélo à l'envers par son *guidon* ou son *cadre* génèrent des contraintes non admissibles sur les composants pendant le transport. Ceci peut entraîner une rupture des composants porteurs.

- ▶ N'utilisez jamais de systèmes de porte-vélo sur lesquels le vélo doit être fixé à l'envers par son *guidon* ou son *cadre*.
- ▶ Lors du transport, tenez compte du poids du vélo en ordre de marche.
- ▶ Retirez l'*écran* et la batterie avant le transport du vélo.
- ▶ Protégez les composants électriques et les prises du vélo contre les intempéries à l'aide de revêtements de protection adaptés.
- ▶ Retirez les accessoires avant le transport du vélo, par exemple les bidons.
- ▶ Pour le transport dans une voiture, un système de porte-vélo adapté doit être utilisé.



Le revendeur spécialisé apporte des conseils pour la bonne sélection et l'utilisation sûre d'un système de transport adapté.

- ▶ Transportez le vélo dans un environnement sec, propre et protégé du rayonnement solaire direct.



Pour l'expédition du vélo, il est recommandé de confier au revendeur spécialisé le démontage partiel et l'emballage du vélo.

Transport, stockage et montage

5.1.1 Transporter la batterie

Les batteries sont soumises aux dispositions sur les marchandises dangereuses. Les batteries non endommagées peuvent être transportées par des particuliers dans le trafic routier. Le transport professionnel nécessite le respect des dispositions sur l'emballage, le marquage et le transport des marchandises dangereuses. Les contacts ouverts doivent être couverts et la batterie doit être emballée de manière sûre. Les services d'expédition doivent être informés de la présence de marchandises dangereuses dans l'emballage.

5.1.2 Utiliser la sécurité de transport

- ▶ Placez les sécurités de transport entre les plaquettes de frein.
- ⇒ La sécurité de transport se coince entre les deux plaquettes.

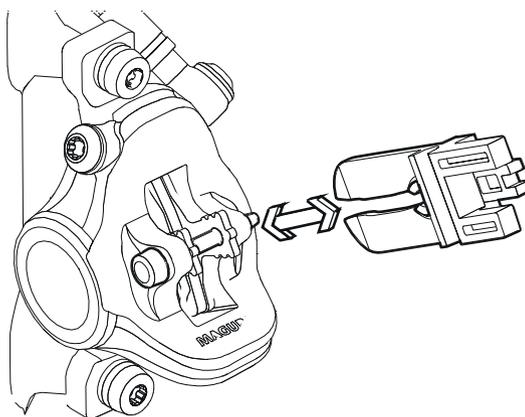


Illustration 18 : Fixer la sécurité de transport

Température de transport	-20 ... +60 °C
--------------------------	----------------

Tableau 21 : Température de transport du vélo

Transport, stockage et montage

5.2 Stocker

ATTENTION Risque d'incendie et d'explosion en cas de températures élevées

Des températures excessives endommagent la batterie. Les batteries peuvent s'enflammer elles-mêmes et exploser.

- ▶ Protégez la batterie de la chaleur
- ▶ N'exposez jamais la batterie au rayonnement solaire de manière prolongée.

REMARQUE

Si le vélo est posé à plat, des huiles et graisses peuvent s'en écouler.

Si le carton de transport contenant un vélo est posé à plat ou debout, il n'offre pas une protection suffisante contre l'endommagement du *cadre* et des roues.

- ▶ Stockez le vélo uniquement vertical.

REMARQUE

La batterie se décharge en cas de non-utilisation. Le stockage d'une batterie déchargée pendant une longue période peut causer des dommages importants à votre batterie ou réduire sensiblement sa capacité.

- ▶ Sur un vélo avec tige de selle hydraulique, fixez uniquement la tige de selle inférieure ou le cadre dans un support de montage pour éviter tout endommagement de la tige de selle et de la manette de la tige de selle.
- ▶ Ne posez jamais un vélo à tige de selle hydraulique à l'envers sur le sol pour éviter d'endommager la manette de la tige de selle.
- ▶ Stockez le vélo, la batterie et le chargeur dans un endroit sec et propre.

Température de stockage	-20 ... +60 °C
--------------------------------	----------------

Tableau 22 :

Température de stockage du vélo

Transport, stockage et montage

5.2.1 Interruption de l'utilisation

REMARQUE

La batterie se décharge en cas de non-utilisation. Le stockage d'une batterie déchargée pendant une longue période peut causer des dommages importants à votre batterie ou réduire sensiblement sa capacité.

REMARQUE

Si la batterie est branchée en permanence sur le chargeur, ceci peut endommager la batterie.

- ▶ Ne branchez jamais la batterie en permanence sur le chargeur.

Si le vélo, par exemple en hiver, est mis hors service pendant plus de quatre semaines, une interruption d'utilisation doit être préparée. Un stockage de la batterie et de l'unité d'entraînement est recommandé.

5.2.1.1 Préparer une interruption d'utilisation

- ✓ Retirer la batterie et l'unité d'entraînement du vélo.
- ✓ Chargez la batterie à 60 % (trois LED de l'indicateur de charge sont allumées).
- ✓ Nettoyez le vélo avec un chiffon très légèrement humide et protégez-le par de la cire en aérosol. Ne cirez jamais les surfaces de friction des freins.
- ✓ Avant toute interruption prolongée, il est recommandé de faire procéder à une inspection, un nettoyage approfondi et une protection par le revendeur spécialisé.

5.2.1.2 Interrompre l'utilisation

- ▶ Après 6 mois, contrôlez la batterie. Avec un niveau de charge de 20 % ou moins, vous devez recharger la batterie jusqu'à 60 % :

1 mois	-20 à +60 °C
3 mois	-20 à +45 °C
1 an	-20 à +25 °C

Tableau 23 : Temps de stockage avec un chargement de 60 %

Transport, stockage et montage

5.3

Montage



ATTENTION

Risque d'écrasement en cas d'activation accidentelle

L'activation accidentelle du système d'entraînement entraîne un risque de blessure.

- ▶ Retirez la batterie si elle n'est pas absolument indispensable au montage.



- ✓ Montez le vélo dans un environnement propre et sec.
- ✓ La température de l'environnement de travail doit être comprise entre 15 °C et 25 °C.

Température de l'environnement de travail	15 °C - 25 °C
--	---------------

Tableau 24 :

Température de l'environnement de travail

- ✓ Si un support de montage est utilisé, celui-ci doit être homologué pour un poids maximal de 30 kg.
- ✓ En règle générale, pour réduire le poids, il est recommandé de séparer la batterie du vélo pendant la durée d'utilisation du support de montage.

5.3.1

Outils requis

Pour monter le vélo, les outils suivants sont requis :

- Couteau,
- Clé Allen 2 (2,5 mm, 3 mm, 4 mm, 5 mm, 6 mm et 8 mm),
- Clé dynamométrique avec plage de travail de 5 à 40 Nm,
- Clé Torx T25,
- Clé à douille (8 mm, 9 mm, 10 mm), 13 mm, 14 mm et 15 mm) et
- Tournevis cruciforme et droit.

Transport, stockage et montage

5.3.2

Déballage



ATTENTION

Risque de blessure aux mains avec le carton

Le carton de transport est fermé par des agrafes métalliques. Lors du déballage et du broyage de l'emballage, il existe un risque de blessures par piqûre ou coupure.

- ▶ Portez des gants adaptés.
- ▶ Retirez les agrafes métalliques avec une pince avant d'ouvrir le carton de transport.

Le matériel d'emballage est principalement constitué de carton et de film plastique.

- ▶ Il doit être éliminé conformément aux réglementations en vigueur.

5.3.3

Contenu de la livraison

Le vélo a été entièrement monté en atelier à des fins de test, puis démonté pour le transport.

Le vélo est prémonté à 95-98 %. L'étendue de la livraison comprend :

- le vélo prémonté,
- la roue avant,
- les pédales,
- les attaches rapides (en option),
- le chargeur,
- le mode d'emploi.

La batterie est fournie indépendamment du vélo.

Transport, stockage et montage

5.3.4

Mise en service



ATTENTION

Risque d'incendie et d'explosion en cas de chargeur incorrect

Les batteries chargées avec un chargeur incorrect peuvent subir des dommages internes. Ceci peut entraîner un incendie ou une explosion.

- ▶ Utilisez la batterie uniquement avec le chargeur fourni.
- ▶ Pour éviter toute confusion, marquez le chargeur fourni et ce mode d'emploi clairement, par exemple avec le *numéro de cadre* ou le *numéro de type* du vélo.



ATTENTION

Risque de brûlure en raison de l'échauffement de l'entraînement

L'utilisation peut rendre le refroidisseur de l'entraînement extrêmement chaud. Le contact peut causer une brûlure.

- ▶ Laisser refroidir l'unité d'entraînement avant le nettoyage.

La première mise en service du vélo nécessite des outils spéciaux et des connaissances techniques particulières ; elle doit donc exclusivement être exécutée par un personnel spécialisé formé.

La pratique montre qu'un vélo non vendu est spontanément remis aux consommateurs finaux pour des trajets d'essai dès qu'il a l'air en état de marche.

- ▶ C'est pourquoi tous les vélos doivent être immédiatement mis en état de fonctionnement complet après leur montage.
- ▶ Pour mettre le vélo en état de fonctionnement, la liste de contrôle de première mise en service doit être parcourue.

Transport, stockage et montage

Liste de contrôle pour la première mise en service

- Contrôler la batterie.
- La batterie est fournie partiellement chargée. Pour assurer une pleine puissance, charger totalement la batterie.
- Monter les roues, les attaches rapides et les pédales.
- Si nécessaire, ajuster la force de serrage des attaches rapides.
- Dégraisser soigneusement les disques de frein sur les freins à disque ou les flancs de freinage et les plaquettes de frein sur les freins de jante avec du produit de nettoyage pour freins ou de l'alcool.
- Placer le guidon, la potence et la selle en position de fonctionnement et contrôlez leur bonne assise.
- Contrôler le positionnement solide de tous les composants. Contrôler tous les réglages et le couple de serrage des écrous d'axe.
- Contrôler la disposition correcte de l'ensemble du faisceau de câbles :
 - Éviter tout contact du faisceau de câbles avec des pièces en mouvement.
 - Les chemins de câble doivent être lisses et exempts d'arêtes vives.
 - Les pièces en mouvement ne doivent pas exercer de pression ou de traction sur le faisceau de câbles.
- Contrôler le fonctionnement et l'efficacité du système d'entraînement, des dispositifs d'éclairage et des freins.
- Régler le phare avant.
- Configurer le système d'entraînement sur la langue officielle et le système d'unités adéquat.
- Contrôler la version du logiciel du système d'entraînement et la mettre à jour le cas échéant.
- Effectuer un trajet test pour tester le système de frein, le changement de vitesse et le système d'entraînement électrique.

Transport, stockage et montage

5.3.4.1

Contrôler la batterie



Risque d'incendie et d'explosion en cas de batteries défectueuses

En cas de batteries endommagées ou défectueuses, l'électronique de sécurité peut tomber en panne. La tension résiduelle peut causer un court-circuit. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Ne chargez jamais une batterie défectueuse.

La batterie doit être contrôlée avant le premier chargement.

- ▶ Appuyez sur la *touche Marche/Arrêt (batterie)*.
 - ⇒ Si aucune LED ne s'allume sur l'indicateur de charge, la batterie peut être endommagée.
 - ⇒ Si une LED au moins est allumée mais que toutes les LED de l'indicateur de charge ne sont pas allumées, la batterie peut être chargée. Chargez entièrement la batterie avant la première mise en service afin de disposer de la pleine capacité de la batterie.
- ▶ Après la première mise en service et avant toute autre utilisation, la batterie doit être allumée via la touche Marche/Arrêt.

Transport, stockage et montage

5.3.5 Monter la roue dans une fourche Suntour *alternative*

5.3.5.1 Monter une roue avec un axe fileté (15 mm) *alternative*

- ▶ Insérez l'axe entièrement du côté entraînement.

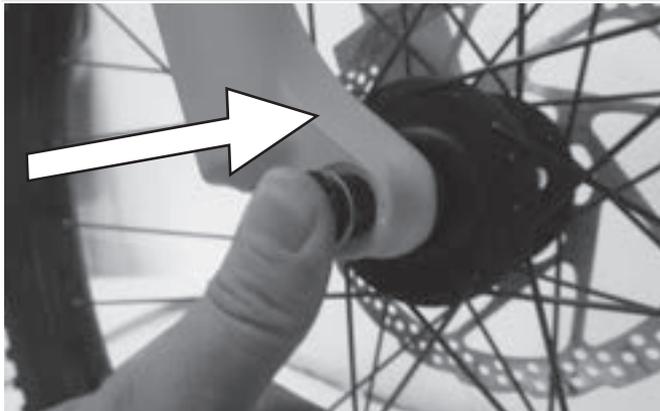


Illustration 19 :

Insérer l'axe entièrement

- ▶ Serrez l'axe avec une clé Allen de 5 mm à un couple de 8-10 Nm.

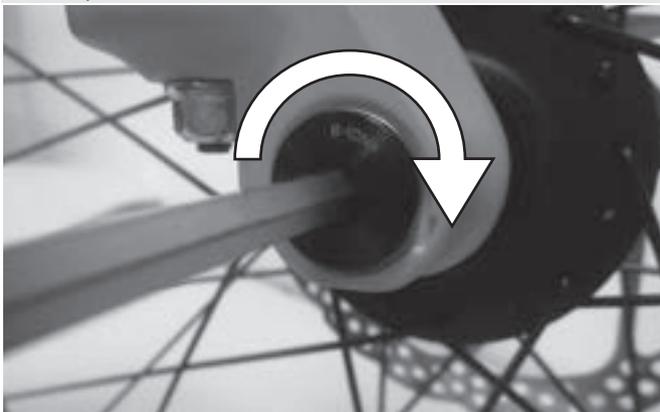


Illustration 20 :

Serrer l'axe

Transport, stockage et montage

- Insérez la vis de blocage du côté sans entraînement.

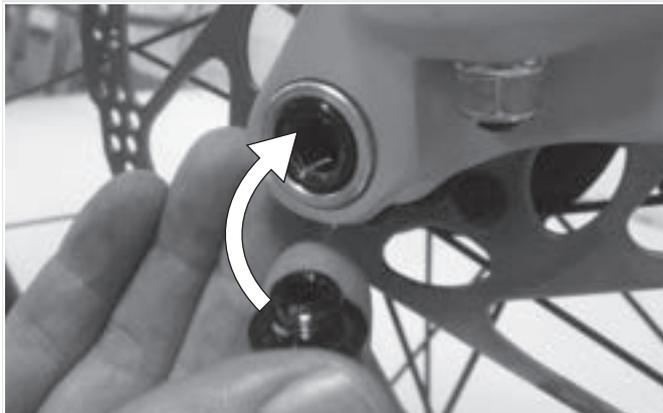


Illustration 21 :

Enfoncer le levier d'attache rapide dans l'axe

- Serrez la vis de blocage avec une clé Allen de 5 mm à un couple de 5-6 Nm.
- ⇒ Le levier est monté.



Illustration 22 :

Serrer la vis de blocage

Transport, stockage et montage

5.3.5.2

Monter une roue avec un axe fileté (20 mm) *alternative*

- ▶ Insérez l'axe entièrement du côté entraînement.



Illustration 23 :

Serrer l'axe inséré

- ▶ Serrez le collier de blocage avec une clé Allen de 4 mm à un couple de 7 Nm.



Illustration 24 :

Serrer l'axe

Transport, stockage et montage

5.3.5.3

Monter une roue avec l'axe de roue *alternative*



Risque de chute en cas d'axe de roue desserré

Un axe de roue défectueux ou mal monté peut se prendre dans le disque de frein et bloquer la roue. Ceci cause une chute.

- Ne montez jamais un axe de roue défectueux.



Risque de chute en cas d'axe de roue défectueux ou mal monté

Le disque de frein peut devenir très chaud lorsqu'il fonctionne. Ceci peut endommager certaines parties de l'axe de roue. L'axe de roue se desserre. Ceci peut causer une chute.

- L'axe de roue et le disque de frein doivent se trouver chacun d'un côté.



Risque de chute en cas de mauvais réglage de l'axe de roue

Une force de serrage insuffisante entraîne une mauvaise transmission de force. Ceci peut causer une rupture de la fourche de suspension ou de l'axe de roue. Ceci peut causer une chute.

- Ne fixez jamais un axe de roue à l'aide d'un outil (par exemple marteau ou pince).

Transport, stockage et montage

- ▶ Enfoncez l'arbre dans le moyeu côté entraînement. Serrer le modèle II.

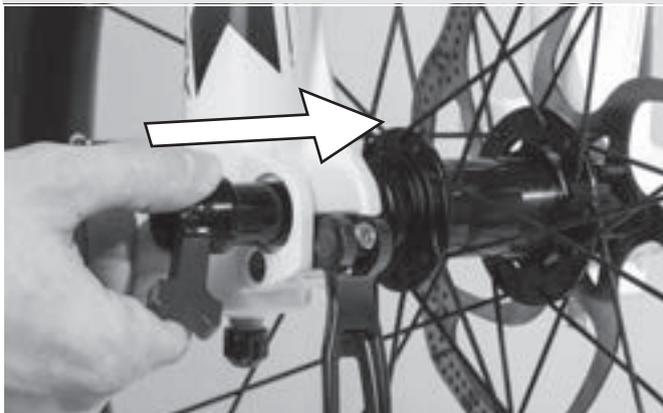


Illustration 25 :

Enfoncer l'arbre dans le moyeu

- ▶ Serrez l'arbre avec le levier rouge.

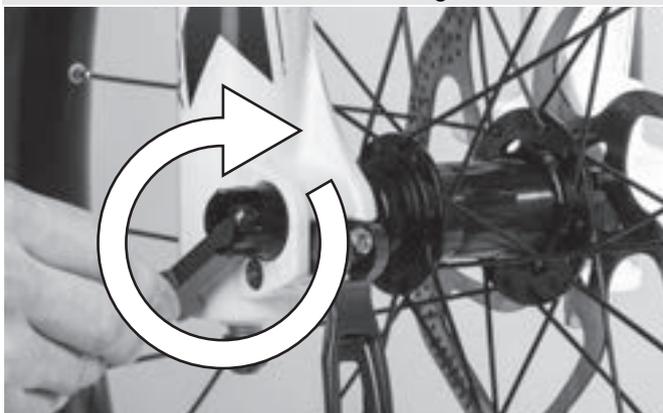


Illustration 26 :

Serrer l'axe

Transport, stockage et montage

► Enfoncez le levier d'attache rapide dans l'arbre.



Illustration 27 :

Enfoncer le levier d'attache rapide dans l'axe

► Rabattez le levier d'attache rapide.

⇒ Le levier est fixé.

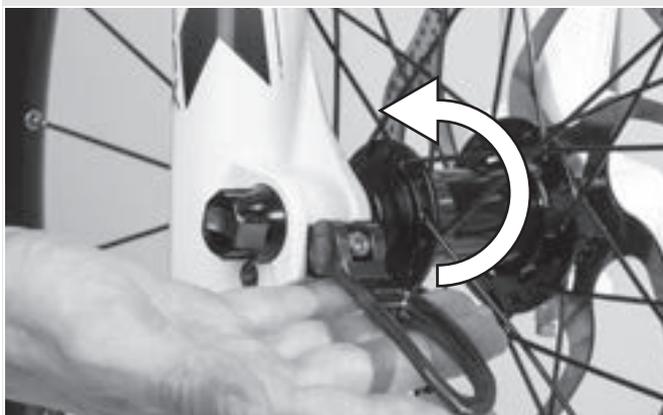


Illustration 28 :

Fixer le levier

Transport, stockage et montage

- ▶ Contrôlez la position et la force de serrage du levier d'attache rapide. Le levier d'attache rapide doit être au niveau du boîtier inférieur. La fermeture du levier d'attache rapide doit laisser une légère empreinte sur la main.



Illustration 29 :

Position parfaite du levier de serrage

- ▶ Si nécessaire, réglez la force de serrage du levier de serrage avec une clé Allen de 4 mm. Contrôlez ensuite la position et la force de serrage du levier d'attache rapide.

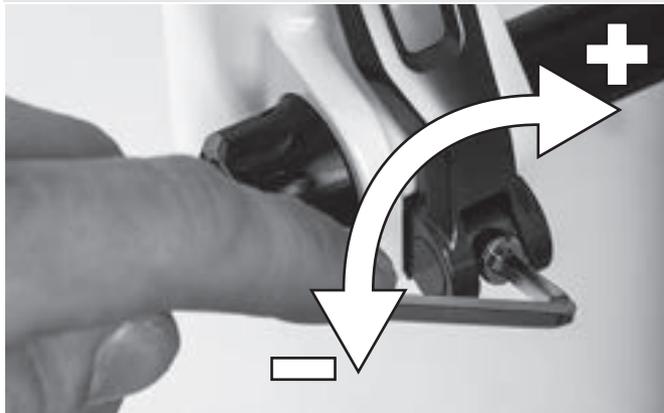


Illustration 30 :

Régler la force de serrage de l'attache rapide

Transport, stockage et montage

5.3.6

Monter une roue avec l'attache rapide *alternative*



ATTENTION

Risque de chute en cas d'attache rapide desserrée

Une attache rapide défectueuse ou mal montée peut se prendre dans le disque de frein et bloquer la roue. Ceci cause une chute.

- ▶ Ne montez jamais une attache rapide défectueuse.



ATTENTION

Risque de chute en cas d'attache rapide défectueuse ou mal montée

Le disque de frein peut devenir très chaud lorsqu'il fonctionne. Ceci peut endommager certaines parties de l'attache rapide. L'attache rapide se desserre alors. Ceci peut causer une chute.

- ▶ Le levier d'attache rapide de la roue avant et le disque de frein doivent se trouver chacun d'un côté.



ATTENTION

Risque de chute en cas de mauvais réglage de la force de serrage

Une force de serrage trop élevée endommage l'attache rapide, qui perd alors sa fonction.

Une force de serrage insuffisante entraîne une mauvaise transmission de force. Ceci peut causer une rupture de la fourche de suspension ou de l'attache rapide. Ceci peut causer une chute.

- ▶ Ne fixez jamais une attache rapide à l'aide d'un outil (par exemple marteau ou pince).
- ▶ Utilisez uniquement un levier de serrage avec la force de serrage prescrite.

Transport, stockage et montage

- ▶ Avant le montage, assurez-vous que la bride de l'attache rapide est déployée. Ouvrez entièrement le levier.

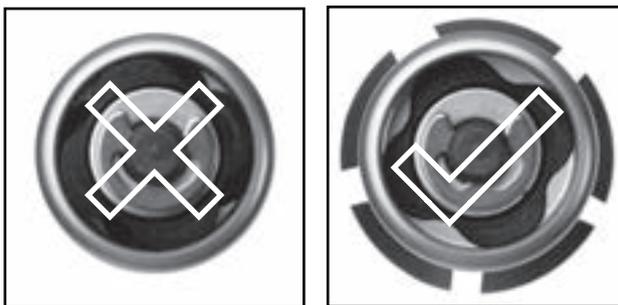


Illustration 31 :

Bride fermée et ouverte

- ▶ Enfoncez l'attache rapide jusqu'à entendre un clic. Assurez-vous que la bride est déployée.



Illustration 32 :

Enfoncer l'attache rapide

Transport, stockage et montage

- ▶ Réglez le serrage avec le levier de serrage à moitié ouvert jusqu'à ce que la bride soit positionnée sur l'extrémité de fourche.

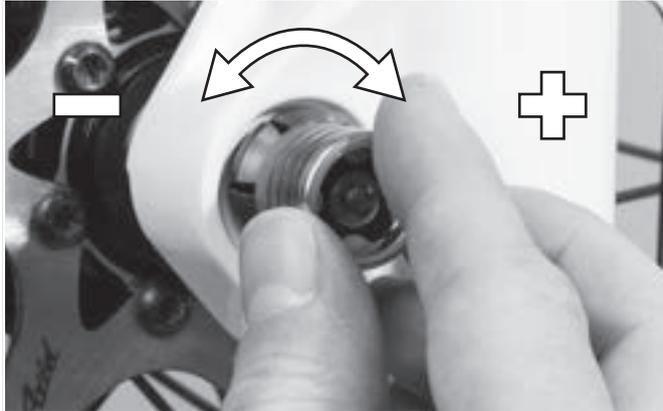


Illustration 33 :

Régler la force de serrage

- ▶ Fermez complètement l'attache rapide. Contrôlez la bonne assise de l'attache rapide et réajustez-la sur la bride si nécessaire.
- ⇒ Le levier est fixé.



Illustration 34 :

Fermer l'attache rapide

5.3.7

Monter une roue dans la fourche FOX *alternative*

5.3.7.1

Monter une roue avec attache rapide (15 mm) *alternative*

Le processus de montage est le même pour les attaches rapides 15 x 100 mm et 15 x 110 mm.

- ▶ Placez la roue avant dans les extrémités de la fourche. Enfoncez l'axe dans l'extrémité de fourche du côté opposé à l'entraînement et le moyeu.

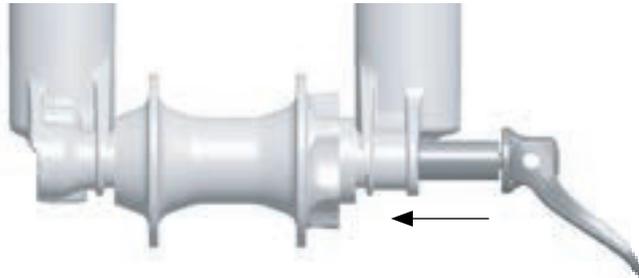


Illustration 35 :

Enfoncer l'attache rapide

- ▶ Ouvrez le levier d'axe.
- ▶ Tournez l'axe dans l'écrou d'axe de 5 ou 6 rotations complètes dans le sens des aiguilles d'une montre.
- ▶ Fermez le levier d'attache rapide. Le levier doit avoir un serrage suffisant pour laisser une empreinte sur votre main.

Transport, stockage et montage

- ▶ En position fermée, le levier doit se situer entre 1 et 20 mm devant le montant de la fourche.

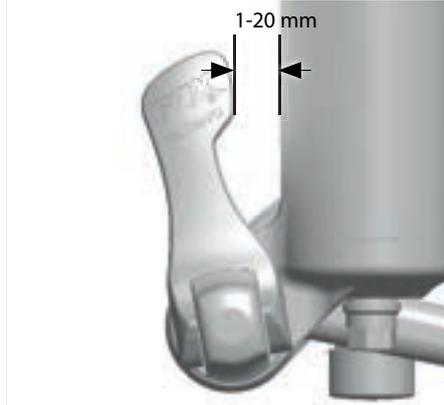


Illustration 36 :

Distance entre levier et montant de fourche

- ⇒ Si le levier est insuffisamment ou excessivement serré lorsqu'il est en position fermée (1 à 20 mm) devant la fourche, l'attache rapide doit être réglée.

5.3.7.2

Régler l'attache rapide FOX

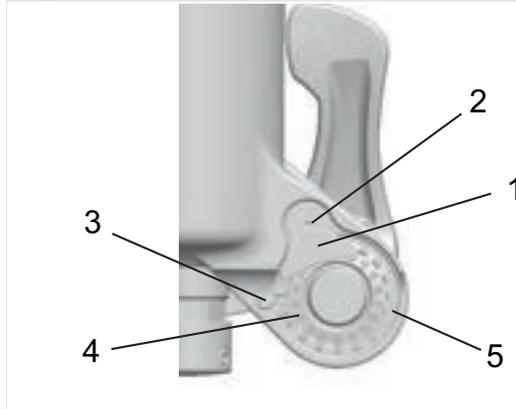


Illustration 37 :

Structure de l'attache rapide vue de derrière avec (1) blocage d'écrou d'axe, (2) vis de blocage d'écrou d'axe, (3) flèche indicatrice, (4) valeur de réglage de l'axe et (5) écrou d'axe

- ▶ Notez la valeur de réglage de l'axe (4) indiquée par la flèche (3).

Transport, stockage et montage

- ▶ À l'aide d'une clé Allen de 2,5 mm, desserrez la vis de blocage de l'écrou d'axe (2) d'environ 4 rotations, sans toutefois retirer complètement la vis.
- ▶ Tournez le levier d'attache rapide en position ouverte et desserrez l'axe d'environ 4 rotations.
- ▶ Enfoncez l'axe vers l'intérieur depuis le côté du levier ouvert. Ceci repousse la vis de blocage de l'écrou d'axe et vous permet de l'écarter en la tournant.
- ▶ Continuez à enfoncer l'axe et tournez l'écrou d'axe dans le sens des aiguilles d'une montre pour accroître le serrage du levier, ou dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour réduire le serrage du levier.
- ▶ Insérez à nouveau le blocage de l'écrou d'axe et serrez la vis à 0,9 Nm (8 in-lb).
- ▶ Répétez les étapes du montage d'axe pour contrôler que le montage et le réglage sont adéquats.

Transport, stockage et montage

5.3.7.3

Monter une roue avec des axes Kabolt *alternative*

Le processus de montage est le même pour les axes Kabolt 15 x 100 mm et 15 x 110 mm.

- Placez la roue avant dans les extrémités de la fourche. Enfoncez l'axe Kabolt dans l'extrémité de fourche du côté opposé à l'entraînement et le moyeu.

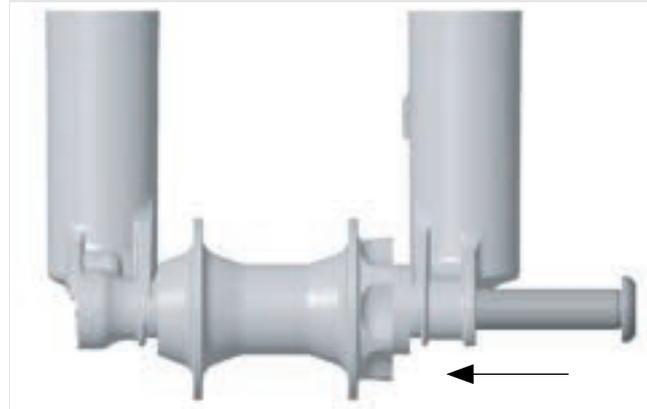


Illustration 38 :

Enfoncer l'axe Kabolt

- Serrez la vis d'axe Kabolt avec une clé Allen 6 mm à 17 Nm (150 in-lb).

5.3.7.4**Contrôler la potence et le guidon****Contrôler les assemblages**

► Pour contrôler si le guidon, la potence et la structure de fourche sont bien assemblés entre eux, prenez position devant le vélo. Serrez la roue avant entre vos jambes. Saisissez les poignées du guidon. Tentez de tourner le guidon contre la roue avant.

⇒ La potence ne doit pas se tordre ou se déplacer.

Bonne assise

► Pour contrôler la bonne assise de la potence, appuyez avec tout le poids du corps sur le guidon lorsque le levier d'attache rapide est fermé.

⇒ Le tube du guidon ne doit pas se déplacer vers le bas dans la structure de la fourche.

► Si le tube du guidon se déplace dans la structure de la fourche, augmentez le serrage du levier d'attache rapide. Pour cela, tournez légèrement l'écrou moleté dans le sens des aiguilles d'une montre lorsque le levier d'attache rapide est ouvert.

► Fermez le levier et contrôlez à nouveau l'assise de la potence.

Transport, stockage et montage

Contrôler le jeu du palier

- ▶ Pour contrôler le jeu du palier du guidon, fermez le levier d'attache rapide de la potence. Placez les doigts d'une main sur l'enveloppe supérieure du palier du guidon, serrez le frein avant avec l'autre main et tentez de pousser le vélo vers l'avant et vers l'arrière.
- ▶ Les demi-enveloppes du palier ne doivent pas se déplacer l'une vers l'autre. Notez qu'avec les fourches de suspension et freins à disque, un jeu sensible peut être causé par l'usure des coussinets ou le jeu des plaquettes de frein.
- ▶ Si le palier de direction présente du jeu, il convient de le régler le plus rapidement possible pour éviter d'endommager le palier. Ce réglage doit être effectué conformément au manuel de la potence.

5.3.8

Vente du vélo

- ▶ Remplissez la fiche technique en première page du présent mode d'emploi.
- ▶ Adaptez le vélo au cycliste.
- ▶ Réglez la *béquille* et la *manette de vitesse* et montrez les réglages à l'acheteur.
- ▶ Formez l'exploitant ou le cycliste à toutes les fonctions du vélo.

6 Avant le premier trajet



Risque de chute en cas de couples de serrage incorrects

Si une vis est serrée trop fort, elle peut se rompre. Si une vis n'est pas serrée assez fort, elle peut se desserrer. Ceci peut causer une chute.

- Respectez toujours les couples de serrage indiqués sur la vis ou dans le mode d'emploi.

Seul un vélo bien réglé assure une conduite agréable et une activité bénéfique pour la santé. Avant le premier trajet, ajustez donc la *selle*, le *guidon* et la *suspension* à votre corps et à votre type de conduite privilégié.

6.1 Régler la selle

6.1.1 Régler l'inclinaison de selle

Pour assurer une position assise idéale, l'inclinaison de la selle doit être adaptée à la hauteur de la selle, à la position de la selle et du guidon et à la forme de la selle. Ceci peut permettre d'optimiser la position assise si nécessaire. Avant d'ajuster la selle, déterminez votre position de guidon individuelle.

Avant le premier trajet

- ⇒ Pour adapter le vélo à vos besoins pour la première fois, réglez une inclinaison de selle horizontale.

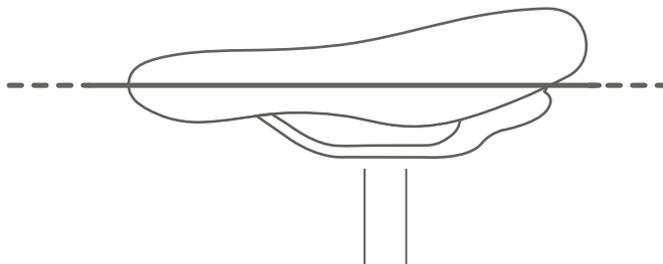


Illustration 39 :

Inclinaison horizontale de la selle

6.1.2

Déterminer la hauteur de selle

- ✓ Pour déterminer avec précision la hauteur de la selle, placez le vélo près d'un mur pour pouvoir vous appuyer ou demandez à une autre personne de tenir le vélo.
 - ▶ Montez sur le vélo.
 - ▶ Placez le talon sur la pédale et étendez la jambe pour que la pédale soit au point le plus bas de sa rotation sur la manivelle.
- ⇒ Pour une hauteur de selle optimale, le cycliste doit être juste assis sur la selle. Si ce n'est pas le cas, adaptez la longueur de la tige de selle à vos besoins.

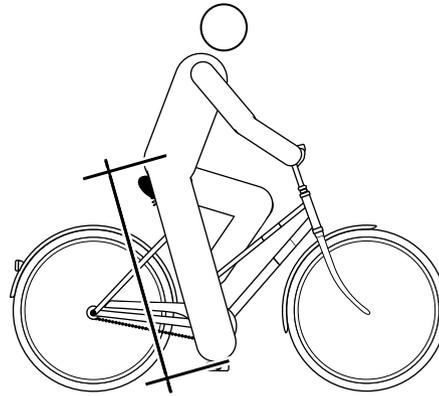


Illustration 40 : Hauteur de selle optimale

6.1.3 Régler la hauteur de selle avec l'attache rapide

- Pour modifier la hauteur de la selle, ouvrez l'attache rapide de la tige de selle. Pour cela, tirez sur le levier de serrage pour l'éloigner de la tige de selle.

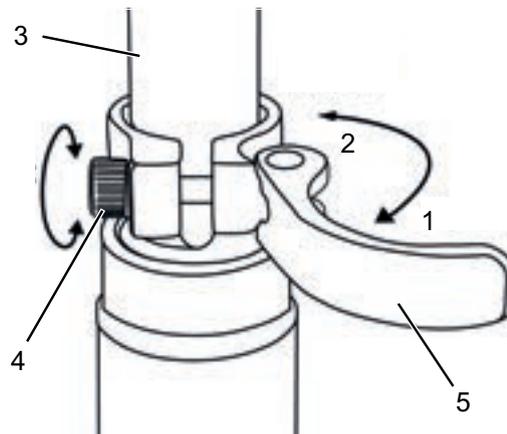


Illustration 41 : Attache rapide de la tige de selle (3) avec levier de serrage (5) et vis de réglage (4) en position ouverte (1) et sens de la position fermée (2)

Avant le premier trajet

- Réglez la tige de selle à la hauteur souhaitée.



Risque de chute en cas de tige de selle réglée trop haut

Une *tige de selle* réglée trop haut entraîne la rupture de la *tige de selle* ou du *cadre*. Ceci peut causer une chute.

- Ne tirez pas la tige de selle hors du cadre au-delà du marquage indiquant la profondeur d'insertion minimale.

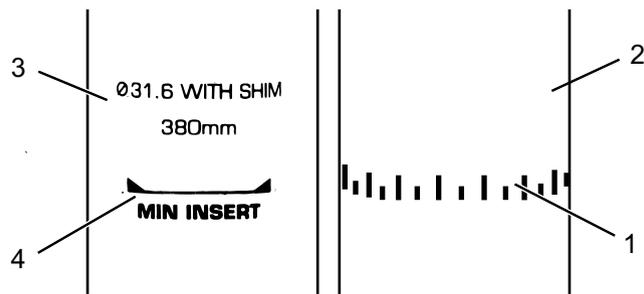


Illustration 42 :

Vue détaillée de la tige de selle, exemples de marquage de la profondeur d'insertion minimale

- Pour fermer, poussez le *levier de serrage de la tige de selle* sur la *tige de selle* jusqu'à la butée.
- Contrôlez la *force de serrage de l'attache rapide*.

6.1.4

Régler la tige de selle réglable en hauteur

- ▶ Lors de la première utilisation de votre tige de selle, vous devez lui donner un bon « coup » vers le bas pour la déplacer. En effet, le joint tend à éloigner l'huile de la surface de jonction. Cette opération est uniquement requise avant la première utilisation ou après une interruption prolongée de l'utilisation. Dès que vous avez déplacé la tige à travers la course de suspension, l'huile se répartit sur le joint et la tige reprend son fonctionnement normal.

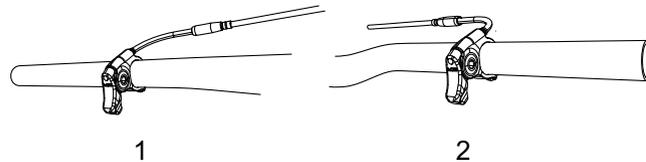


Illustration 43 :

Le levier d'actionnement de la tige de selle peut être monté à gauche (1) ou à droite (2) sur le guidon

6.1.4.1

Baisser la selle

- ✓ Pour baisser la selle, appuyez sur la selle avec une main ou asseyez-vous sur la selle.
- ▶ Appuyez sur le levier d'actionnement de la tige de selle et maintenez-le enfoncé.
- ▶ Relâchez le levier lorsque la hauteur souhaitée est atteinte.

6.1.4.2

Monter la selle

- ▶ Tirez sur le levier d'actionnement de la tige de selle.
- ▶ Déchargez la selle et relâchez le levier lorsque la hauteur souhaitée est atteinte.

Avant le premier trajet

6.1.5

Régler la position d'assise

La selle peut être déplacée sur le bâti de selle. Une bonne position horizontale assure une position optimale des jambes. Ceci prévient les douleurs aux genoux et les positions douloureuses du bassin. Si vous avez reculé la selle de plus de 10 mm, ajustez ensuite encore une fois la hauteur de selle, car les deux réglages s'influencent mutuellement.

- ✓ Pour régler avec précision la position d'assise, placez le vélo près d'un mur pour pouvoir vous appuyer ou demandez à une autre personne de tenir le vélo.
- ▶ Montez sur le vélo.
- ▶ Avec le pied, placez les pédales en position horizontale (position 3 heures).
- ⇒ La position du cycliste est optimale lorsque la rotule est exactement à la verticale de l'axe de la pédale. Si la rotule est derrière la pédale, avancez la selle. Si la rotule est devant la pédale, reculez la selle. Réglez la selle uniquement dans la plage de réglage autorisée de la selle (marquage sur les haubans de selle).

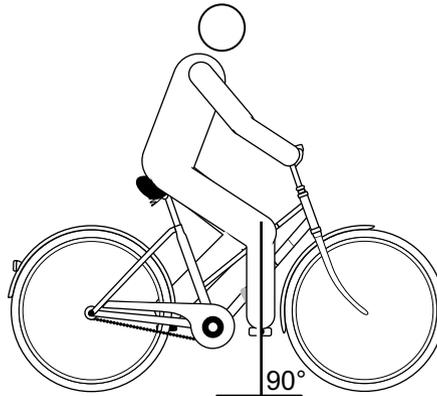


Illustration 44 :

Verticale de la rotule

Avant le premier trajet

6.2

Régler le guidon



- ✓ Le réglage du guidon peut uniquement être effectué à l'arrêt.
- ▶ Desserrez les assemblages vissés prévus, ajustez et serrez les vis de serrage du guidon au couple maximal.

Couple de serrage maximal des vis de serrage du guidon*

5 Nm - 7 Nm

*sauf indication contraire sur le composant

Tableau 25 :

Couple de serrage maximal de la vis de serrage du guidon

Régler la potence



Risque de chute en cas de potence desserrée

Les sollicitations peuvent desserrer des vis mal serrées. La solidité de l'assise de la potence est alors menacée. Ceci peut causer une chute.

- ▶ Après les deux premières heures d'utilisation, contrôlez la bonne assise du guidon et du système d'attache rapide.

6.2.1

Régler la hauteur du guidon



Risque de chute en cas de mauvais réglage de la force de serrage

Une force de serrage trop élevée endommage l'attache rapide, qui perd alors sa fonction. Une force de serrage insuffisante entraîne une mauvaise transmission de force. Ceci peut entraîner une rupture des composants. Ceci peut causer une chute.

- ▶ Ne fixez jamais une attache rapide à l'aide d'un outil (par exemple marteau ou pince).
- ▶ Utilisez uniquement un levier de serrage avec la force de serrage prescrite.

Avant le premier trajet

- ▶ Ouvrez le levier de serrage de la potence.
- ▶ Tirez le levier de blocage sur la potence vers le haut tout en inclinant le guidon dans la position souhaitée.
- ⇒ Le levier de blocage s'enclenche de manière audible.
- ▶ Tirez le guidon pour l'amener à la hauteur voulue.
- ▶ Verrouillez l'attache rapide.

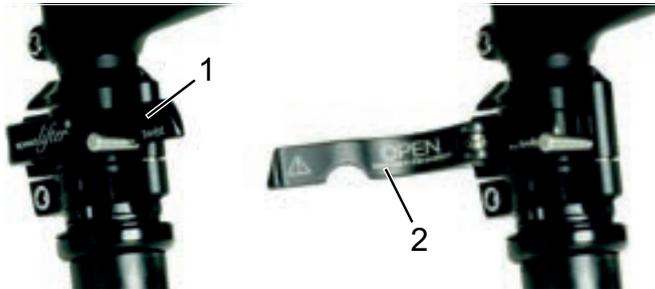


Illustration 45 :

Levier de serrage fermé (1) et ouvert (2) sur la potence, exemple d'un by.schulz speedlifter

6.2.2

Tourner le guidon vers le côté *alternative*



ATTENTION

Risque de chute en cas de mauvais réglage de la force de serrage

Une force de serrage trop élevée endommage l'attache rapide, qui perd alors sa fonction.

Une force de serrage insuffisante entraîne une mauvaise transmission de force. Ceci peut causer une chute.

- ▶ Ne fixez jamais une attache rapide à l'aide d'un outil (par exemple marteau ou pince).
- ▶ Utilisez uniquement un levier de serrage avec la force de serrage prescrite.

Avant le premier trajet

- ▶ Ouvrez le levier de serrage de la potence.
- ▶ Tirez le levier de blocage sur la potence vers le haut tout en inclinant le guidon dans la position souhaitée.
- ⇒ Le levier de blocage s'enclenche de manière audible.
- ▶ Tirez le guidon pour l'amener à la hauteur voulue.
- ▶ Verrouillez l'attache rapide.

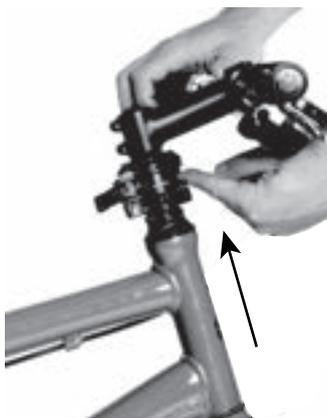


Illustration 46 :

Tirer le levier de blocage vers le haut, exemple d'un by.schulz speedlifter

6.2.2.1

Contrôler la force de serrage de l'attache rapide

- ▶ Ouvrez et fermez les attaches rapides de la potence ou de la tige de selle.
- ⇒ La force de serrage est suffisante si le levier de serrage peut être facilement déplacé de la position finale ouverte jusqu'au centre, puis doit être poussé avec les doigts ou la paume de la main à partir du centre.

Avant le premier trajet

6.2.2.2

Régler la force de serrage de l'attache rapide

- ▶ S'il est impossible de déplacer le *levier de serrage du guidon* jusqu'à sa position finale, desserrez l'*écrou moleté*.
- ▶ Si la force de serrage du *levier de serrage de la tige de selle* est insuffisante, serrez l'*écrou moleté*.



S'il est impossible de régler la force de serrage, le revendeur spécialisé doit contrôler l'attache rapide.

6.3

Régler le levier de frein

6.3.1

Régler le point de pression d'un levier de frein Magura



Défaillance des freins en cas de mauvais réglage

Le réglage du point de pression avec des freins dont les plaquettes ou le disque ont atteint la limite d'usure peut entraîner une défaillance des freins et causer un accident et des blessures.

- ▶ Avant le réglage du point de pression, assurez-vous que la limite d'usure des plaquettes de frein et du disque de frein n'est pas atteinte.

Le réglage du point de pression s'effectue à l'aide du bouton rotatif.

- ▶ Tournez le bouton rotatif en direction Plus (+).
- ⇒ Le levier de frein recule et se rapproche de la poignée du guidon. Le cas échéant, réglez à nouveau la garde.
- ⇒ Le point de pression sur le levier est atteint plus rapidement.

Avant le premier trajet

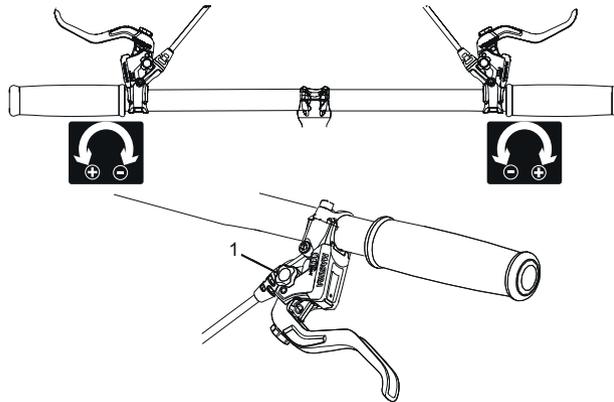


Illustration 47 : Utilisation du bouton rotatif (1) pour le réglage du point de pression

6.3.2 Régler la garde



Risque de chute en cas de mauvais réglage de la garde

Un montage ou un réglage incorrects des cylindres de frein peut entraîner une perte totale de la puissance de freinage à tout moment. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Après le réglage de la garde, contrôlez la position du cylindre de frein et corrigez-la si nécessaire.
- ▶ N'effectuez jamais une correction de la position du cylindre de frein sans outils spéciaux. Faites effectuer la correction par un revendeur spécialisé.



Il est possible de régler la garde du levier de frein pour le rendre plus accessible. Adressez-vous à votre revendeur spécialisé si la poignée de frein est trop éloignée du guidon ou trop difficile à actionner.

Avant le premier trajet

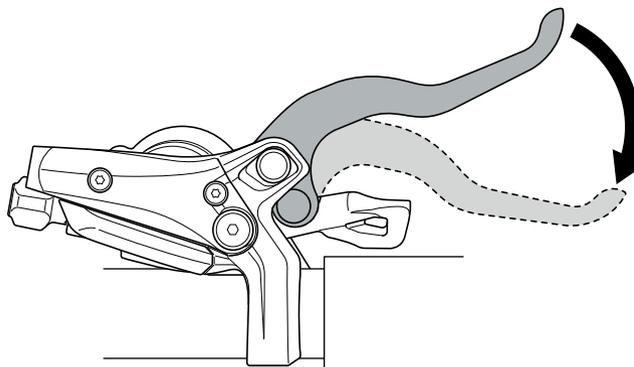


Illustration 48 : Garde du levier de frein

6.3.2.1

Régler la garde d'un levier de frein Magura *alternative*

La garde se règle à l'aide de la vis de réglage au moyen d'une clé T25 TORX®.

- ▶ Tournez la vis de réglage en direction Moins (-).
⇒ Le levier de frein se rapproche de la poignée de guidon.
- ▶ Tournez la vis de réglage en direction Plus (+).
⇒ Le levier de frein s'éloigne de la poignée de guidon.

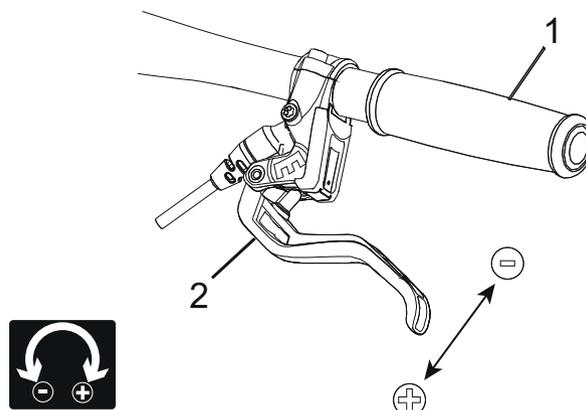


Illustration 49 :

Utilisation de la vis de réglage (2) pour ajuster la distance entre le levier de frein et la poignée de guidon (1)

6.4 Régler la fourche Suntour *alternative*

Des fourches Suntour peuvent être montées sur les séries de modèles suivantes :

Aion-35 Boost	Fourche de suspension pneumatique
NCX	Fourche de suspension pneumatique
NEX	Fourche de suspension en acier
XCM-ATB	Fourche de suspension en acier
XCM	Fourche de suspension en acier
XCR32	Fourche de suspension pneumatique
XCR34	Fourche de suspension pneumatique

Tableau 26 :

Vue d'ensemble des fourches Suntour



Risque de chute en cas de mauvais réglage de la suspension

Un réglage incorrect de la suspension peut endommager la fourche et causer des problèmes de direction. Ceci peut causer une chute.

- ▶ Ne roulez jamais avec une fourche de suspension pneumatique sans air.
- ▶ N'utilisez jamais le vélo sans ajuster la fourche de suspension au poids du cycliste.
- ▶ Les réglages de la suspension ont une grande influence sur le comportement routier. Pour éviter les chutes, il est nécessaire de s'habituer et de se familiariser.

REMARQUE

Le réglage indiqué ici constitue un réglage de base. Le cycliste doit adapter ce réglage en fonction du terrain et de ses préférences.

Avant le premier trajet

- Il est recommandé de noter les valeurs du réglage de base. Il peut servir de point de référence pour optimiser les réglages ultérieurs et offre une sécurité contre les modifications accidentelles.

6.4.1 Régler la course de suspension négative

La course de suspension négative (« sag » ou affaissement) correspond à la contraction de la fourche causée par le poids du cycliste et de son équipement (par ex. sac à dos), sa position sur la selle et la géométrie du cadre. Le « sag » n'est pas généré par la conduite.

Chaque cycliste a un poids et une position propres. Le « sag » dépend de la position et du poids du cycliste et doit se situer entre 15 % et 30 % de la course de suspension maximale de la fourche, selon l'utilisation du vélo et les préférences du cycliste.

6.4.1.1 Régler la course de suspension négative d'une fourche de suspension pneumatique *alternative*

- La valve d'air se trouve sous un couvercle sur la tête du montant de suspension gauche. Dévissez le couvercle.



Illustration 50 : Divers modèles de couvercles vissés

Avant le premier trajet

- ▶ Vissez une pompe à haute pression sur la valve.
- ▶ Pompez la fourche de suspension jusqu'à la pression souhaitée. Ne dépassez jamais la pression d'air maximale recommandée. Respectez le tableau des pressions de remplissage.
- ▶ Retirez la pompe à haute pression.

Poids du cycliste	AION, NEX	XCR 32, XCR 34
< 55 kg	35 - 50 psi	40 - 55 psi
55 - 65 kg	50 - 60 psi	55 - 65 psi
65 - 75 g	60 - 70 psi	65 - 75 psi
75 - 85 kg	70 - 85 psi	75 - 85 psi
85 - 95 kg	85 - 100 psi	85 - 95 psi
> 100 kg	+ 105 psi	+ 100 psi
Pression max.	150 psi	180 psi

Tableau 27 :

Tableau des pressions de remplissage des fourches Suntour

- ▶ Mesurez la distance entre la couronne et le joint anti-poussière de la fourche. Cette distance est la course de suspension totale de la fourche.
- ▶ Placez temporairement un serre-câble et poussez-le vers le bas contre le joint anti-poussière de la fourche.
- ▶ Enfilez vos vêtements de cyclisme habituels avec vos bagages.
- ▶ Asseyez-vous sur le vélo en position de conduite normale et prenez un appui (par exemple sur un mur ou un arbre).
- ▶ Descendez du vélo sans laisser la suspension se compresser.

Avant le premier trajet

- ▶ Mesurez la distance entre le joint anti-poussière et le serre-câble. Cette distance est le « sag ». La valeur du « sag » doit se situer entre 15 % (dur) et 30 % (souple) de la course de suspension totale de la fourche.
 - ▶ Augmentez ou diminuez la pression d'air jusqu'à atteindre le « sag » souhaité.
- ⇒ Lorsque le « sag » est correct, serrez à nouveau le capuchon d'air bleu en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre.



Si vous ne parvenez pas à obtenir le « sag » souhaité, des réglages internes peuvent être requis. Adressez-vous pour cela à votre revendeur spécialisé.

6.4.1.2

Régler la course de suspension négative d'une fourche de suspension en acier *alternative*

La fourche peut être adaptée au poids du cycliste et à son style de conduite privilégié par la prétension des ressorts. Ce n'est pas la dureté des ressorts en spirale qui est réglée mais leur prétension. Ceci réduit la course de suspension négative de la fourche lorsque le cycliste s'assied sur le vélo.



Illustration 51 :

Molette de réglage de la course de suspension négative sur la couronne de la fourche de suspension

Avant le premier trajet

- ▶ La molette de réglage peut se trouver sous un couvercle en plastique sur la couronne de la fourche de suspension. Retirez le couvercle en plastique vers le haut.
 - ▶ Tournez la molette de réglage de la course de suspension négative dans le sens des aiguilles d'une montre pour accroître la prétension des ressorts. Tournez la molette de réglage de la course de suspension négative dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour la diminuer.
- ⇒ Le réglage selon le poids du cycliste est optimal lorsque le montant de suspension s'abaisse de 3 mm sous la charge au repos du cycliste. Remettez le couvercle en place après le réglage.

6.4.2

Régler la détente *alternative*

La détente définit la vitesse à laquelle la fourche se détend après la contrainte. Le réglage de la détente dépend du réglage de la pression d'air. Des réglages de « sag » plus élevés nécessitent des réglages de détente plus faibles.

- ▶ Placez le dispositif de réglage de la détente en position fermée en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée.

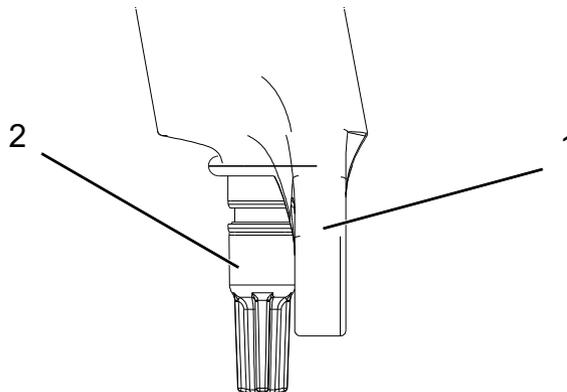


Illustration 52 : Dispositif de réglage de la détente Suntour (2) sur la fourche (1)

Avant le premier trajet

- ▶ Tournez le dispositif de réglage de la détente dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- ⇒ Réglez la détente de manière à ce que lors d'un essai, la fourche se détende rapidement mais sans cogner. Lorsque la fourche cogne, elle se détend trop vite et s'arrête brutalement lorsqu'elle a parcouru toute la course de détente. Vous entendez et sentez alors un léger choc.

6.5 Régler la fourche FOX *alternative*



ATTENTION

Risque de chute en cas de mauvais réglage de la suspension

Un réglage incorrect de la suspension peut endommager la fourche et causer des problèmes de direction. Ceci peut causer une chute.

- ▶ Ne roulez jamais avec une fourche de suspension pneumatique sans air.
- ▶ N'utilisez jamais le vélo sans ajuster la fourche de suspension au poids du cycliste.

REMARQUE

Les réglages de la suspension ont une grande influence sur le comportement routier. Pour éviter les chutes, il est nécessaire de s'habituer et de se familiariser.

Le réglage indiqué ici constitue un réglage de base. Le cycliste doit adapter ce réglage en fonction du terrain et de ses préférences.

- ▶ Il est recommandé de noter les valeurs du réglage de base. Il peut servir de point de référence pour optimiser les réglages ultérieurs et offre une sécurité contre les modifications accidentelles.

6.5.1

Régler la course de suspension négative

La course de suspension négative (« sag » ou affaissement) correspond à la contraction de la fourche causée par le poids du cycliste et de son équipement (par ex. sac à dos), sa position sur la selle et la géométrie du cadre. Le « sag » n'est pas généré par la conduite. Chaque cycliste a un poids et une position propres. Le « sag » dépend de la position et du poids du cycliste et doit se situer entre 15 % et 20 % de la course de suspension maximale de la fourche, selon l'utilisation du vélo et les préférences du cycliste.

- ✓ Assurez-vous lors du réglage du « sag » que tous les dispositifs de réglage de compression sont en position ouverte, c'est-à-dire tournés jusqu'à la butée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- ✓ La pression doit être mesurée à une température ambiante de 21 à 24 °C.
- ▶ La valve d'air se trouve sous un couvercle bleu sur la tête du montant de suspension gauche. Tournez le couvercle dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- ▶ Installez une pompe à haute pression sur la valve.
- ▶ Pompez la fourche de suspension jusqu'à la pression souhaitée. Ne dépassez jamais la pression d'air maximale recommandée. Respectez le tableau des pressions de remplissage.

Avant le premier trajet

- Retirez la pompe à haute pression.

Poids du cycliste	Rhythm 34	Rhythm 36
Pression d'air minimale	40 psi (2,8 bar)	40 psi (2,8 bar)
54 - 59 kg	58 psi	55 psi
59 - 64 kg	63 psi	59 psi
64 - 68 kg	68 psi	63 psi
68 - 73 kg	72 psi	67 psi
73 - 77 kg	77 psi	72 psi
77 - 82 kg	82 psi	76 psi
82 - 86 kg	86 psi	80 psi
86 - 91 kg	91 psi	85 psi
91 - 95 kg	96 psi	89 psi
95 - 100 kg	100 psi	93 psi
100 - 104 kg	105 psi	97 psi
104 - 109 kg	110 psi	102 psi
109 - 113 kg	114 psi	106 psi
Pression max.	120 psi (8,3 bar)	120 psi (8,3 bar)

Tableau 28 :

Tableau des pressions de remplissage de la fourche pneumatique FOX

- Mesurez la distance entre la couronne et le joint anti-poussière de la fourche. Cette distance est la course de suspension totale de la fourche.
- Poussez le joint torique vers le bas contre le joint anti-poussière de la fourche. Si aucun joint torique n'est présent, placez temporairement un serre-câble sur le montant.
- Enfilez vos vêtements de cyclisme habituels avec vos bagages.
- Asseyez-vous sur le vélo en position de conduite normale et prenez un appui (par exemple sur un mur ou un arbre).

Avant le premier trajet

- ▶ Descendez du vélo sans laisser la suspension se compresser.
 - ▶ Mesurez la distance entre le joint anti-poussière et le joint torique ou serre-câble. Cette distance est le « sag ». Le « sag » recommandé doit se situer entre 15 % (dur) et 20 % (souple) de la course de suspension totale de la fourche.
 - ▶ Augmentez ou diminuez la pression d'air jusqu'à atteindre le « sag » souhaité.
- ⇒ Lorsque le « sag » est correct, serrez à nouveau le capuchon d'air bleu en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre.



Si vous ne parvenez pas à obtenir le « sag » souhaité, des réglages internes peuvent être requis. Adressez-vous pour cela à votre revendeur spécialisé.

Avant le premier trajet

6.5.2 Régler la détente

La détente définit la vitesse à laquelle la fourche se détend après la contrainte. Le réglage de la détente dépend du réglage de la pression d'air. Des réglages de « sag » plus élevés nécessitent des réglages de détente plus faibles.

- Placez le dispositif de réglage de la détente en position fermée en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée.



Illustration 53 : Dispositif de réglage de la détente FOX (1) sur la fourche

- Tournez le dispositif de réglage de la détente dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- ⇒ Réglez la détente de manière à ce que lors d'un essai, la fourche se détende rapidement mais sans cogner. Lorsque la fourche cogne, elle se détend trop vite et s'arrête brutalement lorsqu'elle a parcouru toute la course de détente. Vous entendez et sentez alors un léger choc.

6.6 Régler l'amortisseur arrière Suntour *alternative*

6.6.1 Régler la course de suspension négative

REMARQUE

Une pression d'air excessive ou insuffisante dans l'amortisseur arrière peut causer sa détérioration.

Ne dépassez pas la pression d'air maximale de 300 psi (20 bar).

La course de suspension négative (« sag ») correspond à la contraction de l'amortisseur arrière causée par le poids du cycliste et de son équipement (par ex. sac à dos), sa position sur la selle et la géométrie du cadre. Le « sag » n'est pas généré par la conduite. Chaque cycliste a un poids et une position propres. Le « sag » dépend de la position et du poids du cycliste et doit se situer entre 25 % et 30 % de la course de suspension maximale de l'amortisseur arrière, selon l'utilisation du vélo et les préférences du cycliste.

- ▶ Placez le dispositif de réglage de la compression en position OUVERTE pour éviter d'influencer le réglage du « sag ».
- ▶ Retirez le capuchon de la valve d'air.
- ▶ Installez une pompe à amortisseur à haute pression sur la valve.
- ▶ Ajustez la pression d'air de l'amortisseur à votre poids.
- ▶ Retirez la pompe à haute pression.
- ▶ Mesurez la distance entre le joint en caoutchouc de la chambre d'air et l'extrémité de l'amortisseur. Cette distance est la course de suspension totale de l'amortisseur.

Avant le premier trajet

- ▶ Enfilez vos vêtements de cyclisme habituels avec vos bagages. Asseyez-vous sur le vélo en position de conduite normale et prenez un appui, par exemple sur un mur ou un arbre.
- ▶ Poussez le joint torique vers le bas contre le joint en caoutchouc de la chambre d'air.
- ▶ Descendez du vélo sans laisser la suspension se compresser.
- ▶ Mesurez la distance entre le joint en caoutchouc de la chambre d'air et le joint torique. Cette distance est le « sag ». Le « sag » recommandé doit se situer entre 15 % (dur) et 25 % (souple) de la course de suspension totale de l'amortisseur.
- ▶ Augmentez ou diminuez la pression d'air jusqu'à atteindre le « sag » souhaité.

6.6.2

Régler la détente

La détente définit la vitesse à laquelle l'amortisseur arrière se détend après la contrainte. Le réglage de la détente dépend du réglage de la pression d'air. Des réglages de « sag » plus élevés nécessitent des réglages de détente plus faibles.



Illustration 54 :

Molette de réglage de la détente Suntour (1) sur l'amortisseur arrière

- ▶ Tournez la molette de réglage de la détente dans le sens – pour augmenter la détente.
- ▶ Tournez la molette de réglage de la détente dans le sens + pour réduire le mouvement de compression.

6.6.3

Régler la compression

Le réglage de la compression de l'amortisseur arrière permet d'adapter l'amortisseur à la nature du sol. Le réglage de compression définit la vitesse à laquelle l'amortisseur arrière se comprime après la contrainte.

Avant le premier trajet

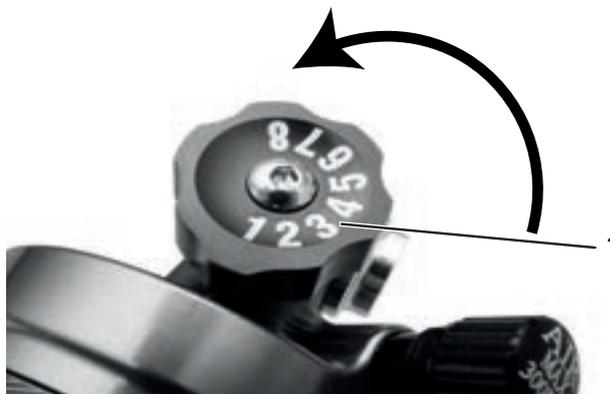


Illustration 55 : Molette de réglage de la compression Suntour (1) sur l'amortisseur arrière

- ▶ Tournez la molette de réglage de la détente dans le sens – pour augmenter la détente.
- ▶ Tournez la molette de réglage de la détente dans le sens + pour réduire le mouvement de compression.

Avant le premier trajet

6.7 Régler l'amortisseur arrière FOX *alternative*

6.7.1 Régler la course de suspension négative

REMARQUE

Une pression d'air excessive ou insuffisante dans l'amortisseur arrière peut causer sa détérioration.

Ne dépassez pas la pression d'air maximale de 350 psi (24,1 bar). La pression d'air minimale de 50 psi (3,4 bar) doit être respectée.

La course de suspension négative (« sag ») correspond à la contraction de l'amortisseur arrière causée par le poids du cycliste et de son équipement (par ex. sac à dos), sa position sur la selle et la géométrie du cadre. Le « sag » n'est pas généré par la conduite. Chaque cycliste a un poids et une position propres. Le « sag » dépend de la position et du poids du cycliste et doit se situer entre 25 % et 30 % de la course de suspension maximale de l'amortisseur arrière, selon l'utilisation du vélo et les préférences du cycliste.

- ▶ Placez le dispositif de réglage de la compression en position OUVERTE.
- ▶ Ajustez la pression d'air de l'amortisseur à votre poids.
- ▶ Installez une pompe à haute pression sur l'amortisseur. Comprimez l'amortisseur 10 fois lentement sur 25 % de la course de suspension jusqu'à obtenir la pression souhaitée. Ceci équilibre la pression d'air entre les chambres d'air positive et négative ; l'affichage de pression sur le manomètre de la pompe se modifie en conséquence.

Retirez la pompe à haute pression.

Avant le premier trajet

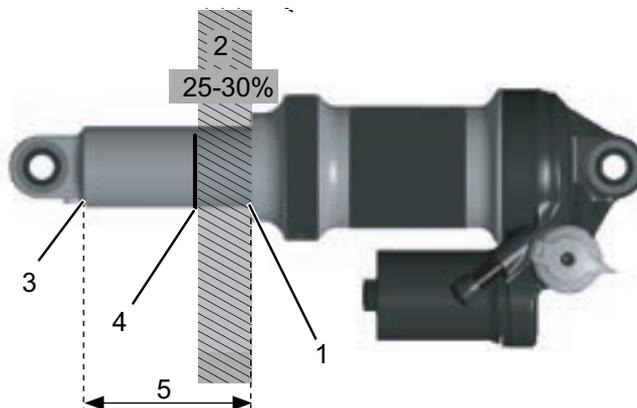


Illustration 56 : Amortisseur arrière FOX

La course de suspension négative (2) est la distance entre le joint torique (4) et le joint en caoutchouc de la chambre d'air (1). La course de suspension totale de l'amortisseur arrière (5) est la distance entre l'extrémité de l'amortisseur arrière (3) et le joint en caoutchouc de la chambre d'air (1)

- ▶ Mesurez la distance entre le joint en caoutchouc de la chambre d'air (1) et l'extrémité de l'amortisseur (3). Cette distance est la course de suspension totale de l'amortisseur (5).
- ▶ Enfilez vos vêtements de cyclisme habituels avec vos bagages. Asseyez-vous sur le vélo en position de conduite normale et prenez un appui, par exemple sur un mur ou un arbre.
- ▶ Poussez le joint torique (4) vers le bas contre le joint en caoutchouc de la chambre d'air (1).
- ▶ Descendez du vélo sans laisser la suspension se compresser.

Avant le premier trajet

- ▶ Mesurez la distance entre le joint en caoutchouc de la chambre d'air et le joint torique. Cette distance est le « sag ». Le « sag » recommandé doit se situer entre 25 % (dur) et 30 % (souple) de la course de suspension totale de l'amortisseur (5).
- ▶ Augmentez ou diminuez la pression d'air jusqu'à atteindre le « sag » souhaité.

6.7.2 Régler la détente

La détente définit la vitesse à laquelle l'amortisseur arrière se détend après la contrainte. Le réglage de la détente dépend du réglage de la pression d'air. Des réglages de « sag » plus élevés nécessitent des réglages de détente plus faibles.

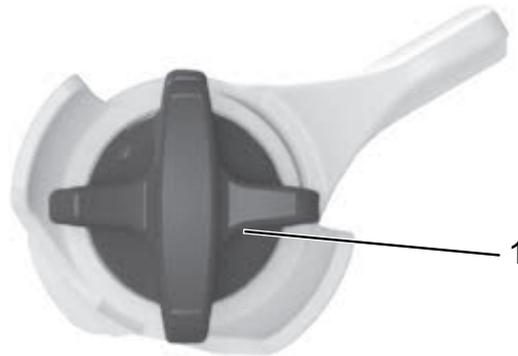


Illustration 57 : Dispositif de réglage de la détente FOX (1) sur l'amortisseur arrière

- ▶ Placez le dispositif de réglage de la détente en position fermée en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée.
- ▶ Déterminez votre réglage de détente en fonction de la pression d'air. Tournez le dispositif de réglage de la détente du nombre de clics indiqué dans le tableau ci-dessous dans le sens inverse des aiguilles d'une montre :

Avant le premier trajet

Pression d'air (psi)	Réglage de détente recommandé
< 100	Ouvert (sens inverse des aiguilles d'une montre)
100 - 120	11
120 - 140	10
140 - 160	9
160 - 180	8
180 - 200	7
200 - 220	6
220 - 240	5
240 - 260	4
260 - 280	3
280 - 300	2

Tableau 29 :

Tableau des pressions de remplissage de la fourche pneumatique FOX

6.8

Roder les plaquettes de frein

Les plaquettes de frein neuves ne développent leur puissance de freinage définitive que pendant la phase de rodage.

- ▶ Accélérez le vélo jusqu'à environ 25 km/h.
- ▶ Freinez le vélo jusqu'à l'arrêt.
- ▶ Répétez le processus 30 à 50 fois.
- ▶ Les plaquettes de frein et disques de frein sont rodés et offrent une puissance de freinage optimale.

7 Utilisation



Risque de chute avec des vêtements lâches

Les rayons des *roues* et la *chaîne de transmission* peuvent happer les lacets de chaussures, écharpes ou autres éléments lâches. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Portez des chaussures solides et des vêtements près du corps.



Risque de chute en cas d'encrassement

Les encrassements importants peuvent affecter certaines fonctions du vélo, par exemple les freins. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Éliminez les encrassements grossiers avant le trajet.



Risque de chute en cas de mauvaises conditions sur la chaussée

Des objets mobiles, par exemple des branches, peuvent se prendre dans les roues et causer une chute et des blessures.

- ▶ Prêtez attention aux conditions sur la chaussée.
- ▶ Roulez lentement et anticipez le freinage.

REMARQUE

Des vitesses élevées peuvent être atteintes dans les descentes. Le vélo n'est conçu que pour dépasser brièvement les 25 km/h. Les *pneus* en particulier peuvent faire défaillance en cas de charge supérieure prolongée.

- ▶ Si des vitesses supérieures à 25 km/h sont atteintes, freinez le vélo.

Utilisation

REMARQUE

La chaleur ou un rayonnement solaire direct peuvent faire monter la *pression des pneus* au-delà de la pression maximale admissible. Ceci peut entraîner une détérioration du *pneu*.

- ▶ Ne gardez jamais le vélo au soleil.
- ▶ Les jours chauds, contrôlez régulièrement la *pression des pneus* et corrigez-la si nécessaire.

Le vélo peut être utilisé dans une plage de température comprise entre 5 °C et 35 °C. En dehors de cette plage de température, les performances du système d'entraînement sont limitées.

Température d'utilisation	5 °C - 35 °C
----------------------------------	--------------

En raison de la construction ouverte, une pénétration d'humidité à des températures glaciales peut perturber certaines fonctions du vélo.

- ▶ Gardez toujours le vélo sec et à l'abri du gel.
- ▶ Si le vélo doit être utilisé à des températures inférieures à 3 °C, il doit tout d'abord être inspecté et préparé pour l'utilisation hivernale par le revendeur spécialisé.

La conduite tout terrain impose une forte sollicitation aux articulations des bras. En fonction de l'état de la chaussée, faites une pause toutes les 30 à 90 minutes.



7.1 Avant chaque trajet



ATTENTION

Risque de chutes en cas de dommages non identifiés

Après une chute, un accident ou le renversement du vélo, le vélo peut présenter des dommages difficilement identifiables, par exemple sur le système de freinage, les attaches rapides ou le *cadre*. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Mettez le vélo hors service et faites effectuer un contrôle par le revendeur spécialisé.



ATTENTION

Risque de chute dû à une fatigue du matériel

Une utilisation intensive peut causer une fatigue du matériel. La fatigue du matériel peut entraîner la défaillance soudaine d'un composant. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ En cas de signe de fatigue du matériel, mettez le vélo immédiatement hors service. Faites contrôler la situation par un revendeur spécialisé.
- ▶ Faites effectuer régulièrement une inspection par le revendeur spécialisé. Lors de l'inspection, le revendeur spécialisé inspecte le vélo et recherche des signes de fatigue du matériel sur le cadre, la fourche, la fixation des éléments de suspension (le cas échéant) et les composants en matériaux composites.

La chaleur rayonnante (par exemple chauffage) à proximité immédiate peut fragiliser le carbone. Ceci peut causer une rupture de la pièce en carbone ainsi qu'une chute et des blessures.

- ▶ Ne soumettez jamais les pièces de carbone d'un vélo à de fortes sources de chaleur.

7.2

Liste de contrôle avant chaque trajet

► Contrôler le vélo avant chaque trajet.

⇒ En cas de divergence, n'utiliser pas le vélo.

<input type="checkbox"/>	Contrôler la présence de tous les éléments du vélo.
<input type="checkbox"/>	Contrôler la propreté, notamment de l'éclairage, des réflecteurs et des freins.
<input type="checkbox"/>	Contrôler le montage solide des garde-boue, du porte-bagages et du carter de chaîne.
<input type="checkbox"/>	La concentricité des roues avant et arrière doit être contrôlée. Ceci est particulièrement important si le vélo a été transporté ou attaché avec un antivol.
<input type="checkbox"/>	Contrôler les valves et la pression des pneus. Corriger si nécessaire avant le trajet.
<input type="checkbox"/>	Sur les freins de jante hydrauliques, contrôler que les leviers de verrouillage sont complètement fermés en position finale.
<input type="checkbox"/>	Contrôler le bon fonctionnement des freins avant et arrière. Pour cela, tirer les leviers de frein à l'arrêt pour vérifier qu'une contre-pression est générée dans la position habituelle du levier de frein. Le frein ne doit en aucun cas perdre du liquide de freinage.
<input type="checkbox"/>	Contrôler le fonctionnement des feux.
<input type="checkbox"/>	Contrôler la présence de bruits, vibrations, odeurs, décolorations, déformations, fêlures, ondulations et de traces de friction ou d'usure inhabituelles. Ces éléments indiquent une fatigue du matériel.
<input type="checkbox"/>	Contrôler la présence de fêlures, déformations, bosses, pièces usées ou écoulements d'huile sur le système de suspension. Inspecter soigneusement les zones cachées sur la face inférieure du vélo.
<input type="checkbox"/>	Comprimer le système de suspension avec le poids du corps. Si la suspension semble trop molle, régler la valeur « d'affaissement » optimale.
<input type="checkbox"/>	Si des attaches rapides sont utilisées, contrôler leur bonne fermeture en position finale. Si des systèmes d'axes de roue sont utilisés, s'assurer que toutes les vis de fixation sont serrées au bon couple.
<input type="checkbox"/>	Prêter attention aux sensations inhabituelles lors du freinage, du pédalage ou de la conduite.

7.3 Chargeur



Danger de mort en cas de dysfonctionnement d'un stimulateur cardiaque

Les branchements magnétiques du chargeur peuvent nuire au fonctionnement des stimulateurs cardiaques

- ▶ Ne vous approchez jamais des branchements magnétiques avec un stimulateur cardiaque.



Risque d'incendie et de choc électrique

Si la tension d'alimentation du chargeur est supérieure à la plage spécifiée dans les caractéristiques techniques, ceci peut causer un choc électrique ou un incendie dans le chargeur.

- ▶ N'utilisez jamais une tension d'alimentation trop élevée.

Un chargeur défectueux ou la batterie peuvent s'enflammer.

- ▶ Ne laissez jamais la batterie sans surveillance pendant le chargement.
- ▶ Avant le chargement, contrôlez les dommages visibles sur la batterie, par exemple fêlures ou traces de brûlure.
- ▶ Tous les branchements du chargeur et de la batterie doivent être propres.
- ▶ N'utilisez et ne chargez jamais de batteries endommagées!



Risque d'incendie et d'explosion en cas de chargeur incorrect

Les batteries chargées avec un chargeur incorrect peuvent subir des dommages internes. Ceci peut entraîner un incendie ou une explosion.

- ▶ Utilisez la batterie uniquement avec le chargeur fourni.

Utilisation



Risque de choc électrique en cas de pénétration d'eau

Une infiltration d'eau peut causer un choc électrique.

- ▶ Ne laissez jamais le chargeur entrer en contact avec l'eau ou l'humidité. S'il existe des raisons de croire que de l'eau peut avoir pénétré dans la batterie, la batterie doit être mise hors service.



Risque de choc électrique

En fonctionnement, le chargeur est sous tension. Une utilisation incorrecte peut provoquer un choc électrique.

- ▶ N'ouvrez jamais le chargeur.
- ▶ Le chargeur, son câble et sa fiche doivent être contrôlés avant chaque utilisation. N'utilisez jamais le chargeur en cas de dommage visible.
- ▶ Maintenez toujours le chargeur propre.



Risque d'incendie et de brûlure en cas de surchauffe du chargeur

Pendant le chargement, le chargeur devient très chaud. Il existe un risque d'incendie et de brûlure pendant et juste après l'utilisation.

- ▶ Pendant le chargement, maintenez le chargeur éloigné des matériaux inflammables. Utilisez le chargeur uniquement dans un lieu sec et ininflammable.
 - ▶ Prudence lors de la manipulation du chargeur pendant et après le chargement. Le chargeur peut s'échauffer.
 - ▶ Ne laissez jamais le chargeur sans surveillance pendant le chargement. Après le chargement, séparez l'appareil du réseau électrique et laissez-le refroidir.
-

7.3.1

Brancher le chargeur au réseau électrique

- Connectez la fiche du bloc d'alimentation du câble de raccordement avec la prise d'alimentation du chargeur. Branchez la fiche secteur (selon les pays) du câble de raccordement à l'alimentation électrique.

Tension d'entrée nominale	100 ... 240 V AC
Fréquence	50 ... 60 Hz

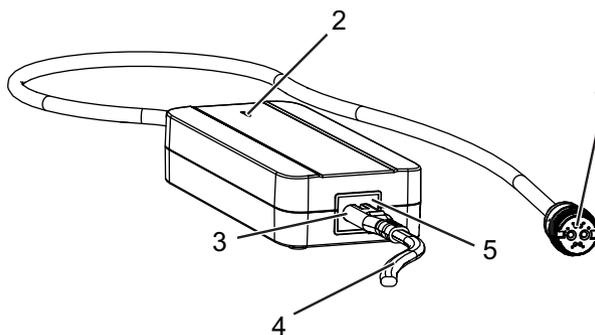


Illustration 58 :

Chargeur avec fiche secteur (1), affichage LED du chargeur (2), fiche du bloc d'alimentation (3), câble de raccordement (4) et prise d'alimentation (5)

Utilisation

7.4 Batterie



Danger de mort en cas de dysfonctionnement d'un stimulateur cardiaque

Les branchements magnétiques de la batterie peuvent nuire au fonctionnement des stimulateurs cardiaques

- ▶ Ne vous approchez jamais des branchements magnétiques avec un stimulateur cardiaque.



Risque d'incendie et d'explosion en cas de batteries défectueuses

En cas de batteries endommagées ou défectueuses, l'électronique de sécurité peut tomber en panne. La tension résiduelle peut causer un court-circuit. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Les batteries présentant des dommages externes doivent être immédiatement mises hors service et ne doivent jamais être chargées.
 - ▶ Si une batterie se déforme ou commence à fumer, gardez vos distances, interrompez la connexion avec la prise électrique et contactez les pompiers.
 - ▶ N'éteignez jamais les batteries endommagées avec de l'eau et ne les laissez pas entrer en contact avec de l'eau.
 - ▶ Après une chute ou un choc sans dommage externe sur le boîtier, mettez les batteries hors service pendant au moins 24 heures et observez-les.
 - ▶ Les batteries défectueuses sont des marchandises dangereuses. Éliminez les batteries défectueuses le plus rapidement possible et de manière conforme.
 - ▶ Stockez-les dans un endroit sec jusqu'à leur élimination. Ne stockez jamais de substances inflammables à proximité.
 - ▶ N'ouvrez et ne réparez jamais les batteries.
-

**Risque d'incendie et d'explosion en cas de températures élevées**

Des températures excessives endommagent la batterie. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Protégez la batterie de la chaleur.
- ▶ N'exposez jamais la batterie au rayonnement solaire de manière prolongée.

**Risque d'incendie et d'explosion par court-circuit**

Les petits objets métalliques peuvent court-circuiter les branchements de la batterie. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Tenez les agrafes de bureau, pièces de monnaie, clés et autres petites pièces éloignées de la batterie et ne les insérez pas dans la batterie.

**Risque d'irritation de la peau et des yeux en cas de batterie défectueuse**

Des liquides et vapeurs peuvent s'échapper des batteries endommagées ou défectueuses. Ils peuvent irriter les voies respiratoires et causer des brûlures.

- ▶ Évitez tout contact avec les fuites de liquides.
- ▶ Faites entrer de l'air frais et contactez un médecin en cas de trouble.
- ▶ En cas de contact avec les yeux ou de troubles, consultez immédiatement un médecin.
- ▶ En cas de contact avec la peau, rincez immédiatement à l'eau.
- ▶ Aérez soigneusement la pièce.

Utilisation



Risque d'incendie et d'explosion en cas de chargeur incorrect

Les batteries chargées avec un chargeur incorrect peuvent subir des dommages internes. Ceci peut entraîner un incendie ou une explosion.

- ▶ Utilisez la batterie uniquement avec le chargeur fourni.
- ▶ Pour éviter toute confusion, marquez le chargeur fourni et ce mode d'emploi clairement, par exemple avec le *numéro de cadre* ou le *numéro de type* du vélo.



Risque d'incendie et d'explosion par pénétration d'eau

La batterie est uniquement protégée contre les projections d'eau simples. Une infiltration d'eau peut causer un court-circuit. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Ne plongez jamais la batterie dans l'eau.
- ▶ S'il existe des raisons de croire que de l'eau peut avoir pénétré dans la batterie, la batterie doit être mise hors service.

REMARQUE

Lors du transport du vélo ou lors d'un trajet, la clé insérée peut se briser ou ouvrir le verrouillage accidentellement.

- ▶ Retirez la clé du cadenas de la batterie immédiatement après utilisation.
 - ▶ Il est recommandé de doter la clé d'un porte-clé.
- ✓ Avant de retirer ou d'insérer la batterie, éteignez la batterie et le système d'entraînement.

7.4.1 Charger la batterie



Risque d'incendie et d'explosion en cas de batteries défectueuses

En cas de batteries endommagées ou défectueuses, l'électronique de sécurité peut tomber en panne. La tension résiduelle peut causer un court-circuit. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Ne chargez jamais une batterie défectueuse.



Risque d'incendie et d'explosion en cas de températures élevées

Des températures excessives endommagent la batterie. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Protégez la batterie de la chaleur.
- ▶ N'exposez jamais la batterie au rayonnement solaire de manière prolongée.



Risque d'incendie en cas de surchauffe du chargeur

Le chargeur s'échauffe lors du chargement de la batterie. Un refroidissement insuffisant peut entraîner un incendie ou des brûlures aux mains.

- ▶ N'employez jamais le chargeur sur une surface facilement inflammable (par exemple papier, tapis, etc).
- ▶ Ne couvrez jamais le chargeur pendant le chargement.
- ▶ Ne chargez jamais la batterie sans surveillance.

Utilisation



Risque de choc électrique en cas d'endommagement

Les chargeurs, câbles et fiches endommagés accroissent le risque de choc électrique.

- ▶ Contrôlez le chargeur, le câble et la fiche avant chaque utilisation. N'utilisez jamais un chargeur endommagé.



Risque d'irritation de la peau et des yeux en cas de batterie défectueuse

Des liquides et vapeurs peuvent s'échapper des batteries endommagées ou défectueuses. Ils peuvent irriter les voies respiratoires et causer des brûlures.

- ▶ Évitez tout contact avec les fuites de liquides.
- ▶ Faites entrer de l'air frais et contactez un médecin en cas de trouble.
- ▶ En cas de contact avec les yeux ou de troubles, consultez immédiatement un médecin.
- ▶ En cas de contact avec la peau, rincez immédiatement à l'eau.
- ▶ Aérez soigneusement la pièce.



Risque de choc électrique en cas de pénétration d'eau

La pénétration d'eau dans le chargeur entraîne un risque de choc électrique.

- ▶ Ne chargez jamais la batterie en extérieur.
- ▶ En cas d'erreur pendant le processus de chargement, un message système apparaît. Mettez immédiatement hors service le chargeur et la batterie et suivez les instructions.

REMARQUE

Utilisation

- ✓ La température ambiante lors du chargement doit être comprise entre 0 °C et +45 °C. Si la température est située hors de la plage de température de chargement admissible, la batterie ne peut pas être chargée, même si elle est connectée au chargeur. Elle ne peut être chargée que lorsque la température de chargement admissible est atteinte.
- ✓ Pour le chargement, la batterie peut rester dans l'unité d'entraînement ou en être retirée.
- ✓ Une interruption du chargement n'endommage pas la batterie.

7.4.1.1

Charger la batterie dans l'unité de chargement

- ▶ Insérer la fiche de chargement du chargeur dans la prise de chargement de la batterie insérée dans l'unité d'entraînement.

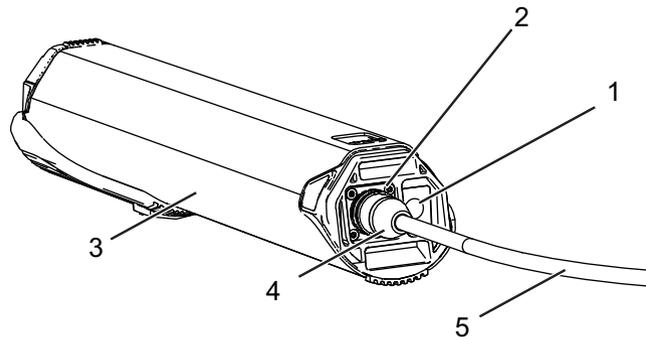


Illustration 59 :

Unité d'entraînement avec indicateur de charge (1), prise de chargement (2), unité d'entraînement avec batterie (3), fiche de chargement (4) et câble de raccordement (5)

- ⇒ Le chargement commence dès que la fiche de chargement du chargeur est connectée à la prise de chargement de la batterie raccordée.

Utilisation

- ⇒ Le niveau de charge est indiqué par l'indicateur de charge sur la batterie. Chaque LED représente 20 % de la capacité. Si les 5 LED sont allumées, la batterie est entièrement chargée.
- ⇒ Une fois que la batterie est entièrement chargée, les LED de l'indicateur de charge s'éteignent. Vous pouvez alors contrôler le niveau de charge par un appui bref sur la touche Marche/Arrêt de la batterie.
- ▶ Une fois le chargement achevé, séparez le chargeur du secteur et la batterie du chargeur.

7.4.1.2

Charger la batterie sur le vélo

- ✓ L'unité d'entraînement est située dans le vélo.
- ▶ Insérez la fiche de chargement du chargeur dans la prise de chargement du vélo.

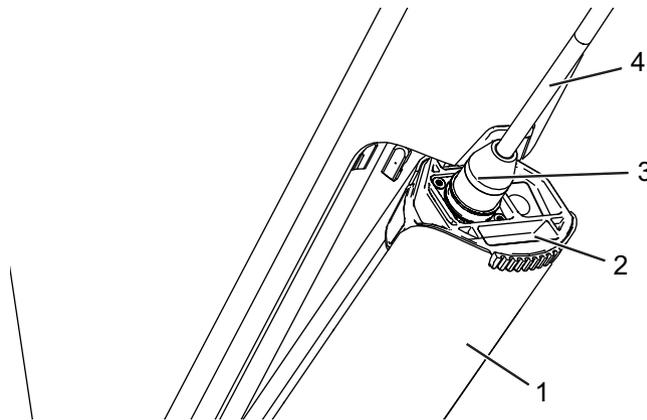


Illustration 60 :

Unité d'entraînement (1) avec indicateur de charge (2), fiche de chargement (3) et câble de raccordement (4)

- ⇒ Le chargement commence dès que la fiche de chargement du chargeur est connectée à la prise de chargement de la batterie raccordée.
- ⇒ Le niveau de charge est indiqué par l'indicateur de charge sur la batterie. Chaque LED représente 20 % de la capacité. Si les 5 LED sont allumées, la batterie est entièrement chargée.

Utilisation

- ⇒ Une fois que la batterie est entièrement chargée, les LED de l'indicateur de charge s'éteignent. Vous pouvez ensuite contrôler le niveau de charge par un bref appui sur la touche Marche/Arrêt de la batterie.
- ▶ Une fois le chargement achevé, séparez le chargeur du secteur et la batterie du chargeur.

7.4.2

Insérer la batterie dans l'unité d'entraînement**REMARQUE**

La saleté cause de la friction lors de l'insertion de la batterie dans l'unité d'entraînement et rend l'opération plus difficile.

- ▶ Avant l'insertion, nettoyez toujours la batterie (1) et l'unité d'entraînement (2) et maintenez-les propres.

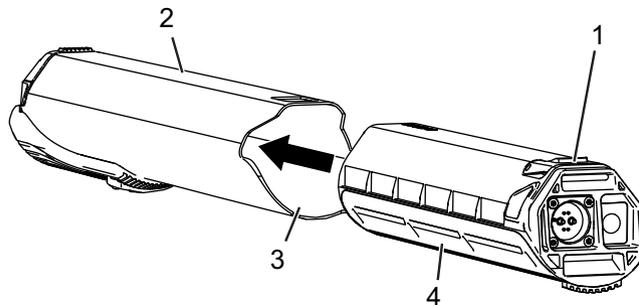


Illustration 61 :

Insérer la batterie dans l'unité d'entraînement

- ▶ Pour insérer la batterie (4) dans l'unité d'entraînement (2), tenez l'unité d'entraînement (2) dans une main et la batterie (1) dans l'autre. Assurez-vous que la prise de déchargement soit orientée vers le logement de la batterie (3).

Utilisation

- ▶ Réunissez les deux composants en insérant avec précaution la batterie (4) dans le logement de batterie (3) de l'unité d'entraînement (2).
- ▶ Lorsque la batterie (4) est entièrement insérée, la batterie (4) est automatiquement bloquée par le verrouillage de batterie (1).

7.4.3

Retirer la batterie de l'unité d'entraînement

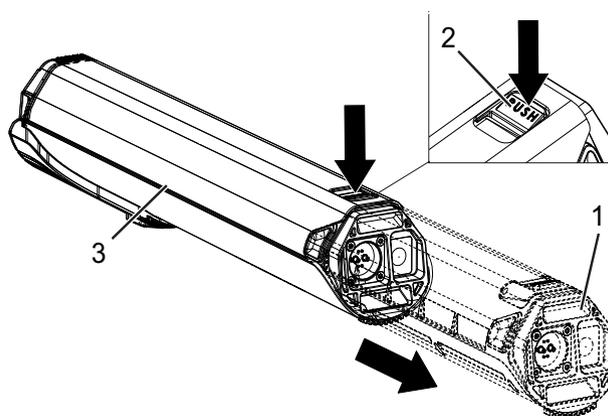


Illustration 62 :

Retirer la batterie de l'unité d'entraînement

- ▶ Pour retirer la batterie (1) de l'unité d'entraînement (3), appuyez sur le verrouillage de batterie (2) tout en retirant la batterie (1) du logement de batterie.

7.5 Unité d'entraînement

7.5.1 Monter l'unité d'entraînement dans le vélo

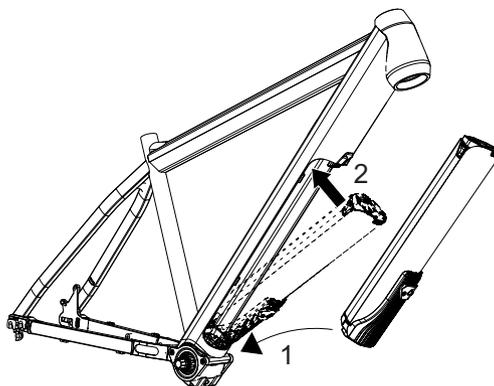


Illustration 63 : Insérer l'unité d'entraînement dans le vélo

- ✓ Une batterie chargée doit être introduite dans l'unité d'entraînement
- ▶ (1) Positionnez l'interface avec le pédalier directement sous le tube inférieur du vélo devant l'interface libre sur le pédalier.
- ▶ (2) Inclinez l'extrémité supérieure de l'unité d'entraînement dans le tube inférieur jusqu'à ce que le crochet s'enclenche.
- ▶ Contrôlez la bonne assise de l'unité d'entraînement.

Utilisation

Verrouillez l'unité d'entraînement pour la protéger du vol.

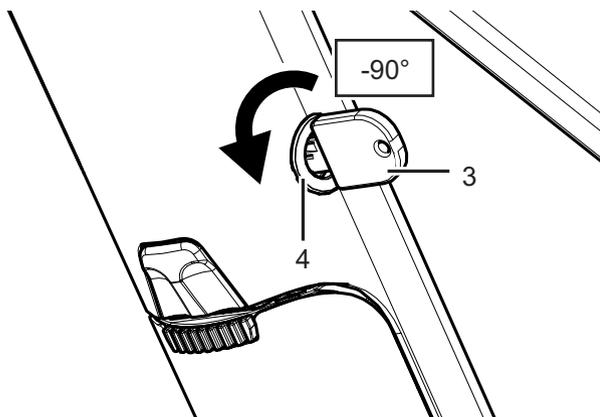


Illustration 64 :

Verrouiller l'unité d'entraînement

- ▶ Introduisez la clé (3) dans le cylindre (4).
- ▶ Tournez la clé (3) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

7.5.2

Démonter l'unité d'entraînement du vélo

REMARQUE

- ▶ Lors du démontage, tenez bien l'unité d'entraînement pour éviter qu'elle tombe hors du cadre.

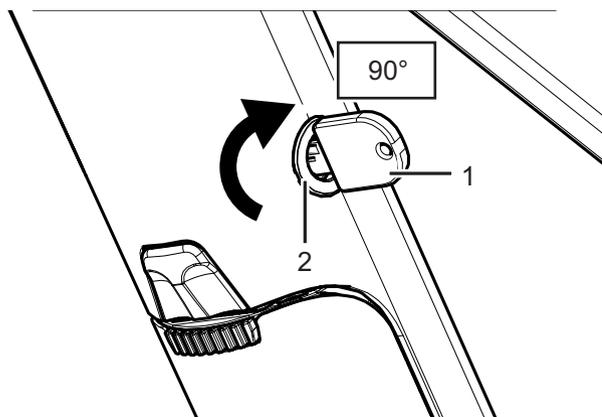


Illustration 65 :

Déverrouiller l'unité d'entraînement

- ▶ Introduisez la clé (1) dans le cylindre (2).
- ▶ Tournez la clé (1) dans le sens des aiguilles d'une montre.

Utilisation

⇒ L'unité d'entraînement est maintenant déverrouillée.

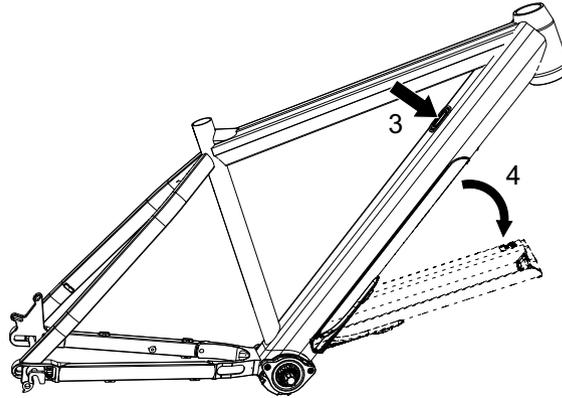


Illustration 66 :

Retirer l'unité d'entraînement du vélo

- ▶ Maintenez l'unité d'entraînement avec une main.
- ▶ Pressez l'unité d'entraînement contre le cadre.
- ▶ Avec l'autre main, appuyez sur le bouton-poussoir (3).
- ▶ Inclinez l'unité d'entraînement hors du cadre et retirez-la.

7.6 Système d'entraînement

7.6.1 Démarrer le système d'entraînement

**ATTENTION**

Risque de chute en cas de non-préparation au freinage

Le système d'entraînement démarré peut être activé par une pression sur la pédale. Si l'entraînement est activé accidentellement et que l'utilisateur n'arrive pas à accéder au frein, ceci peut entraîner une chute et des blessures.

- ▶ Ne démarrez jamais le système d'entraînement électrique, ou arrêtez-le immédiatement, s'il n'est pas possible d'accéder au frein de manière sûre.
-
- ✓ Une batterie suffisamment chargée est installée dans le vélo.
 - ✓ La batterie est bien fixée. La clé est retirée.
 - ✓ L'unité d'entraînement est intégrée dans le vélo.
 - ✓ Le capteur de vitesse est correctement connecté au pédalier et l'aimant sur les rayons est bien positionné.
- ▶ Appuyez sur n'importe quelle touche de l'unité de commande.
- ⇒ L'unité de commande affiche alors l'animation de démarrage et devient prête au fonctionnement.

7.6.2 Arrêter le système d'entraînement

Pour prévenir tout démarrage involontaire du vélo et préserver la batterie, éteignez toujours le vélo après l'avoir garé. Il existe 4 méthodes pour arrêter le système d'entraînement :

1 Touche centrale

- ▶ Maintenez enfoncée la touche centrale de l'unité de commande pendant environ 2 secondes.

Utilisation

2 Pack d'entraînement

- ▶ Retirez le pack d'entraînement du vélo.

3 Batterie

- ▶ Arrêtez la batterie.

4 Arrêt

- ▶ Mettez le vélo à l'arrêt.

⇒ Les LED de l'indicateur de charge affichent une animation d'arrêt et la batterie s'éteint.

7.6.3

Arrêt du système d'entraînement

Le vélo se met à l'arrêt

- ▶ si le vélo n'a pas été déplacé pendant 10 heures et qu'aucune touche n'a été actionnée sur l'unité de commande ou
- ▶ si le niveau de charge de la batterie est inférieur à 30 %, que le vélo n'a pas été déplacé pendant 3 heures et qu'aucune touche sur l'unité de commande n'a été actionnée.

⇒ Si le vélo est à l'arrêt, le système éteint automatiquement la batterie.

Si votre système d'entraînement est mis à l'arrêt, la batterie s'éteint pour préserver l'énergie restante.

Si la batterie n'est pas réinstallée dans le pack d'entraînement ou raccordée au chargeur après 12 heures et qu'aucune des touches de la batterie n'est actionnée, la batterie s'éteint pour préserver l'énergie restante. Pour démarrer un système à l'arrêt, allumez la batterie.

7.7 Unité de commande

**ATTENTION**

Risque de chute par distraction

Une concentration insuffisante dans le trafic accroît le risque d'accident. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves.

- ▶ Ne vous laissez jamais distraire par l'unité de commande.

7.7.1 Utiliser l'assistance de poussée

**ATTENTION**

Risque de blessures causées par les pédales et roues

Les pédales et la roue d'entraînement tournent lorsque l'assistance de poussée est utilisée. Lorsque vous utilisez l'assistance de poussée, si les roues du vélo ne sont pas en contact avec le sol (par exemple si vous portez le vélo sur un escalier ou que vous chargez un porte-vélos), il existe un risque de blessure.

- ▶ Utilisez la fonction d'assistance de poussée uniquement lorsque vous poussez le vélo.
- ▶ Pendant l'utilisation de l'assistance de poussée, le vélo doit être guidé de manière sûre avec les deux mains.
- ▶ Prévoyez un espace suffisant pour le déplacement des pédales.

L'assistance de poussée aide le cycliste à pousser le vélo. La vitesse maximale est alors de 6 km/h. L'utilisateur peut freiner le vélo jusqu'à sa propre vitesse de marche en maintenant fermement le vélo lorsqu'il le pousse.

- ▶ Sur l'unité de commande, sélectionnez le niveau d'assistance de pédalage AUCUN.

Utilisation

- ▶ Maintenez enfoncée la **touche inférieure** de l'unité de commande. Après 2 secondes, l'assistance de poussée est activée.
- ▶ Pour désactiver l'assistance de poussée, relâchez la **touche inférieure** de l'unité de commande.

7.7.2

Sélectionner le niveau d'assistance

Appuyez sur la touche supérieure ou la touche inférieure de l'unité de commande. Les niveaux d'assistance suivants sont possibles :

Niveau d'assistance	Utilisation
AUCUN	L'assistance moteur est désactivée. Le vélo peut être utilisé comme un vélo traditionnel.
BREEZE	Assistance limitée mais efficace pour une autonomie maximale.
RIVER	Assistance fiable pour la majorité des cas d'utilisation.
ROCKET	Assistance maximale pour les trajets très exigeants.

Tableau 30 :

Aperçu des niveaux d'assistance

Niveau d'assistance	Couleur	Facteur d'assistance max.	Puissance max.
AUCUN	BLANC	0 %	0 W
BREEZE	VERT	75 %	125 W
RIVER	BLEU	150 %	250 W
ROCKET	ROSE	240 %	400 W

7.8

Changement de vitesse

La sélection d'une vitesse adéquate est nécessaire pour une conduite qui ménage le corps et un bon fonctionnement du système d'entraînement électrique. La fréquence de pédalage optimale est comprise entre 70 et 80 tours par minute.

- ▶ Nous vous recommandons d'interrompre brièvement le pédalage pendant le changement de vitesse. Ceci facilite le passage de la vitesse et réduit l'usure de la chaîne cinématique.

7.8.1

Utiliser le dérailleur

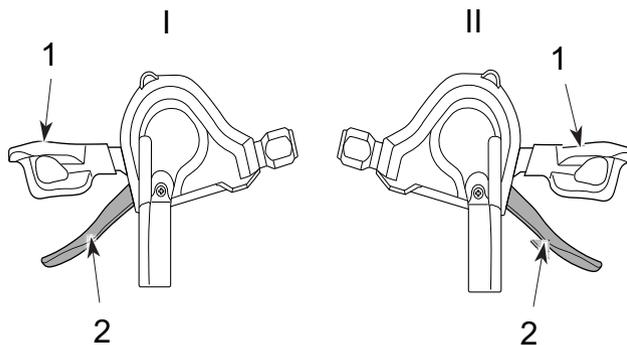


Illustration 67 :

Manette de vitesse inférieure (1) et manette de vitesse supérieure (2) du changement de vitesse gauche (I) et droit (II)

- ▶ Enclenchez la vitesse adéquate à l'aide des *manettes de vitesse*.
- ⇒ Le changement de vitesse change la vitesse.
- ⇒ La manette de vitesse revient à sa position de départ.
- ▶ En cas de blocage des changements de vitesse, nettoyez et lubrifiez le dérailleur arrière.

Utilisation

7.9

Frein



L'huile hydraulique peut être mortelle en cas d'ingestion ou de pénétration dans les voies respiratoires.

Risque de fuite d'huile hydraulique en cas d'accident ou de fatigue du matériel. L'huile hydraulique peut être mortelle en cas d'ingestion ou de respiration.

Mesures de premiers secours

- ▶ Portez un équipement de protection : gants et lunettes de protection. Maintenez à distance les personnes non protégées.
- ▶ Amenez les personnes touchées hors de la zone dangereuse et à l'air frais. Ne laissez jamais une personne touchée sans surveillance.
- ▶ Assurez une ventilation suffisante.
- ▶ Éliminez immédiatement les vêtements contaminés par de l'huile hydraulique.
- ▶ Risque de glissade important en cas de fuite d'huile hydraulique.
- ▶ Maintenez l'huile éloignée des flammes, surfaces chaudes et sources d'allumage.
- ▶ Évitez le contact avec la peau et les yeux.
- ▶ N'inhalez pas les vapeurs et aérosols.

Après une inhalation

- ▶ Amenez de l'air frais, consultez un médecin en cas de troubles.

Après un contact avec la peau

- ▶ Lavez la zone touchée avec de l'eau et du savon et rincez soigneusement. Éliminez les vêtements contaminés. Consultez un médecin en cas de troubles.
-

Après un contact avec les yeux

- ▶ Rincez l'œil pendant au moins dix minutes avec la paupière ouverte sous l'eau courante, rincez également sous les paupières. Si des troubles persistent, consultez un ophtalmologue.

Après une ingestion

- ▶ Rincez la bouche avec de l'eau. Ne provoquez jamais un vomissement! Risque d'aspiration!
- ▶ Si une personne vomit allongée sur le dos, mettez-la en position stable sur le côté. Consultez un médecin immédiatement.

Mesures de protection de l'environnement

- ▶ Ne laissez jamais de l'huile hydraulique pénétrer dans les canalisations, les eaux de surface ou les eaux souterraines.
- ▶ En cas de pénétration dans le sol ou de contamination des eaux ou des canalisations, informez l'autorité compétente.



Risque d'amputation par un disque de frein en rotation

Le disque de frein du frein à disque est si affûté qu'il peut causer des blessures graves aux doigts si les doigts sont introduits dans les ouvertures du disque de frein.

- ▶ Gardez toujours les doigts éloignés des disques de frein en rotation.

Utilisation



Risque de chute en cas de défaillance des freins

La présence d'huile ou de lubrifiant sur le disque de frein d'un frein à disque ou sur la jante d'un frein de jante peut causer une défaillance complète des freins. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves.

- ▶ Ne laissez jamais de l'huile ou du lubrifiant entrer en contact avec le disque de frein ou les plaquettes de frein et la jante.
- ▶ Si les plaquettes de frein sont entrées en contact avec de l'huile ou du lubrifiant, adressez-vous à un revendeur ou à un atelier pour le nettoyage ou le remplacement des composants.

Un actionnement long et continu des freins (par exemple lors d'une longue descente) peut échauffer l'huile dans le système de freinage. Ceci peut générer une bulle de vapeur. Ceci entraîne une expansion de l'eau ou des bulles d'air éventuellement présentes dans le système de frein. De ce fait, la course du levier peut être soudainement agrandie. Ceci peut causer une chute et des blessures graves.

- ▶ Lors des longues descentes, relâchez régulièrement les freins.



Risque de chute en cas d'humidité

Les *pneus* peuvent déraiper sur les routes humides. En cas d'humidité, il faut également prévoir une distance de freinage plus longue. La sensation au freinage diffère de la sensation habituelle. Ceci peut entraîner une perte de contrôle ou une chute pouvant causer des blessures.

- ▶ Roulez lentement et anticipez le freinage.
-

**Risque de chute en cas d'utilisation incorrecte**

Une manipulation non conforme des freins peut entraîner une perte de contrôle ou des chutes pouvant causer des blessures.

- ▶ Répartissez le poids du corps le plus possible vers l'arrière et vers le bas.
- ▶ Exercez-vous au freinage et au freinage d'urgence avant d'utiliser le vélo dans l'espace public.
- ▶ N'utilisez jamais le vélo si vous ne sentez pas de résistance lorsque vous tirez sur la poignée de frein. Consultez un revendeur spécialisé.

**Risque de chute après le nettoyage ou le stockage**

Le système de frein n'est pas conçu pour une utilisation sur un vélo posé à l'envers ou couché. Ceci peut entraîner un dysfonctionnement des freins dans certaines circonstances. Ceci peut entraîner une chute pouvant causer des blessures.

- ▶ Si le vélo est posé à l'envers ou couché, actionnez le frein à quelques reprises avant le trajet afin d'assurer son bon fonctionnement.
- ▶ N'utilisez jamais le vélo s'il ne freine plus normalement. Consultez un revendeur spécialisé.

**Risque de brûlures en cas de freins échauffés**

Les freins peuvent devenir très chauds lorsqu'ils fonctionnent. Le contact avec les freins peut entraîner une brûlure ou un incendie.

- ▶ Ne touchez jamais les composants des freins tout de suite après un trajet.

Utilisation

Pendant le trajet, la force d'entraînement du moteur est arrêtée dès que le cycliste cesse d'appuyer sur les pédales. Le système d'entraînement ne s'arrête pas lors du freinage.

- Pour obtenir un résultat de freinage optimal, n'appuyez pas sur les pédales pendant le freinage.

7.9.1

Utiliser le levier de frein

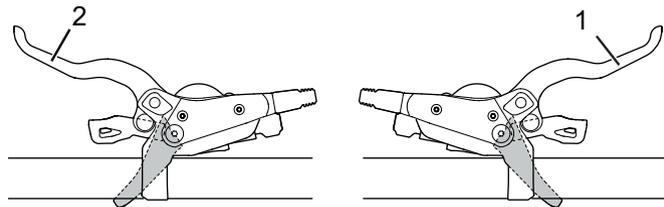


Illustration 68 :

Levier de frein arrière (1) et avant (2), exemple d'un frein Shimano

- Tirez le *levier de frein gauche* pour le frein avant ou le *levier de frein droit* pour le frein arrière jusqu'à atteindre la vitesse souhaitée.

7.9.2

Utiliser le frein à rétro-pédalage *alternative*

- ✓ Le meilleur rendement de freinage est obtenu lorsque les pédales se trouvent en position 3 heures / 9 heures pour le freinage. Pour compenser la course à vide entre le mouvement de déplacement et le mouvement de freinage, il est recommandé de pédaler légèrement au-delà de la position 3 heures / 9 heures avant de pédaler dans le sens contraire de la *marche* pour freiner.
- Appuyer sur les pédales dans le sens contraire de la *marche* jusqu'à atteindre la vitesse souhaitée.

7.10 Suspension et amortissement

7.10.1 Régler la compression de la fourche Fox *alternative*

Le dispositif de réglage de la compression permet d'effectuer des ajustements rapides pour ajuster la réponse de la suspension de fourche aux changements de terrain. Il est conçu pour effectuer des réglages pendant la conduite.

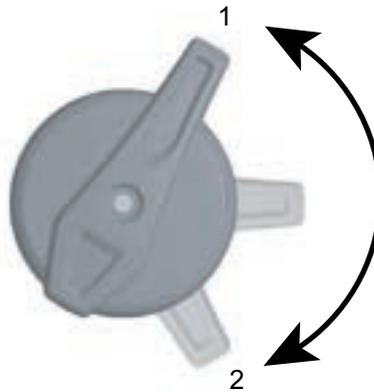


Illustration 69 :

Dispositif de réglage de la compression FOX avec les positions OUVERT (1) et DUR (2)

- En position OUVERT, l'amortisseur de compression est minimal, de sorte que la fourche semble plus douce. Utilisez la position DUR si vous souhaitez une fourche plus rigide et si vous roulez sur un sol plus meuble. Les positions de levier entre les positions OUVERT et DUR permettent de régler l'amortisseur de compression avec précision.

Nous vous recommandons de commencer par régler la compression sur la position OUVERT.

Utilisation

7.10.2

Régler la compression de l'amortisseur Fox *alternative*

Le dispositif de réglage de la compression permet d'effectuer des ajustements rapides pour ajuster la réponse de l'amortisseur aux changements de terrain. Il est conçu pour effectuer des réglages pendant la conduite.



Illustration 70 :

Dispositif de réglage de la compression FOX sur l'amortisseur arrière avec les positions OUVERT (1), MOYEN (2) et DUR (3)

- Utilisez la position OUVERT pour les descentes abruptes, la position MOYEN sur les terrains inégaux et la position DUR pour grimper efficacement. Placez d'abord le dispositif de réglage de la compression en position OPEN.



Illustration 71 :

Le réglage fin de la position OUVERT se fait au moyen du dispositif de réglage (4)

Utilisation

L'amortisseur arrière FOX est doté d'un réglage fin pour la position OUVERT.

- ✓ Nous vous recommandons de procéder aux réglages fins lorsque le dispositif de réglage de la compression se trouve en position MOYEN ou DUR.
- ▶ Tirez le dispositif de réglage vers l'extérieur.
- ▶ Tournez le dispositif de réglage en position 1, 2 ou 3. Le réglage 1 offre la conduite la plus souple, le réglage 3 la plus dure.
- ▶ Enfoncez le dispositif de réglage pour verrouiller le réglage.

Entretien

8 Entretien**Liste de contrôle du nettoyage**

<input type="checkbox"/>	Nettoyer les pédales	après chaque trajet
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la fourche de suspension et le cas échéant l'amortisseur arrière	après chaque trajet
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la batterie	chaque mois
<input type="checkbox"/>	Chaîne (principalement routes asphaltées)	tous les 250 - 300 km
<input type="checkbox"/>	Nettoyage complet et protection de tous les composants	au moins chaque semestre
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le chargeur	au moins chaque semestre
<input type="checkbox"/>	Nettoyer et lubrifier la tige de selle réglable en hauteur	chaque semestre

Liste de contrôle de l'entretien

<input type="checkbox"/>	Contrôler la position du cache en caoutchouc USB	avant chaque trajet
<input type="checkbox"/>	Contrôler l'usure des pneus	chaque semaine
<input type="checkbox"/>	Contrôler l'usure des jantes	chaque semaine
<input type="checkbox"/>	Contrôler la pression des pneus	chaque semaine
<input type="checkbox"/>	Contrôler l'usure des freins	chaque mois
<input type="checkbox"/>	Contrôler le bon état et le bon fonctionnement des câbles électriques et des câbles Bowden	chaque mois
<input type="checkbox"/>	Contrôler la tension de la chaîne	chaque mois
<input type="checkbox"/>	Contrôler la tension des rayons	chaque trimestre
<input type="checkbox"/>	Contrôler le réglage du changement de vitesse	chaque trimestre
<input type="checkbox"/>	Contrôler le fonctionnement et l'usure de la fourche de suspension et le cas échéant de l'amortisseur arrière	chaque trimestre
<input type="checkbox"/>	Contrôler l'usure des disques de frein	au moins chaque semestre

Liste de contrôle d'inspection

<input type="checkbox"/>	Contrôle du fonctionnement de la fourche de suspension	toutes les 50 heures
<input type="checkbox"/>	Maintenance et démontage de la fourche de suspension	toutes les 100 heures ou au moins une fois par an
<input type="checkbox"/>	Maintenance complète de l'amortisseur arrière	toutes les 125 heures
<input type="checkbox"/>	Inspection par le revendeur spécialisé	chaque semestre
<input type="checkbox"/>	Inspection de l'unité d'entraînement	15 000 km

Entretien

8.1 Nettoyage et soin



Risque de chute et de basculement en cas d'activation accidentelle

L'activation accidentelle du système d'entraînement entraîne un risque de blessure.

- ▶ Retirez la batterie avant le nettoyage.

Les mesures d'entretien qui suivent doivent être exécutées régulièrement. L'entretien peut être réalisé par l'exploitant et le cycliste. En cas de doute, demandez conseil au revendeur spécialisé.

8.1.1 Après chaque trajet

8.1.1.1 Nettoyer la fourche de suspension

- ▶ À l'aide d'un chiffon humide, éliminez la saleté et les dépôts des montants et des joints racleurs.
- ▶ Contrôlez la présence de bosses, rayures, décolorations ou de fuites d'huile sur les montants.
- ▶ Contrôlez la pression d'air.
- ▶ Lubrifiez les joints à poussière et les montants.

8.1.1.2 Nettoyer l'amortisseur arrière

- ▶ Éliminez la saleté et les dépôts du corps de l'amortisseur avec un chiffon humide.
- ▶ Contrôlez la présence de bosses, rayures, décolorations ou de fuites d'huile sur l'amortisseur arrière.

8.1.1.3 Nettoyer les pédales

- ▶ Après les trajets dans la poussière et sous la pluie, nettoyez avec une brosse et de l'eau savonneuse.
- ⇒ Entretenez les pédales après le nettoyage.

8.1.2 Nettoyage complet



ATTENTION

Risque de chute en cas de défaillance des freins

Après le nettoyage, l'entretien ou la réparation du vélo, la puissance de freinage peut être temporairement réduite. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ N'appliquez jamais de produit d'entretien ou d'huile sur les disques de frein ou plaquettes de frein ou sur les surfaces de freinage des jantes.
- ▶ Procédez à quelques essais de freinage après le nettoyage, l'entretien ou la réparation.

REMARQUE

L'utilisation d'un outil de nettoyage à jet de vapeur peut entraîner la pénétration d'eau dans les roulements. Les lubrifiants qui s'y trouvent sont dilués, la friction est accrue et à long terme le roulement est détruit.

- ▶ Ne nettoyez jamais le vélo avec un outil à jet de vapeur.

REMARQUE

Les pièces graissées, par exemple la tige de selle, le guidon ou la potence, ne peuvent plus être serrées correctement.

- ▶ N'appliquez jamais de graisse ou d'huile dans les zones de serrage.
- ✓ Avant le nettoyage complet, retirez la batterie et l'écran.

Entretien

8.1.2.1

Nettoyer le cadre

- ▶ Selon l'intensité et la ténacité de l'encrassement, laissez agir du produit de nettoyage sur tout le cadre.
- ▶ Après un temps d'action suffisant, éliminez la saleté et la boue avec une éponge, une brosse et une brosse à dents.
- ▶ Enfin, rincez le cadre avec un arrosoir ou à la main.
- ▶ Entretenez le cadre après le nettoyage.

8.1.2.2

Nettoyer la potence

- ▶ Nettoyez la potence avec un chiffon et de l'eau.
- ▶ Entretenez la potence après le nettoyage.

8.1.2.3

Nettoyer l'amortisseur arrière

- ▶ Nettoyez l'amortisseur arrière avec un chiffon et de l'eau.

8.1.2.4

Nettoyer la roue



Risque de chute en cas de jante usée par le freinage

Une jante usée par le freinage peut se rompre et bloquer la roue. Ceci peut causer une chute et des blessures graves.

- ▶ Contrôlez régulièrement l'usure de la jante.
-
- ▶ Pendant le nettoyage de la roue, contrôlez les éventuels dommages sur le pneu, la jante, les rayons et les écrous de rayon.
 - ▶ Nettoyez le moyeu et les rayons avec une éponge et une brosse de l'intérieur vers l'extérieur.
 - ▶ Nettoyez la jante avec une éponge.

8.1.2.5**Nettoyer les éléments d'entraînement**

- ▶ Pulvérisez du dégraissant sur la cassette, les roues dentées et le dérailleur avant.
- ▶ Après avoir laissé agir brièvement, retirez les saletés grossières avec une brosse.
- ▶ Nettoyez toutes les pièces avec du détergent et une brosse à dents.
- ▶ Entretenez les éléments d'entraînement après le nettoyage.

8.1.2.6**Nettoyer la chaîne****REMARQUE**

- ▶ N'employez jamais de produits de nettoyage, dégrissants ou dégraissants agressifs (contenant de l'acide) lors du nettoyage de la chaîne.
- ▶ N'employez pas de dispositifs de nettoyage de chaîne ou de bains de nettoyage de chaîne.
- ▶ Humidifiez légèrement une brosse avec du détergent. Brossez les deux côtés de la chaîne.
- ▶ Humidifiez un chiffon avec de l'eau de rinçage. Placez le chiffon sur la chaîne.
- ▶ Maintenez avec une légère pression tout en faisant tourner la chaîne dans le chiffon par une rotation lente de la roue arrière.
- ▶ Si la chaîne est encore encrassée, nettoyez-la avec du WD40.
- ▶ Entretenez la chaîne après le nettoyage.

Entretien

8.1.2.7

Nettoyer la batterie

**ATTENTION**

Risque d'incendie et d'explosion par pénétration d'eau

La batterie est uniquement protégée contre les projections d'eau simples. Une infiltration d'eau peut causer un court-circuit. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Ne nettoyez jamais la batterie avec un appareil à eau sous haute pression, un jet d'eau ou de l'air comprimé.
 - ▶ Ne plongez jamais la batterie dans l'eau.
 - ▶ N'utilisez jamais de produit de nettoyage.
 - ▶ Retirez la batterie avant le nettoyage du vélo.
-
- ▶ Nettoyez les branchements électriques de la batterie uniquement avec un chiffon ou une brosse secs.
 - ▶ Essuyez les côtés décorés avec un chiffon très légèrement humide.

8.1.2.8

Nettoyer l'écran

REMARQUE

La pénétration d'eau dans l'écran entraîne sa détérioration.

- ▶ Ne plongez jamais l'écran dans l'eau.
 - ▶ Ne nettoyez jamais l'unité d'entraînement avec un appareil à eau sous haute pression, un jet d'eau ou de l'air comprimé.
 - ▶ N'utilisez jamais de produit de nettoyage.
 - ▶ Retirez l'écran avant le nettoyage du vélo.
-
- ▶ Nettoyez l'écran avec précaution à l'aide d'un chiffon doux légèrement humide.

8.1.2.9**Nettoyer l'unité d'entraînement****ATTENTION****Risque de brûlure en raison de l'échauffement de l'entraînement**

L'utilisation peut rendre le refroidisseur de l'entraînement extrêmement chaud. Le contact peut causer une brûlure.

- ▶ Laisser refroidir l'unité d'entraînement avant le nettoyage.

REMARQUE

La pénétration d'eau dans l'unité d'entraînement cause sa détérioration.

- ▶ Ne plongez jamais l'unité d'entraînement dans l'eau.
- ▶ Ne nettoyez jamais l'unité d'entraînement avec un appareil à eau sous haute pression, un jet d'eau ou de l'air comprimé.
- ▶ N'utilisez jamais de produit de nettoyage.
- ▶ N'ouvrez jamais l'unité d'entraînement.

Tous les composants du système d'entraînement doivent être gardés propres. Veillez en particulier à la propreté des contacts et des interfaces entre la batterie et l'unité d'entraînement et entre l'unité d'entraînement et le pédalier. Un refroidisseur propre sur l'unité d'entraînement fonctionne mieux.

- ▶ Avant chaque utilisation, sécher et nettoyer avec précaution tous les composants de l'unité d'entraînement avec un chiffon doux humide.
- ▶ Le cadenas doit être graissé tous les deux à trois mois ou dès que sa manipulation devient difficile.

Pour plus d'informations sur la maintenance de votre système d'entraînement, adressez-vous à votre revendeur spécialisé ou visitez la plateforme de service FAZUA à l'adresse : www.fazua.com/service.

Entretien

8.1.2.10

Nettoyer les freins



Défaillance des freins en cas de pénétration d'eau

Les joints des freins ne résistent pas aux pressions élevées. Les freins endommagés peuvent entraîner une défaillance des freins et causer un accident et des blessures.

- ▶ Ne nettoyez jamais le vélo avec un appareil à eau sous haute pression ou de l'air comprimé.
 - ▶ Procédez avec précaution même avec un tuyau d'arrosage. Ne dirigez jamais le jet d'eau directement vers la zone des joints.
-
- ▶ Nettoyez les freins et les disques de frein avec de l'eau, du détergent et une brosse.
 - ▶ Dégraissez en profondeur les disques de frein avec du produit de nettoyage pour frein ou de l'alcool.

8.1.3

Entretien

8.1.3.1

Entretien le cadre

- ▶ Après le nettoyage, séchez le cadre.
- ▶ Pulvérisez une huile d'entretien. Laissez agir brièvement puis essuyez l'huile.

8.1.3.2

Entretien la potence

- ▶ Huilez le tube de la potence et le point de rotation du levier d'attache rapide avec de l'huile au silicone ou téflon
- ▶ Sur le Speedlifter Twist, huilez aussi le boulon de déverrouillage via la rainure dans le corps du Speedlifter.
- ▶ Pour réduire la force de manipulation du levier d'attache rapide, appliquez un peu de graisse lubrifiante sans acide entre le levier d'attache rapide de la potence et le coulisseau.

8.1.3.3

Entretien la fourche

- ▶ Traitez les garnitures d'étanchéité avec une huile de fourche.

8.1.3.4

Entretien les éléments d'entraînement

- ▶ Pulvérisez du dégraissant sur la cassette, les roues dentées et le dérailleur avant.
- ▶ Après avoir laissé agir brièvement, retirez les saletés grossières avec une brosse.
- ▶ Nettoyez toutes les pièces avec du détergent et une brosse à dents.

8.1.3.5

Entretien les pédales

- ▶ Après le nettoyage, pulvériser de l'huile.



Entretien



8.1.3.6

Entretien la chaîne

- ▶ Après le nettoyage, lubrifiez la chaîne soigneusement avec de l'huile pour chaîne.

8.1.3.7

Entretien les éléments d'entraînement

- ▶ Entretenez les arbres de transmission et les roues des changements de vitesse avec un spray au téflon.



8.2 Entretien



ATTENTION

Risque de chute et de basculement en cas d'activation accidentelle

L'activation accidentelle du système d'entraînement entraîne un risque de blessure.

- ▶ Retirez la batterie avant l'entretien.

Les mesures d'entretien qui suivent doivent être exécutées régulièrement [▷ *Liste de contrôle, page 138*]. Elles peuvent être effectuées par l'exploitant ou le cycliste. En cas de doute, demandez conseil au revendeur spécialisé.

8.2.1 Roue



AVERTISSEMENT

Risque de chute en cas de jante usée par le freinage

Une jante usée par le freinage peut se rompre et bloquer la roue. Ceci peut causer une chute et des blessures graves.

- ▶ Contrôlez régulièrement l'usure de la jante.

REMARQUE

En cas de pression insuffisante, le pneu n'atteint pas sa capacité de charge. Le pneu n'est pas stable et peut sortir de la jante.

Une pression excessive peut entraîner l'éclatement du pneu.

- ▶ Contrôlez la pression des pneus conformément aux indications [▷ *Fiche technique, page 1*].
- ▶ Si nécessaire, *corrigez la pression*.
- ▶ Contrôlez l'usure des *pneus*.
- ▶ Contrôlez la *pression des pneus*.
- ▶ Contrôlez l'usure des *jantes*.
- Les jantes d'un frein de jante avec indicateur d'usure invisible sont usées dès lors que l'indicateur d'usure devient visible dans la zone du raccord de jante.

Entretien

- Les jantes avec indicateur d'usure visible sont usées dès lors que la rainure noire périphérique de la surface de friction des patins devient invisible. Il est recommandé de changer les *jantes* à chaque deuxième changement de patins.
- ▶ Contrôlez la tension des rayons.

8.2.2

Systeme de freinage



Risque de chute en cas de défaillance du frein

Les disques de frein et plaquettes de frein usés ainsi que le manque d'huile hydraulique dans la ligne de frein réduisent la puissance de freinage. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Contrôlez régulièrement le disque de frein, les plaquettes de frein et le système de frein hydraulique, et faites remplacer si nécessaire.
- ▶ Changez les plaquettes de frein des freins à disque lorsqu'elles atteignent une épaisseur de 0,5 mm.

8.2.3

Câbles électriques et câbles de frein

- ▶ Contrôlez le bon fonctionnement de toutes les lignes électriques et câbles visibles. Si par exemple des gaines sont percées, le vélo doit être arrêté jusqu'au remplacement des câbles.
- ▶ Contrôlez le bon fonctionnement de toutes les lignes électriques et câbles.

8.2.4

Changement de vitesse

- ▶ Contrôlez le réglage du changement de vitesse et de la *manette de vitesse* ou de la *poignée de vitesse rotative* et corrigez le cas échéant.

8.2.5

Potence

- ▶ La potence et le système d'attache rapide doivent être contrôlés régulièrement et si nécessaire ajustés par le revendeur spécialisé.
- ▶ Si la vis à six pans creux est desserrée lors de cette opération, le jeu du palier doit être réglé pendant que la vis est desserrée. Ensuite, les vis desserrées doivent être dotées d'un produit de fixation des vis intermédiaire (par exemple Loctite bleu) et serrées selon le mode d'emploi.
- ▶ Traitez l'usure et les signes de corrosion avec un chiffon huilé et contrôlez les fuites d'huile.

8.2.6

Contrôler la tension de la chaîne ou courroie

REMARQUE

Une tension excessive de la chaîne ou courroie accroît l'usure.

Une tension insuffisante de la chaîne ou courroie peut faire sauter la *chaîne* ou courroie hors des *roues dentées*.

- ▶ Contrôlez chaque mois la tension de la chaîne ou courroie.
 - ▶ Contrôler la tension de la chaîne ou courroie à trois ou quatre emplacements sur un tour de manivelle complet.
 - ▶ Si la *chaîne* ou courroie peut être enfoncée de plus de 2 cm, la *chaîne* ou la courroie doit être resserrée par le revendeur spécialisé.
 - ▶ Si la *chaîne* ou courroie peut être enfoncée vers le haut ou vers le bas de moins de 1 cm, la *chaîne* ou la courroie doit être desserrée.
- ⇒ La tension optimale de la chaîne ou de la courroie est atteinte lorsqu'à un point situé au milieu entre le pignon et le plateau, la *chaîne* ou courroie peut être



Entretien

enfoncée d'un maximum de 2 cm. De plus, il doit être possible de tourner la manivelle sans résistance.

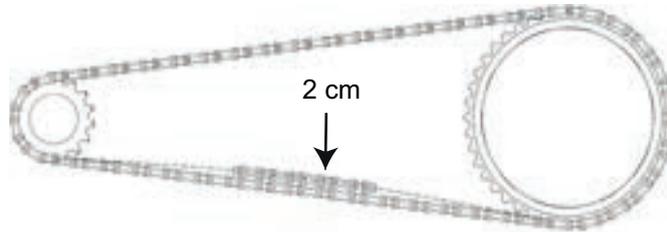


Illustration 72 : Contrôler la tension de la chaîne ou courroie



- Pour tendre la chaîne en cas de moyeu à vitesses intégrées, la roue arrière doit être poussée vers l'arrière ou vers l'avant. Cette opération doit être effectuée par un spécialiste.

8.2.7

Prise USB

REMARQUE

La pénétration d'humidité dans la prise USB peut déclencher un court-circuit dans l'*écran*.

- Contrôlez régulièrement le positionnement du *cache de la prise USB* et corrigez si nécessaire.

8.2.8

Fourche de suspension



- Le revendeur spécialisé contrôle le fonctionnement de la fourche de suspension ainsi que les couples de serrage des vis de fixation et des écrous sur les faces inférieures (acier 10 Nm, alliage 4 Nm). Il contrôle la présence de rayures, bosses, fêlures, décolorations, marques d'usures et de corrosions et fuites d'huile sur la fourche de suspension.

8.3 Inspection



ATTENTION

Risque de chute et de basculement en cas d'activation accidentelle

L'activation accidentelle du système d'entraînement entraîne un risque de blessure.

- ▶ Retirez la batterie avant l'inspection.



ATTENTION

Risque de chute dû à une fatigue du matériel

Si la durée de vie d'un composant est dépassée, le composant peut défaillir soudainement. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Faites effectuer un nettoyage complet du vélo par le revendeur spécialisé, de préférence dans les intervalles d'entretien prescrits.

Une inspection doit être effectuée par le revendeur spécialisé au moins chaque semestre. Ceci est indispensable pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement du vélo.



- ▶ Dans le cadre du nettoyage approfondi, le revendeur spécialisé inspecte les éventuels signes de fatigue du matériel sur le vélo.
- ▶ Le revendeur spécialisé contrôle la version du logiciel du système d'entraînement et la met à jour. Les branchements électriques sont contrôlés, nettoyés et protégés. Le bon état des lignes électriques est contrôlé.
- ▶ Le revendeur spécialisé démonte et nettoie toutes les faces intérieures et extérieures de la fourche de suspension. Il démonte et lubrifie les joints à poussière et les douilles de glissement, contrôle les couples de serrage, ajuste la fourche aux préférences du cycliste et remplace les manchons coulissants si le jeu est trop important (plus de 1 mm sur le pont de fourche).

Entretien



- ▶ Le revendeur spécialisé inspecte entièrement l'intérieur et l'extérieur de l'amortisseur arrière, révisé l'amortisseur arrière, remplace tous les joints d'air sur les suspensions pneumatiques, révisé les suspensions pneumatiques, change l'huile et remplace les joints anti-poussière.
- ▶ Les autres mesures d'entretien correspondent aux mesures recommandées par la norme EN 4210 pour un vélo. Une attention particulière doit être portée à l'usure des jantes et des freins. Si nécessaire, les rayons sont tendus.

8.4 Corriger et réparer



Risque de chute et de basculement en cas d'activation accidentelle

L'activation accidentelle du système d'entraînement entraîne un risque de blessure.

- Retirez la batterie avant l'inspection.

8.4.1 Utiliser exclusivement des pièces et lubrifiants d'origine

Les composants individuels du vélo ont été soigneusement sélectionnés et adaptés les uns aux autres.

Seuls des pièces et lubrifiants d'origine peuvent être utilisés pour l'entretien et la réparation.

Les revendeurs spécialisés disposent de la liste toujours actualisée des accessoires autorisés.

Entretien

8.4.2 Axe avec attache rapide



ATTENTION

Risque de chute en cas d'attache rapide desserrée

Une attache rapide défectueuse ou mal montée peut se prendre dans le disque de frein et bloquer la roue. Ceci cause une chute.

- ▶ Montez le levier d'attache rapide de la roue avant sur le côté opposé au disque de frein.



ATTENTION

Risque de chute en cas d'attache rapide défectueuse ou mal montée

Le disque de frein peut devenir très chaud lorsqu'il fonctionne. Ceci peut endommager certaines parties de l'attache rapide. L'attache rapide se desserre alors. Ceci peut causer une chute.

- ▶ Le levier d'attache rapide de la roue avant et le disque de frein doivent se trouver chacun d'un côté.



ATTENTION

Risque de chute en cas de mauvais réglage de la force de serrage

Une force de serrage trop élevée endommage l'attache rapide, qui perd alors sa fonction.

Une force de serrage insuffisante entraîne une mauvaise transmission de force. Ceci peut causer une rupture de la fourche de suspension ou du cadre. Ceci peut causer une chute.

- ▶ Ne fixez jamais une attache rapide à l'aide d'un outil (par exemple marteau ou pince).
 - ▶ Utilisez uniquement un levier de serrage avec la force de serrage prescrite.
-

8.4.2.1

Contrôler l'attache rapide

- ▶ Contrôlez la position et la force de serrage du levier d'attache rapide. Le levier d'attache rapide doit être au niveau du boîtier inférieur. La fermeture du levier d'attache rapide doit laisser une légère empreinte sur la main.



Illustration 73 :

Régler la force de serrage de l'attache rapide

- ▶ Si nécessaire, réglez la force de serrage du levier de serrage avec une clé Allen de 4 mm. Contrôlez ensuite la position et la force de serrage du levier d'attache rapide.

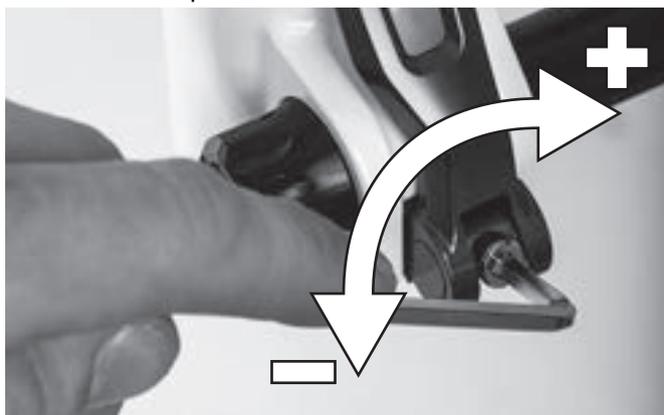


Illustration 74 :

Régler la force de serrage de l'attache rapide

Entretien

8.4.3

Corriger la pression des pneus

8.4.3.1

Valve Dunlop

La pression des pneus ne peut pas être mesurée sur une valve Dunlop simple. La pression des pneus dans la chambre à air est donc mesurée au moyen d'un pompage lent avec la pompe à vélo.

✓ L'utilisation d'une pompe à vélo avec manomètre est recommandée. Le mode d'emploi de la pompe à vélo doit être respecté.

▶ Dévissez le capuchon de la valve.

▶ Connectez la pompe à vélo.

▶ Gonflez lentement les pneus en observant la pression.

⇒ Corrigez la pression conformément aux indications [▷ *Fiche technique, page 1*].

▶ Si la pression des pneus est trop élevée, desserrez l'écrou-raccord, laissez de l'air s'échapper puis serrez à nouveau l'écrou-raccord.

▶ Retirez la pompe à vélo.

▶ Serrez le capuchon de valve.

✓ Vissez délicatement l'écrou de jante contre la jante avec la pointe des doigts.



Illustration 75 :

Valve Dunlop avec écrou-raccord (1) et écrou de jante (2)

8.4.3.2

Valve Presta

- ✓ L'utilisation d'une pompe à vélo avec manomètre est recommandée. Le mode d'emploi de la pompe à vélo doit être respecté.
- ▶ Dévissez le capuchon de la valve.
- ▶ Ouvrez les écrous moletés d'environ quatre tours.
- ▶ Raccordez la pompe à vélo avec précaution de manière à ne pas tordre l'embout de valve.
- ▶ Gonflez les pneus en observant la pression.
- ⇒ Corrigez la pression conformément aux indications [▷ *Fiche technique, page 1*].
- ▶ Retirez la pompe à vélo.
- ▶ Serrez les écrous moletés avec la pointe des doigts.
- ▶ Serrez le capuchon de valve.
- ▶ Vissez délicatement l'écrou de jante contre la jante avec la pointe des doigts.



Illustration 76 :

Valve Presta avec embout de valve (1), écrou moleté (2) et écrou de jante (3)

Entretien

8.4.3.3

Valve Schrader

- ✓ L'utilisation d'une pompe à vélo avec manomètre est recommandée. Le mode d'emploi de la pompe à vélo doit être respecté.
- ▶ Dévissez le capuchon de la valve.
- ▶ Connectez la pompe à vélo.
- ▶ Gonflez les pneus en observant la pression.
- ⇒ Corrigez la pression conformément aux indications [▷ *Fiche technique, page 1*].
- ▶ Retirez la pompe à vélo.
- ▶ Serrez le capuchon de valve.
- ▶ Vissez délicatement l'écrou de jante contre la jante avec la pointe des doigts.



Illustration 77 :

Valve Schrader avec écrou de jante (1)

8.4.4

Régler le changement de vitesse

Si les vitesses ne passent pas aisément, le réglage de la tension du câble de dérailleur doit être corrigé.

- ▶ Tirez la *douille de réglage* hors du boîtier de la manette de vitesse avec précaution en la tournant.
- ▶ Contrôlez le fonctionnement du changement de vitesse après chaque correction.



S'il n'est pas possible de régler le changement de vitesse de cette manière, le revendeur spécialisé doit contrôler le montage du changement de vitesse.

8.4.5

Changement de vitesse actionné par câble, simple alternative

- ▶ Pour que les vitesses passent aisément, réglez les douilles de réglage sur le boîtier de la manette de vitesse.



Illustration 78 :

Douille de réglage (1) du changement de vitesse à un câble actionné par câble avec boîtier de manette de vitesse (2), exemple

Entretien

8.4.6

Changement de vitesse actionné par câble, à deux câbles *alternative*

- ▶ Pour que les vitesses passent aisément, réglez les douilles de réglage sous la base de cadre.
- ▶ Lorsqu'on le tire légèrement, le câble de dérailleur présente un jeu d'environ 1 mm.

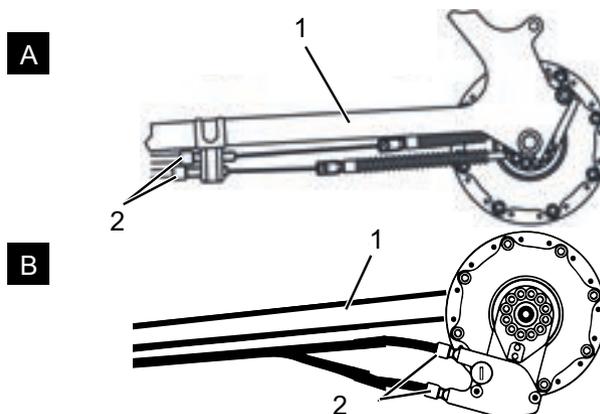


Illustration 79 :

Douilles de réglage (2) sur deux modèles alternatifs (A et B) d'un changement de vitesse actionné par câble à deux câbles sur la base de cadre (1)

8.4.7**Poignée de vitesse rotative à actionnement par câble, à deux câbles
*alternative***

- ▶ Pour que les vitesses passent aisément, réglez les douilles de réglage sur le boîtier de la manette de vitesse.
- ⇒ Lorsqu'on tourne la poignée de vitesse rotative, un jeu d'environ 2 à 5 mm (1/2 vitesse) est perceptible.

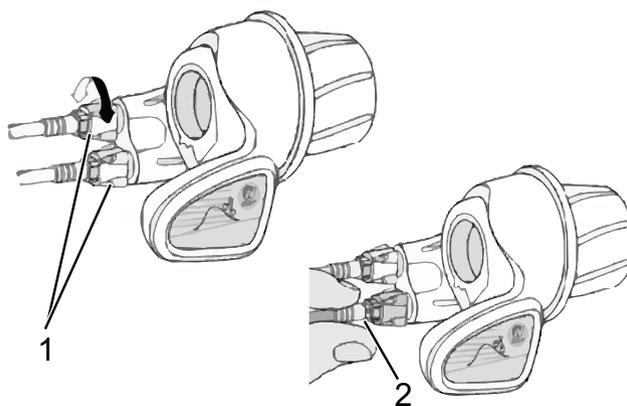


Illustration 80 :

Poignée de vitesse rotative avec douilles de réglage (1) et jeu du changement de vitesse (2)

Entretien

8.4.8 Compenser l'usure des patins de frein

8.4.9 Frein de jante à actionnement hydraulique

alternative

La *vis de réglage* sur le *levier de frein* du frein de jante hydraulique permet de compenser l'usure du patin de frein. Si le profil des patins de frein n'a qu'une épaisseur résiduelle de 1 mm, les patins de frein doivent être changés.

- ▶ Pour raccourcir la course à vide et compenser l'usure du patin de frein, serrez la *vis de réglage*.
 - ▶ Pour accroître la course à vide, desserrez la *vis de réglage*.
- ⇒ Lorsque le réglage est optimal, le point de pression, c'est à dire le point auquel le frein attrape la jante, est atteint après une course à vide de 10 mm.



Illustration 81 :

Levier de frein (1) du frein de jante à actionnement hydraulique avec vis de réglage (2)

8.4.10 **Frein à disque à actionnement hydraulique alternative**

L'usure de la plaquette de frein du frein à disque ne nécessite aucun ajustement.

8.4.11 **Remplacer l'éclairage**

Il est possible d'installer un système d'éclairage 3 Watt ou 1,5 Watt.

- ▶ Lors du remplacement, utilisez uniquement des composants de la classe de puissance correspondante.

8.4.12 **Régler le phare avant**

- ▶ Le *phare avant* doit être réglé de manière à ce que le cône de lumière éclaire la chaussée 10 m devant le vélo.

8.4.13 **Réparation par le revendeur spécialisé**



De nombreuses réparations nécessitent des connaissances et outils spéciaux. Seul un revendeur spécialisé est notamment habilité à effectuer les réparations suivantes :

- Remplacer les *pneus* et jantes,
- Remplacer les patins et plaquettes de frein,
- Remplacer et tendre la *chaîne*.

Entretien

8.4.14



Réparation par le revendeur spécialisé

De nombreuses réparations nécessitent des connaissances et outils spéciaux. Seul un revendeur spécialisé est notamment habilité à effectuer les réparations suivantes :

- Remplacer les *pneus* et jantes,
- Remplacer les patins et plaquettes de frein,
- Remplacer et tendre la *chaîne*.

8.4.15

Premières mesures



Risque d'incendie et d'explosion en cas de batteries défectueuses

En cas de batteries endommagées ou défectueuses, l'électronique de sécurité peut tomber en panne. La tension résiduelle peut causer un court-circuit. Les batteries peuvent s'enflammer elles-mêmes et exploser.

- ▶ Une batterie présentant des dommages externes doit être immédiatement mise hors service.
- ▶ Ne laissez jamais une batterie endommagée entrer en contact avec de l'eau.
- ▶ Après une chute ou un choc sans dommage externe sur le boîtier, mettez les batteries hors service pendant au moins 24 heures et observez-les.
- ▶ Les batteries défectueuses sont des marchandises dangereuses. Éliminez les batteries défectueuses le plus rapidement possible et de manière conforme.
- ▶ Stockez-les dans un endroit sec jusqu'à leur élimination. Ne stockez jamais de substances inflammables à proximité.
- ▶ N'ouvrez et ne réparez jamais les batteries.

Les composants du système d'entraînement sont contrôlés automatiquement en continu. Si une erreur est détectée, un message d'état correspondant s'affiche sur l'unité de commande. En fonction du type d'erreur, le système d'entraînement peut s'arrêter automatiquement.

Entretien

Affichage d'état

L'affichage d'état sur l'unité de commande indique un changement d'état ou la survenance d'une panne.

L'affichage d'état reste éteint si aucune panne n'est identifiée. Les différentes couleurs de l'affichage d'état ont les significations suivantes :

Couleur	Signification
vert	L'affichage d'état s'allume brièvement en vert après l'installation réussie du pack d'entraînement dans le vélo. Vous obtenez ainsi un signal visuel indiquant que le système peut être démarré.
jaune	L'affichage d'état s'allume brièvement en jaune lors de la survenance d'une panne légère (« Soft Fault »). Ceci signifie qu'une panne temporaire ou non critique est survenue, qui entraîne le plus souvent une restriction des performances. En présence d'une « Soft Fault », vous pouvez continuer à utiliser votre vélo. Cela n'est toutefois pas recommandé.
rouge	L'affichage d'état s'allume en rouge lors de la survenance d'une panne grave (« Hard Fault »). En cas de « Hard Fault », le vélo ne peut plus être utilisé et une opération de maintenance est nécessaire.

Tableau 31 :

Signification des couleurs de l'affichage d'état

- En cas de « Soft Fault » durable ou de « Hard Fault », contactez immédiatement votre revendeur spécialisé.



Les « Soft Faults » sur le vélo sont le plus souvent causées par des données manquantes au niveau du capteur de vitesse.

En cas de « Soft Fault » durablement affichée, vous pouvez procéder à un nouveau montage des aimants du capteur de vitesse. Si le problème persiste, contactez votre partenaire de service FAZUA ou visitez la plateforme de service FAZUA (www.fazua.com/service).

En cas de « Hard Fault » durablement affichée, contactez votre partenaire de service FAZUA ou visitez la plateforme de service FAZUA (www.fazua.com/service).

8.4.16**Le système d'entraînement ou l'unité de commande ne démarrent pas**

Si l'unité de commande ou le système d'entraînement ne démarrent pas, procéder comme suit :

- ▶ Contrôlez que la batterie est allumée. Si ce n'est pas le cas, allumez la batterie.
- ⇒ Si les LED de l'indicateur de charge ne s'allument pas, contactez un revendeur spécialisé.
- ▶ Si les LED de l'indicateur de charge s'allument mais que le système d'entraînement ne démarre pas, retirez la batterie.
- ▶ Insérez la batterie.
- ▶ Démarrer le système d'entraînement.
- ▶ Si le système d'entraînement ne démarre pas, retirez la batterie.
- ▶ Nettoyez tous les contacts avec un chiffon doux.
- ▶ Insérez la batterie.
- ▶ Démarrez le système d'entraînement.
- ▶ Si le système d'entraînement ne démarre pas, retirez la batterie.
- ▶ Chargez entièrement la batterie.
- ▶ Insérez la batterie.
- ▶ Démarrer le système d'entraînement.
- ▶ Si le système d'entraînement ne démarre pas, contactez le revendeur spécialisé.

Entretien

8.5 Accessoires

Pour les vélos sans béquille latérale, nous recommandons un support permettant d'insérer la roue avant ou arrière. Les accessoires suivants sont recommandés :

Description	Référence
Revêtement de protection pour composants électriques	080-41000 et suivants
Sacoches, composant système*	080-40946
Panier pour roue arrière, composant système*	051-20603
Caisse pour vélo, composant système*	080-40947
Support d'arrêt, support universel	XX-TWO14B
Jeu d'éclairage, composant système**	070-50500 et suivants

Tableau 32 :

Accessoires

*Les composants système sont adaptés au porte-bagages et assurent une stabilité suffisante grâce à une transmission de force spécifique.

**Les composants système sont adaptés au système d'entraînement.

8.5.1 Siège enfant



Risque de chute en cas de siège enfant incorrect

Ni le porte-bagages ni le tube inférieur du vélo ne sont prévus pour les sièges enfant; ils risquent de se rompre. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves pour le cycliste et l'enfant.

- Ne fixez jamais un siège enfant à la selle, au guidon ou au tube inférieur.

**ATTENTION****Risque de chute en cas de manipulation incorrecte**

L'utilisation d'un siège enfant modifie de manière importante les caractéristiques de conduite du vélo et sa stabilité. Ceci peut entraîner une perte de contrôle et causer une chute et des blessures.

- ▶ Il convient de s'exercer à utiliser le siège enfant de manière sûre avant d'utiliser le vélo dans l'espace public.

**ATTENTION****Risque d'écrasement dans des ressorts exposés**

L'enfant peut se coincer les doigts dans les ressorts exposés ou les composants mécaniques ouverts de la selle ou de la tige de selle.

- ▶ Ne montez jamais une selle avec ressorts exposés en cas d'utilisation d'un siège enfant.
- ▶ Ne montez jamais de tiges de selles avec suspension à composants mécaniques ouverts en cas d'utilisation d'un siège enfant.

REMARQUE

- ▶ Respectez les dispositions légales sur l'utilisation de sièges enfant.
- ▶ Respectez les consignes d'utilisation et de sécurité du système de siège enfant.
- ▶ Ne dépassez jamais le poids total admissible du vélo.

Entretien



Le revendeur spécialisé apporte des conseils quant au choix d'un système de siège enfant adapté à l'enfant et au vélo.

Pour le maintien de la sécurité, le montage initial d'un siège enfant doit être effectué par le revendeur spécialisé.

Lors du montage d'un siège enfant, le revendeur spécialisé s'assure que le siège et la fixation du siège sont adaptés au vélo, que tous les composants sont montés et solidement fixés, que les câbles de changement de vitesse, câbles de frein et lignes hydrauliques et électriques sont adaptés si nécessaire, que la liberté de mouvement du cycliste n'est pas restreinte et que le poids total admissible du vélo n'est pas dépassé.

Le revendeur spécialisé donne une initiation à la manipulation du vélo et du siège enfant.

8.5.2 Remorque pour vélo



ATTENTION

Risque de chute en cas de défaillance des freins

En cas de chargement excessif de la remorque, le frein peut avoir une puissance insuffisante. La distance de freinage plus importante peut causer une chute ou un accident et des blessures.

▶ Ne dépassez jamais la charge de remorque indiquée.

REMARQUE

- ▶ Les consignes d'utilisation et de sécurité du système de remorque doivent être respectées.
- ▶ Les dispositions légales sur l'utilisation de remorques pour vélo doivent être respectées.
- ▶ Seuls des systèmes d'accouplement homologués peuvent être utilisés.

Un vélo autorisé pour l'utilisation d'une remorque est doté d'une plaque d'information correspondante. Seules des remorques dont la charge d'appui et le poids total respectent les valeurs maximales admissibles peuvent être utilisées.

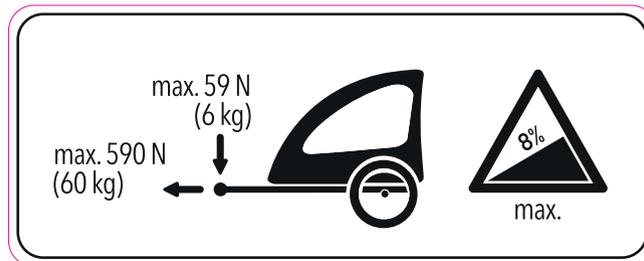


Illustration 82 :

Plaque d'information de la remorque



Le revendeur spécialisé apporte des conseils quant au choix d'un système de remorque adapté au vélo. Pour le maintien de la sécurité, le montage initial d'une remorque doit donc être effectué par le revendeur spécialisé.

Entretien

8.5.3



Porte-bagages

Le revendeur spécialisé apporte des conseils quant au choix d'un porte-bagages adapté.

Pour le maintien de la sécurité, le montage initial d'un porte-bagages doit être effectué par le revendeur spécialisé.

Lors du montage d'un porte-bagages, le revendeur spécialisé s'assure que la fixation est adaptée au vélo, que tous les composants sont montés et solidement fixés, que les câbles de changement de vitesse, câbles de frein et lignes hydrauliques et électriques sont adaptés si nécessaire, que la liberté de mouvement du cycliste n'est pas restreinte et que le poids total admissible du vélo n'est pas dépassé.

Le revendeur spécialisé donne une initiation à la manipulation du vélo et du porte-bagages.

9 Recyclage et mise au rebut



Risque d'incendie et d'explosion

En cas de batteries endommagées ou défectueuses, l'électronique de sécurité peut tomber en panne. La tension résiduelle peut causer un court-circuit. Les batteries peuvent s'enflammer elles-mêmes et exploser.

- ▶ Les batteries présentant des dommages externes doivent être immédiatement mises hors service et ne doivent jamais être chargées.
- ▶ Si une batterie se déforme ou commence à fumer, gardez vos distances, interrompez la connexion avec la prise électrique et contactez les pompiers.
- ▶ N'éteignez jamais les batteries endommagées avec de l'eau et ne les laissez pas entrer en contact avec de l'eau.
- ▶ Les batteries défectueuses sont des marchandises dangereuses. Éliminez les batteries défectueuses le plus rapidement possible et de manière conforme.
- ▶ Stockez-les dans un endroit sec jusqu'à leur élimination. Ne stockez jamais de substances inflammables à proximité.
- ▶ N'ouvrez et ne réparez jamais les batteries.

Recyclage et mise au rebut



Risque d'irritation de la peau et des yeux

Des liquides et vapeurs peuvent s'échapper des batteries endommagées ou défectueuses. Ils peuvent irriter les voies respiratoires et causer des brûlures.

- ▶ Évitez tout contact avec les fuites de liquides.
 - ▶ En cas de contact avec les yeux ou de troubles, consultez immédiatement un médecin.
 - ▶ En cas de contact avec la peau, rincez immédiatement à l'eau.
 - ▶ Aérez soigneusement la pièce.
-



Cet appareil est marqué conformément à la directive européenne 2012/19/EU sur les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) et à la directive 2006/66/CE sur les déchets de piles et accumulateurs. Cette directive définit un cadre européen pour la reprise et le recyclage des appareils usagés qui sont collectés séparément et dans le respect de l'environnement.

Recyclage et mise au rebut



Le vélo, la batterie, le moteur, l'écran et le chargeur sont des matériaux valorisables. Conformément aux dispositions applicables, ils doivent être éliminés séparément des déchets ménagers et faire l'objet d'une récupération.

Le tri sélectif et le recyclage préservent les ressources naturelles et assurent le respect de toutes les dispositions protégeant la santé et l'environnement lors du recyclage du produit et/ou de la batterie.

- ▶ Ne démontez jamais le vélo, les batteries ou le chargeur en vue de leur élimination.
- ▶ Le vélo, l'écran, la batterie non ouverte et non endommagée ainsi que le chargeur peuvent être retournés gratuitement auprès de tout revendeur spécialisé. Selon la région, différentes possibilités d'élimination existent.
- ▶ Conservez les pièces détachées d'un vélo mis hors service dans un endroit sec, à l'abri du gel et du rayonnement solaire.

Annexe

9.1 Déclaration de conformité CE**Traduction de la déclaration de conformité CE originale**

Le fabricant :

ZEG Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft eG
 Longericher Straße 2
 50739 Köln, Germany



déclare par la présente que les vélos à assistance électrique de types :

19-22-1001, 19-22-1002, 19-22-1003, 19-17-1033, 19-22-4001, 19-17-4003, 19-18-1061, 19-18-1062

Année de modèle 2018 et année de modèle 2019,

est conforme aux dispositions applicables de la **Directive 2006/42/CE Machines**. Par ailleurs, les vélos à assistance électrique répondent à toutes les exigences essentielles applicables de la **Directive 2014/30/UE Compatibilité électromagnétique**.

Les normes suivantes ont été appliquées : **EN ISO 12100:2010** Sécurité des machines – Principes généraux de conception – Appréciation du risque et réduction du risque, **EN 15194:2015** Cycles – Cycles à assistance électrique – Bicyclettes EPAC, **EN ISO 4210** Cycles – Exigences de sécurité des bicyclettes **EN 11243:2016** Bicyclettes – Accessoires pour bicyclettes – Porte-bagages pour bicyclettes – Exigences et méthodes, et **EN 82079 1:2012** Établissement des instructions d'utilisation – Structure, contenu et présentation – Partie 1 : Principes généraux et exigences détaillées.

Madame Janine Otto (rédactrice technique), c/o ZEG Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft eG, Longericher Straße 2, 50739 Köln, est habilitée à établir la documentation technique.

ZWEIRAD EXPERTEN GRUPPE

Cologne, le 13/11/2018

Lieu, date et signature

Egbert Hageböck

-Conseil de Direction-

9.2 Liste des illustrations

- Illustration 1 : Plaque signalétique, exemple, 17
- Illustration 2 : Vélo vu de droite, exemple d'un Alpine Hawk EVO, 25
- Illustration 3 : Vue détaillée du vélo depuis la position du cycliste, exemple, 26
- Illustration 4 : Composants de la roue, exemple de la roue avant, 27
- Illustration 5 : Vélo sans suspension (1) et avec suspension (2) lors du franchissement d'un obstacle, 29
- Illustration 6 : Exemple d'une fourche FOX, 30
- Illustration 7 : Exemple d'un amortisseur arrière FOX, 31
- Illustration 8 : Composants du frein de jante avec détails, exemple d'un Magura HS22, 32
- Illustration 9 : *Levier de verrouillage du frein de jante, fermé (1) et ouvert (2)*, 33
- Illustration 10 : Système de frein d'un vélo avec frein à disque, exemple, 34
- Illustration 11 : Système de frein d'un vélo avec frein à rétro pédalage, exemple, 35
- Illustration 12 : Schéma du système d'entraînement mécanique, 36
- Illustration 13 : Schéma du système d'entraînement électrique, 37
- Illustration 14 : Unité d'entraînement, 38
- Illustration 15 : Batterie, vue du côté de la prise de chargement, 39
- Illustration 16 : Aperçu de la structure et des éléments de commande, 41
- Illustration 17 : Détail du chargeur, 44
- Illustration 18 : Fixer la sécurité de transport, 51
- Illustration 19 : Insérer l'axe entièrement, 59
- Illustration 20 : Serrer l'axe, 59
- Illustration 21 : Enfoncer le levier d'attache rapide dans l'axe, 60
- Illustration 22 : Serrer la vis de blocage, 60
- Illustration 23 : Serrer l'axe inséré, 61
- Illustration 24 : Serrer l'axe, 61
- Illustration 25 : Enfoncer l'arbre dans le moyeu, 63
- Illustration 26 : Serrer l'axe, 63
- Illustration 27 : Enfoncer le levier d'attache rapide dans l'axe, 64
- Illustration 28 : Fixer le levier, 64
- Illustration 29 : Position parfaite du levier de serrage, 65
- Illustration 30 : Régler la force de serrage de l'attache rapide, 65
- Illustration 31 : Bride fermée et ouverte, 67
- Illustration 32 : Enfoncer l'attache rapide, 67
- Illustration 33 : Régler la force de serrage, 68

Liste des illustrations

- Illustration 34 : Fermer l'attache rapide, 68
- Illustration 35 : Enfoncez l'attache rapide, 69
- Illustration 36 : Distance entre levier et montant de fourche, 70
- Illustration 37 : Structure de l'attache rapide vue de derrière avec (1) blocage d'écrou d'axe, (2) vis de blocage d'écrou d'axe, (3) flèche indicatrice, (4) valeur de réglage de l'axe et (5) écrou d'axe, 70
- Illustration 38 : Enfoncez l'axe Kabolt, 72
- Illustration 39 : Inclinaison horizontale de la selle, 76
- Illustration 40 : Hauteur de selle optimale, 77
- Illustration 41 : Attache rapide de la tige de selle (3), 77
- Illustration 42 : Vue détaillée de la tige de selle, exemples de marquage de la profondeur d'insertion minimale, 78
- Illustration 43 : Le levier d'actionnement de la tige de selle peut être monté à gauche (1) ou à droite (2) sur le guidon, 79
- Illustration 44 : Verticale de la rotule, 80
- Illustration 45 : Levier de serrage fermé (1) et ouvert (2) sur la potence, exemple d'un by.schulz speedlifter, 82
- Illustration 46 : Tirer le levier de blocage vers le haut, exemple d'un by.schulz speedlifter, 83
- Illustration 47 : Utilisation du bouton rotatif (1) pour le réglage du point de pression, 85
- Illustration 48 : Garde du levier de frein, 86
- Illustration 49 : Utilisation de la vis de réglage (2) pour ajuster la distance entre le levier de frein et la poignée de guidon (1), 86
- Illustration 50 : Divers modèles de couvercles vissés, 88
- Illustration 51 : Molette de réglage de la course de suspension négative sur la couronne de la fourche de suspension, 90
- Illustration 52 : Dispositif de réglage de la détente Suntour (2) sur la fourche (1), 91
- Illustration 53 : Dispositif de réglage de la détente FOX (1) sur la fourche, 96
- Illustration 54 : Molette de réglage de la détente Suntour (1) sur l'amortisseur arrière, 99
- Illustration 55 : Molette de réglage de la compression Suntour (1) sur l'amortisseur arrière, 100
- Illustration 56 : Amortisseur arrière FOX, 102
- Illustration 57 : Dispositif de réglage de la détente FOX (1) sur l'amortisseur arrière, 103

Liste des illustrations

- Illustration 58 : Chargeur avec fiche secteur (1), affichage LED du chargeur (2), fiche du bloc d'alimentation (3), câble de raccordement (4) et prise d'alimentation (5), 111
- Illustration 59 : Unité d'entraînement avec indicateur de charge (1), prise de chargement (2), unité d'entraînement avec batterie (3), fiche de chargement (4) et câble de raccordement (5), 117
- Illustration 60 : Unité d'entraînement (1) avec indicateur de charge (2), fiche de chargement (3) et câble de raccordement (4), 118
- Illustration 61 : Insérer la batterie dans l'unité d'entraînement, 119
- Illustration 62 : Retirer la batterie de l'unité d'entraînement, 120
- Illustration 63 : Insérer l'unité d'entraînement dans le vélo, 121
- Illustration 64 : Verrouiller l'unité d'entraînement, 122
- Illustration 65 : Déverrouiller l'unité d'entraînement, 123
- Illustration 66 : Retirer l'unité d'entraînement du vélo, 124
- Illustration 67 : Manette de vitesse inférieure (1) et manette de vitesse supérieure (2) du changement de vitesse gauche (I) et droit (II), 129
- Illustration 68 : Levier de frein arrière (1) et avant (2), exemple d'un frein Shimano, 134
- Illustration 69 : Dispositif de réglage de la compression FOX avec les positions OUVERT (1) et DUR (2), 135
- Illustration 70 : Dispositif de réglage de la compression FOX sur l'amortisseur arrière avec les positions OUVERT (1), MOYEN (2) et DUR (3), 136
- Illustration 71 : Le réglage fin de la position OUVERT se fait au moyen du dispositif de réglage (4), 136
- Illustration 72 : Contrôler la tension de la chaîne ou courroie, 152
- Illustration 73 : Régler la force de serrage de l'attache rapide, 157
- Illustration 74 : Régler la force de serrage de l'attache rapide, 157
- Illustration 75 : Valve Dunlop avec écrou-raccord (1) et écrou de jante (2), 158
- Illustration 76 : Valve Presta avec embout de valve (1), écrou moleté (2) et écrou de jante (3), 159
- Illustration 77 : Valve Schrader avec écrou de jante (1), 160
- Illustration 78 : Douille de réglage (1) du changement de vitesse à un câble actionné par câble avec boîtier de manette de vitesse (2), exemple, 161



Liste des illustrations

- Illustration 79 : Douilles de réglage (2) sur deux modèles alternatifs (A et B) d'un changement de vitesse actionné par câble à deux câbles sur la base de cadre (1), 162
- Illustration 80 : Poignée de vitesse rotative avec douilles de réglage (1) et jeu du changement de vitesse (2), 163
- Illustration 81 : Levier de frein (1) du frein de jante à actionnement hydraulique avec vis de réglage (2), 164
- Illustration 82 : Plaque d'information de la remorque, 173



9.3 Index des matières

A

Affichage à l'écran, 173
 Alternative, 16
 Amortisseur arrière,
 Structure, 31
 Année du modèle, 17
 Assistance de poussée,
 - utiliser, 127

B

Batterie,
 - charger, 115
 - éliminer, 176, 177
 Béquille voir Béquille latérale
 Bras de frein, 32

C

Cadre, 25
 Carter de chaîne,
 - contrôler, 108
 Chaîne de transmission, 36
 Chaîne, 25, 36
 - assurer la maintenance,
 151
 - remplacer, 165, 166
 Chambre d'air, 31
 Changement de vitesse,
 - actionner, 129
 - assurer la maintenance,
 150

Chargeur,
 - éliminer, 176, 177
 Circonférence des roues, 1

D

Déclaration de conformité CE,
 178
 Disque de frein, 34

E

Éclairage voir Feux
 Écran, 41
 Emballage, 55
 Environnement de travail, 54
 Étrier de frein, 34

F

Feux, 41
 - contrôler le
 fonctionnement, 108
 - remplacer, 165
 Fiche technique, 1
 Force de serrage,
 - contrôler l'attache
 rapide, 63
 - régler l'attache rapide,
 63
 Fourche de suspension, 28,
 29
 Fourche, 27
 Extrémité de fourche, 27
 Structure, 30
 Frein à rétropédalage, 32, 34,
 35

- freiner, 134
 Frein à rouleau,
 - freiner, 134
 Frein arrière, 34, 35
 Frein avant, 32, 34, 35
 - freiner, 134

Frein,
 - Utiliser la sécurité de
 transport, 51
 Frein à rétropédalage, 32,
 34, 35

G

Garde-boue,
 - contrôler, 108
 Guidon, 25, 26

I

Indicateur de charge, 40
 Indicateur de fonctionnement,
 40
 Information de voyage, 43
 Interruption de l'utilisation,
 - effectuer, 53

J

Jante, 27
 - contrôler, 149
 - remplacer, 165, 166
 Joint torique, 31

L

Levier de frein, 26
 - Régler le point de
 pression, 84
 Levier de verrouillage du frein
 de jante 33
 Levier, 31
 Liste des pièces, 178

M

Manette de vitesse,
 - contrôler, 150
 - régler, 153, 160, 161,
 164
 Marquage de la profondeur
 d'insertion minimale, 78
 Masse voir Poids
 Modèle, 1
 Molette de réglage, 31
 Moyeu, 27

N

Niveau d'assistance, 43, 128
 Numéro de cadre, 1
 Numéro de type, 1, 17

P

Pédale, 35, 36
 Plaquette de frein, 32, 34
 - assurer la maintenance,
 150
 Pneus, 27
 - contrôler, 149
 - remplacer, 165, 166

Poids,
 Poids à vide, 1
 poids total admissible, 17
 Poignée de vitesse rotative du
 changement de vitesse, 26
 - contrôler, 150
 Porte-bagages,
 - contrôler, 108
 Première mise en service, 56
 Pression des pneus, 1

R

Rayon, 27
 Roue avant voir Roue
 Roue dentée, 36

Index des matières

Roue,

- assurer la maintenance, 149

S

Selle, 25

- déterminer la hauteur de la selle, 76, 80
- modifier l'inclinaison de la selle, 75
- modifier la longueur d'assise, 80

Sens de la marche, 36

Stockage, 51

Stocker voir Stockage

Système d'entraînement, 36

- démarrer, 125

T

Taille des pneus, 1

Tension de la chaîne, 151

Tension de la courroie, 151

Tête de la fourche de suspension, 27

Tige de selle, 25

- serrer, 84, 85, 90, 95

Transport, 49

Transporter voir Transport

V

Valve d'air,

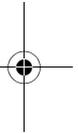
- Amortisseur arrière, 31

Valve, 27

- Valve Dunlop, 27

- Valve Presta, 27

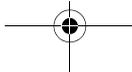
- Valve Schrader, 27



Texte et images :
ZEG Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft eG
Longericher Straße 2
50739 Köln, Germany

Traduction :
Tanner Translations GmbH+Co
Markenstraße 7
40227 Düsseldorf, Germany

Mode d'emploi : 034-03277 • 1.0 • 23.11.2018





WWW.BULLS.DE

ZEG Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft eG
Longericher Straße 2
50739 Köln, Germany
Tél. : +49 221 17959 0

VOTRE REVENDEUR SPÉCIALISÉ BULLS

