

NOTICE D'UTILISATION

VTT électrique



Tel.: 08 05 0800 09

(appel gratuit depuis un poste fixe)

Fax: +49/(0)202/608 49 04

E-Mail: service@ks-cycling.com

Nous tenons tout d'abord à vous remercier d'avoir choisi un vélo électrique.

Avant les premiers coups de pédales, il est nécessaire de procéder au montage de votre vélo.

Avant de commencer, lisez les différentes étapes de montage.



IMPORTANT: Cette notice de montage ne constitue pas un manuel complet d'utilisation, d'entretien, de réparation et de maintenance de votre vélo. Pour toutes questions relatives au service, à l'entretien et aux réparations, veuillez contacter :

Schalow & Kroh GmbH

In der Fleute 72-74

42389 Wuppertal, Allemagne

Tel.: 08 05 0800 09 (appel gratuit depuis un poste fixe)

Fax: +49 / (0)202 / 608 49 04

E-Mail: service@ks-cycling.com

Fabricant:

Schalow & Kroh GmbH, In der Fleute 72-74, 42389 Wuppertal, Allemagne



Montage, inspection et réparation

Veillez conserver le carton d'emballage du vélo pendant la période de rétractation, soit 14 jours après la réception du colis.

Avant de commencer, lisez les différentes étapes de montage.

Si vous n'êtes pas sûr d'être en mesure d'effectuer le montage, ou si vous ne possédez pas les outils appropriés, nous vous conseillons vivement de confier le montage à un spécialiste, par exemple le vendeur de cycles le plus proche.

Le spécialiste choisi devra effectuer un montage final complet.

Si vous souhaitez réaliser vous-même le montage final de votre vélo, vous devez impérativement : vérifier les serrages de toutes les vis, monter les pédales, monter la roue avant, la selle, la tige de selle, etc., vérifier les serrages des manivelles, centrer les roues, vérifier l'éclairage, vérifier et régler si nécessaire tous les roulements, régler et vérifier le système de freinage, régler le ou les dérailleurs.

Un vélo neuf doit être rôdé, c'est pourquoi il faudra vérifier les réglages effectués sur le vélo neuf après environ 150 km : vérification et éventuellement serrage de toutes les vis, des manivelles et des pédales, centrage des roues, vérification de l'éclairage, des roulements, des freins et des vitesses.

Dès que quelque chose vous semble inhabituel sur le vélo ou si vous remarquez une anomalie, cessez d'utiliser le vélo afin de ne pas aggraver le problème. Contactez rapidement le SAV.

Ne cherchez pas un magasin de cycles par vous-même. En effet les sommes engagées sans accord avec le SAV ne peuvent pas être pris en charge.

Les réglages définitifs pourront être réalisés uniquement lorsque toutes les pièces auront bien pris leur place durant le rodage.

Pendant cette période, veillez à rouler prudemment et à être attentif à l'évolution des pièces (câbles de transmission, freins, vis, pédales, manivelles, rayons, roulements).

Même lorsque le vélo fonctionne sans problème, il doit être entretenu à intervalles réguliers.

Tous les composants mécaniques et électriques doivent régulièrement vérifiés afin d'assurer leur bon fonctionnement de manière durable.

Les réparations doivent UNIQUEMENT être réalisées par une personne compétente !

Il est de votre responsabilité de vous assurer que le vélo est monté correctement et de manière sûre. Après environ 150 km, une inspection doit être réalisée par un professionnel.

Une inspection annuelle est fortement recommandée ou immédiate dès l'apparition d'anomalies.



Utilisation

Le Vélo à Assistance Electrique (VAE) est prévu pour être utilisé sur des routes, du gravier léger, des chemins forestiers aménagés. Ce VAE est prévu pour des personnes adultes mesurant jusqu'à 1,90m. Il est déconseillé de laisser des enfants ou de jeunes gens jusqu'à 16 ans utiliser le vélo.

Poids maximum : 150 kg



Conseils de sécurité

Les points suivants doivent être contrôlés à intervalles réguliers:

1. Les roues doivent toujours être bien fixées au cadre et à la fourche.
2. Les roulements des moyeux doivent être bien en place afin d'éviter tout jeu latéral et une usure prématurée.
3. Les freins doivent fonctionner à 100 %.
4. La potence ne doit pas avoir le moindre jeu. Actionnez le frein avant et bougez le vélo d'avant en arrière. S'il y a du jeu, vous le sentirez au niveau du guidon.
5. Les pneus ne doivent pas être abîmés et doivent avoir le bon niveau de pression. Les informations à ce sujet se trouvent sur le flanc du pneu.
6. Le dérailleur doit être correctement ajusté. Vérifiez impérativement le bon réglage des vis de butée H et L. Si le dérailleur arrière vient à être endommagé à cause d'un mauvais réglage, la garantie ne pourra pas être utilisée.
7. Les pédales et manivelles du pédalier doivent être bien serrées.
8. Tous les écrous et les vis doivent être bien serrés.
9. Votre position de conduite doit être appropriée.



Modifications

Aucune modification ne doit être apportée sur le vélo. Les modifications peuvent entraîner un accident et un dommage aux personnes.



Conseils de sécurité sur la route et d'entretien

1. Pour votre propre sécurité, portez toujours un casque.
2. Choisissez toujours une vitesse vous évitant de dépasser 70 tours de pédale / minute (et contrôlez votre pouls).
3. Ne portez pas de vêtements susceptibles de se coincer dans les roues ou les plateaux.
4. Regardez loin devant vous.
5. Respectez en toutes circonstances le code de la route.
6. Si possible, utilisez les pistes cyclables.
7. Avant de tourner, jetez un coup d'œil par-dessus votre épaule pour vérifier la circulation, et indiquez votre direction d'un signe de la main.
8. Indiquez toujours clairement vos intentions aux autres usagers de la route.
9. Soyez toujours attentifs à l'éventuelle ouverture de portières de voitures garées et aux véhicules pouvant surgir brusquement sur votre route.
10. Faites attention aux nids de poule, rigoles et rails de tramway.
11. Ne prenez jamais de passager avec vous.
12. Ne vous laissez jamais tirer par un véhicule.
13. Ne roulez jamais côte à côte mais l'un derrière l'autre.
14. Ne roulez pas trop près d'autres véhicules (vélos y compris).
15. N'accrochez jamais de sacs ou autre au guidon. Cela pourrait vous déséquilibrer.

Conseils de circulation

Roulez prudemment par temps de pluie ou de neige.

Une pellicule de graisse se forme lorsque la jante est mouillée, ce qui peut doubler la distance et l'effort de freinage.

L'adhérence des pneus est quant à elle diminuée.

Si vous conduisez de nuit, assurez-vous que votre vélo est équipé de catadioptrés à l'avant (blanc), à l'arrière (rouge), sur les rayons et les pédales (jaune), ainsi que d'un système d'éclairage (phare avant, phare arrière et dynamo).

Recommandations pour éviter les vols

Gardez toujours un œil sur votre vélo s'il n'est pas attaché.

Utilisez un antivol solide, comme une grosse chaîne, et attachez votre vélo à un objet fixe (arbre, poteau, garage à vélo etc.).

Enlevez toutes les pièces facilement démontables (selle, tige de selle, compteur, etc.) et faites

passer l'antivol par le cadre, la roue avant et la roue arrière.

La plupart des vélos ont un numéro de cadre, qui se trouve généralement sous le pédalier, sur la tige de selle, la tige de direction ou sur la base arrière.

L'idéal est de noter le numéro de cadre sur la facture.

Vous pouvez également l'enregistrer au commissariat de police ou le personnaliser grâce à un signe distinctif.

Lors de la réception de votre vélo, dans le carton se trouve une enveloppe contenant des informations pour enregistrer votre vélo sur le site de PARAVOL : <https://paravol.org/>



Entretien du VTT électrique

NETTOYAGE

Pour que votre vélo fonctionne parfaitement, les pièces mobiles ne doivent pas être encrassées. Utilisez un produit spécial, disponible dans le commerce, pour nettoyer les pièces vernies et les pièces en chrome et aluminium. Après avoir été nettoyées, les pièces chromées doivent être enduites. Utilisez de préférence un spray lubrifiant et un chiffon doux. Cela les empêchera de rouiller et facilitera le prochain nettoyage.

Pour le nettoyage des plateaux, des dérailleurs avant et arrière et de la chaîne, une vieille brosse à dents est tout à fait adaptée.

N'utilisez en aucun cas un nettoyeur à haute pression.

GRAISSAGE

Assurez-vous que le vélo soit toujours bien graissé.

Le graissage des roulements à bille demande des outils et des connaissances spécifiques, c'est pourquoi il est préférable de le faire faire par un spécialiste. Les roulements à bille doivent être graissés une fois par an au minimum.

Attention: n'utilisez pas de graisses ou des huiles susceptibles de résinifier ou de retenir des impuretés, de la poussière ou du sable. Utilisez par exemple de la graisse de silicone.

Attention: il ne doit pas y avoir ni huile ni graisse sur les jantes, les plaquettes de frein et les pneus.

ENTRETIEN DE LA CHAÎNE

La chaîne doit toujours être graissée.

Si la chaîne ne tourne pas de manière régulière, il se peut qu'un maillon soit coincé. Prenez la chaîne à deux mains, de manière à ce que le maillon se situe entre vos mains, puis faites tourner la chaîne dans le sens inverse de la rotation jusqu'à ce que le maillon se décoince.

ROUILLE

La rouille est une réaction chimique et n'a rien à voir avec une mauvaise qualité du vélo. La rouille peut être évitée si le vélo est correctement entretenu.

Pulvérisez plusieurs fois par an votre vélo avec de la cire à vélo. Veillez à sécher correctement le vélo lorsqu'il est mouillé. N'entrez jamais un vélo humide dans une cave ou un garage.

Si la rouille fait son apparition, nettoyez immédiatement la partie concernée.

Nous vous rappelons que les dommages occasionnés par la rouille, provoqués par un manque de soins, ne sont pas couverts par la garantie.



Informations générales sur la batterie

RANGEMENT DE LA BATTERIE

Rangez la batterie / le vélo dans un endroit si possible sec et bien aéré. Protégez la batterie / le vélo contre l'humidité et l'eau. Lors de mauvaises conditions météorologiques, il est conseillé, par exemple de retirer la batterie du VTT électrique et de la tenir à l'abri du mauvais temps.

La batterie peut supporter des températures allant de -10 °C à +60 °C. Cependant, pour une utilisation à long terme, il est fortement conseillé de garder la batterie à une température d'environ 20°C.

Veillez à ne pas dépasser la température maximale conseillée. Par exemple, en été, ne laissez pas la batterie dans votre voiture et évitez de l'entreposer directement aux rayons de soleil. Il est conseillé d'enlever la batterie du vélo lorsque celui-ci n'est pas utilisé.

ENTRETIEN

Assurez-vous que la batterie soit toujours propre. Nettoyez-la si nécessaire avec un torchon propre et humide. La batterie comme le VTT électrique ne doivent pas être plongés dans l'eau ni nettoyer avec un jet d'eau.

TRANSPORT

Les batteries sont soumises à la loi sur les marchandises dangereuses. Les batteries et VAE non détériorés peuvent être transportés par des particuliers sur les routes sans conditions particulières. Cependant tout transport réalisé par un professionnel ou un tiers (ex: transport aérien, transitaire) est soumis à des règles particulières d'emballage et d'étiquetage (ex : règlement de l'ADR).

Si besoin, un expert des matières dangereuses peut intervenir lors de la préparation de la pièce à envoyer. Veuillez nous contacter pour que nous prenions contact avec la personne concernée.

Envoyer les batteries par courrier uniquement lorsque le boîtier n'est pas endommagé. Coller les contacts ouverts et emballer la batterie dans le carton de manière à ce qu'elle ne bouge pas.

Indiquez au transporteur qu'il s'agit d'une marchandise dangereuse. Veuillez également à respecter les autres conditions nationales.

COLLECTE DES DÉCHETS

Les batteries défectueuses peuvent nous être renvoyées ou elles peuvent être déposées gratuitement dans les endroits prévus à cet effet.

Schalow & Kroh GmbH
In der Fleute 72-74
42389 Wuppertal, Allemagne
Tel.: 08 05 0800 09 (appel gratuit depuis un poste fixe)
Fax: +49 / (0)202 / 608 49 04
E-Mail: service@ks-cycling.com



Accidents et problèmes, vibrations, dégradations, pièces de rechange

Si vous rencontrez des problèmes électriques avec votre ebike, merci de contacter immédiatement notre SAV: service@ks-cycling.com.

Pour tous problèmes dus à un accident, n'essayez pas de réparer vous-mêmes les pièces électriques. Contactez toujours en premier notre SAV.

Si le vélo vibre ou s'il émet des bruits particuliers, veuillez-vous arrêter et contacter notre SAV. Utilisez uniquement des pièces de marque pour toute pièce de rechange.

Ne changez aucune pièce du chargeur, de la batterie, du moteur ou autre. Notre SAV vous aidera avec des pièces de rechange originales :

Schalow & Kroh GmbH
In der Fleute 72-74
42389 Wuppertal, Allemagne
Tel.: 08 05 0800 09 (appel gratuit depuis un poste fixe)
Fax: +49 / (0)202 / 608 49 04
E-Mail: service@ks-cycling.com

Possibilité de transport

Le porte-bagages du VAE supporte un poids maximum de 25kg. Le VAE n'est pas prévu pour l'installation d'un siège enfant, de remorque ou autres éléments de transport.

Le VTT électrique pèse environ 25kg. Attention au poids lors du transport sur un porte-vélos !

Montage & Utilisation - Sommaire

Potence / Jeu de direction / Guidon	10
Potence Ahead	10
Jeu de direction Ahead	10
Guidon	10
Selle / Tige de selle	11
Position de la selle	11
Tige de selle à chariot intégré	11
Pédales	12
Manivelles / Roulement de pédalier	13
Manivelles	13
Roulement de pédalier à cartouche	13
Changement de vitesse	14
Dérailleur avant	14
Dérailleur arrière	15
Poignée tournante	17
Freins	18
Freins à disque hydrauliques	19
Freins à disque mécaniques	20
Moyeux / Roues / Rayons	21
Réglage des roulements de moyeu	21
Centrage	21
Attache rapide	22
Chaîne	23
Entretien de la chaîne	23
Tension de la chaîne	23
Usure de la chaîne	23
Valeurs indicatives pour couples de serrage [Nm]	24
Batterie	26
Soins et sécurité	26
Chargement - pas à pas	27
Utilisation	29
Aperçu des fonctions	29
Fonctions	29
Garantie	31
Limitation de responsabilité du fabricant	31
Déclaration de conformité	32
Passeport vélo	33
Troubleshooting / Dépannage	34

POTENCE / JEU DE DIRECTION / GUIDON

Potence Ahead



Les potences Ahead sont fixées à l'aide d'une ou de deux vis situées sur le côté du pivot de fourche.

La potence Ahead ne peut pas être réglée en hauteur. Elle peut être échangée contre une potence plus droite, plus haute ou plus basse.

La vis située sur le dessus de la potence Ahead permet de régler le jeu de direction.

Orientez la potence en alignement de la roue avant. Puis serrez les vis situées sur le côté (couple de serrage environ 10Nm).

Jeu de direction Ahead



Afin de régler le jeu de direction, celui-ci doit être desserré. Pour cela, il suffit de dévisser une ou deux vis situées sur chaque côté de la potence.

Puis utilisez une clé Allen de 6 pour dévisser le dessus de la potence, actionnez le frein avant et faites rouler le vélo d'avant en arrière. Serrez les vis dans le sens des aiguilles d'une montre autant que nécessaire jusqu'à ce que les craquements cessent et qu'il n'y ait plus aucun jeu dans la potence.

Puis fixez de nouveau la potence en fonction de la roue avant et serrez la ou les vis situées sur le côté de la potence (couple de serrage 10 Nm). Soulevez la roue avant du vélo et tournez le guidon des deux côtés.

Guidon

Lorsque vous regardez le vélo de face, le guidon doit être monté en position horizontale.

Afin de régler le guidon, desserrer la/les vis de fixation de la potence et tournez le guidon dans la position correcte. Resserrez la/les vis de fixation (couple de serrage 10 – 20 Nm). Les leviers de frein doivent être montés dans l'alignement des bras et des mains. Lorsque vous êtes assis sur le vélo et que vos mains sont sur les poignées du vélo, celles-ci doivent être dans le prolongement de l'avant-bras. Il ne doit pas y avoir de cassure au niveau du poignet.



position correcte du levier de frein

SELLE / TIGE DE SELLE

Position de la selle



La selle doit être montée de façon sûre et confortable.

Pour en régler la hauteur, posez le talon sur la pédale en position basse. Votre jambe doit être légèrement pliée et non tendue.

La selle peut également être orientée vers l'avant ou l'arrière.

Lorsque le pédalier est à l'horizontale, votre genou doit être directement au-dessus de l'axe de la pédale.

La selle ne doit pas appuyer sur l'entrejambe. Réglez-la de manière à ne pas vous faire mal. Pour les enfants, vérifiez bien qu'ils puissent poser les deux pieds par terre.

Tige de selle à chariot intégré



La selle est fixée à une attache de la tige de selle, généralement à l'aide d'une vis Allen M8 et d'une clé Allen de 6 (20nm).

Placez la selle dans la position souhaitée puis vissez les vis de serrage.



Une marque est gravée sur la tige de selle. Elle indique sa limite d'extension hors du cadre. Si vous dépassez cette limite, la tige de selle risque de se casser ou de plier, ce qui pourrait entraîner des blessures graves.

PÉDALES



Notez bien qu'il existe une pédale droite et une pédale gauche. Vous trouverez l'indication sur l'axe de la pédale: L pour gauche et R pour droite.

Gauche et droite sont indiqués en considérant que vous êtes assis sur le vélo. La pédale de droite se visse dans le sens des aiguilles d'une montre, comme une vis classique.

La pédale gauche, quant à elle, se visse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, aussi appelé filetage inversé.

N'intervertissez jamais les pédales, vous abîmeriez le pas de vis.

N'essayez jamais de visser les pédales en forçant! Si cela bloque, la pédale est certainement mal placée dans le pédalier. Replacez-la puis réessayez.

Les premiers tours de serrage s'effectuent aisément à la main, ensuite avec un couple de serrage de 30 Nm. Resserrez les pédales après les premiers kilomètres parcourus.

Afin de pouvoir retirer facilement les pédales par la suite, nous recommandons de graisser légèrement les pas de vis avant de les installer.



Marquage „L“ (côté gauche) ou „R“ (côté droit)

MANIVELLES / ROULEMENT DE PÉDALIER

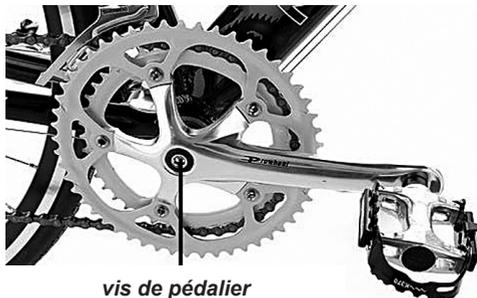
*Intervention d'un
professionnel!*

Manivelles

Les manivelles se fixent sur l'axe du roulement (emmanchement carré ou autres), avec une vis de pédalier.

La vis de pédalier (couple de serrage 40 nm) est fixée avec une clé à douille de 14 ou une clé Allen de 8mm.

Contrôlez les vis de pédalier après quelques kilomètres, particulièrement si le pédalier est neuf.



Si la manivelle est mal vissée, elle frottera contre l'axe et l'usera. Il vous sera alors impossible de fixer correctement la manivelle, qui devra alors être changée.

Roulement de pédalier à cartouche

Le boîtier de pédalier à cartouche a un roulement qui ne se règle pas et ne nécessite pas d'entretien particulier.

Il est constitué d'une pièce se vissant dans le cadre du côté droit, et d'une cuvette pour le côté gauche.

Si le roulement craque, démontez-le et vérifiez-le. Pour ce faire, munissez-vous d'une clé spéciale (pour vis à denture multiple).

Faites tourner l'axe avec les doigts. Si vous sentez un accroc, le roulement est usé et doit être changé.

S'il n'y a pas d'accroc et que le roulement tourne de façon régulière, graissez simplement la pièce (couple de serrage 50 Nm).

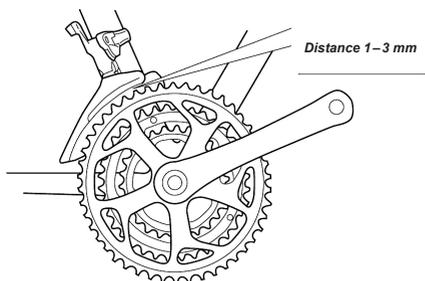
Le craquement provenait probablement d'un défaut de graissage ou de serrage du roulement.



CHANGEMENT DE VITESSE

Intervention d'un professionnel!

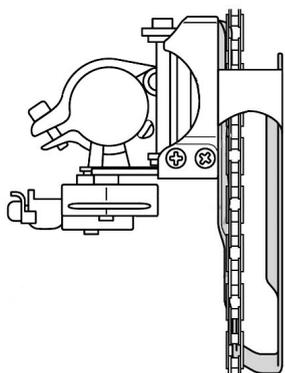
Dérailleur avant



Réglez maintenant le dérailleur avant. Sa hauteur et son angle par rapport au plateau sont réglables. Pour cela, desserrez légèrement le collier de serrage.

Réglez le dérailleur de manière à ce que le guide chaîne ait un écart de 1 – 3 mm avec le grand plateau.

Une fois la hauteur ajustée, il vous faut régler l'angle.



Le guide chaîne doit être parallèle à la chaîne, lorsque celle-ci est sur le grand plateau devant et sur le petit pignon derrière. Resserrez ensuite la vis du collier de serrage (couple de serrage 5 – 7 Nm).

Une fois le dérailleur correctement positionné, réglez son amplitude intérieure et extérieure, à l'aide des vis de réglage d'amplitude.

Nous recommandons de commencer par régler l'amplitude vers l'intérieur. Pour cela, passez la pre-mière vitesse (petite devant, grande derrière). La distance entre le guide chaîne et la chaîne doit être de 0,5 à 1 mm.

Ensuite, si nécessaire, vous pouvez effectuer un pré-réglage du câble de vitesses. Il ne doit être ni trop tendu, ni trop lâche. Le cas échéant, desserrez la vis de fixation du câble de vitesses (couple de serrage 5 – 7 Nm) et repositionnez-le. Si le câble de vitesses a été trop tendu, il vous faudra revérifier l'amplitude intérieure du dérailleur, et éventuellement la réajuster.

Réglez ensuite l'amplitude extérieure du dérailleur. Pour cela, passez la grande vitesse (grande de-avant, petite derrière). La distance entre le guide chaîne et la chaîne doit être de 0,5 à 1 mm. Si le guide chaîne n'atteint pas cette distance, la vis de réglage est trop serrée, ou la tension du câble de vitesses est trop faible et doit être corrigée.

Une fois cela fait, vous pouvez procéder aux derniers réglages. Pour cela, passez toutes les vitesses à l'arrêt. Il est appréciable d'avoir l'aide d'une deuxième personne qui soulève le vélo pendant que vous changez les vitesses. Assurez-vous que le dérailleur ne touche les plateaux en aucune circonstance, cela pourrait considérablement l'endommager.

Lorsque vous descendez les vitesses, la chaîne doit passer rapidement et sans accroc sur le plateau suivant (plus petit). Si ce n'est pas le cas, la tension du câble de vitesses est trop forte, et doit être réduite (vis de réglage au niveau de la manette de vitesses). Si le problème persiste, l'amplitude de est mal réglée (trop faible) et doit être corrigée.

Lors du passage sur le plus petit plateau, la chaîne ne doit en aucun cas dérailler. Si c'est le cas, l'amplitude intérieure est trop élevée et doit être corrigée. De la même façon, la chaîne ne doit pas dérailler en passant sur le grand plateau. Si c'est le cas, l'amplitude n'est pas adaptée et doit être réglée.

Le plateau du milieu ne dispose pas de vis de réglage d'amplitude. Les réglages sont effectués grâce au câble de vitesses. Si le passage du petit plateau au plateau intermédiaire est difficile, la tension est trop faible.

Si le passage du grand plateau au plateau intermédiaire est difficile, la tension est trop élevée.

Si tout fonctionne correctement, et que la transmission arrière et le reste du vélo sont réglés, vous pouvez faire un tour d'essai. À cette occasion, passez prudemment toutes les vitesses. La transmission peut réagir différemment selon qu'elle tourne à vide ou non, et doit éventuellement être réajustée.

Notez que les câbles de vitesses neufs doivent être rodés, et éventuellement réglés à nouveau après un certain temps (vis de réglage de la tension au niveau de la manette de vitesses).

Bien qu'un vélo dispose de 18, 21, 24 ou 27 vitesses, ne les utilisez pas toutes. Évitez de faire croiser la chaîne (grand plateau devant et grand pignon derrière). Dans ce cas de figure, la chaîne tourne en diagonale et frotte contre le dérailleur, ce qui augmente son usure.



Sur les vélos à 24 ou 27 vitesses, évitez de » croiser « la chaîne, c'est-à-dire d'utiliser les petits pignons à l'avant et à l'arrière (ou les grands à l'avant et à l'arrière), avec lesquels la chaîne frotterait contre le guide chaîne.

Dérailleur arrière

Contrairement au dérailleur avant, la position du dérailleur arrière ne doit pas être réglée. En raison de son emplacement sur le vélo, il est particulièrement exposé pendant le transport. Il faut donc vérifier qu'il est encore bien en place.

Le dérailleur arrière doit être à la verticale, donc parallèle à l'axe vertical du vélo. Si ce n'est pas le cas, ne commencez pas les réglages. Contactez le fabricant ou le fournisseur, pour savoir ce que vous devez faire.

Sur certains modèles, la patte de fixation du dérailleur peut être changée. Dans les autres cas, la pièce pourra éventuellement être redressée par un spécialiste. Le fabricant ou le fournisseur pourront vous fournir des explications complémentaires.

Si vous ne constatez pas de problème, vous pouvez commencer à régler l'amplitude du dérailleur. Les vis prévues à cet effet se situent, selon les modèles, sur le côté ou à l'arrière du dérailleur.

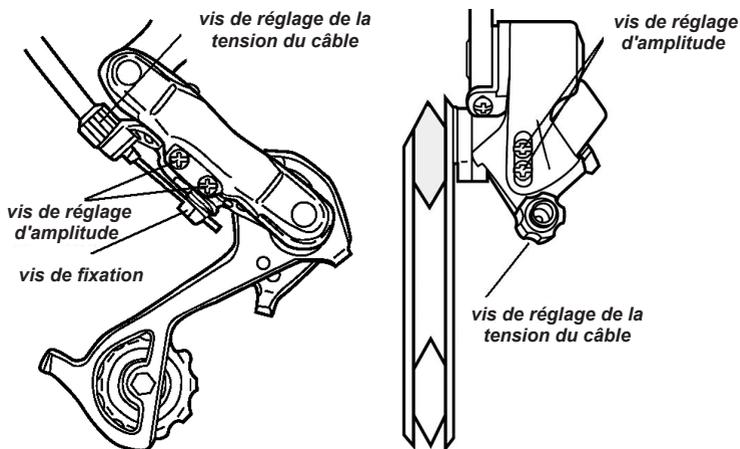
Une des vis règle la course du dérailleur vers le bas (et vers le cadre), l'autre la course du dérailleur vers le haut (et vers les rayons).

Soyez particulièrement attentifs au réglage vers le haut et les rayons, et vérifiez-le régulièrement.

Si la chaîne saute et se coince dans les rayons, la transmission sera sévèrement endommagée, voire inutilisable.

Si le dérailleur n'a pas assez de marge de mouvement pour arriver sous le plus petit ou le plus grand pignon, soit les vis d'amplitude sont trop serrées, soit la tension du câble de vitesses est trop élevée.

Il faudra alors desserrer la vis de fixation du câble de vitesses.

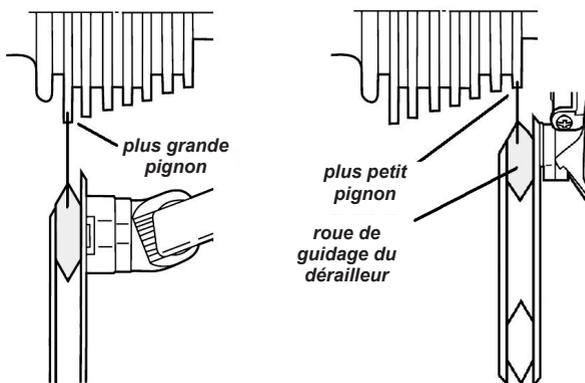


Une fois le câble détendu, resserrez la vis de fixation (couple de serrage 5 – 7 Nm) et vérifiez l'amplitude à nouveau.

Si l'amplitude est bien réglée, la roue de guidage du dérailleur doit se trouver exactement sous le petit / grand pignon, selon le cas de figure.

Les autres vitesses se règlent à l'aide du câble de vitesse.

Ici aussi, il est pratique d'avoir une deuxième personne qui soulève le vélo lors du passage des vitesses.



Si le dérailleur ne monte pas correctement les pignons, augmentez la tension (vis de réglage au niveau du dérailleur).

Si le dérailleur ne descend pas correctement les pignons, diminuez la tension.

Dans le cas de certains dérailleurs, appelés dérailleurs »reverse«, les réglages se font de la manière inverse à celle indiquée ci-dessus.

Une fois tous les réglages effectués, et le reste du vélo monté, faites un tour d'essai.

Reportez-vous au bas du chapitre „Dérailleur avant“.

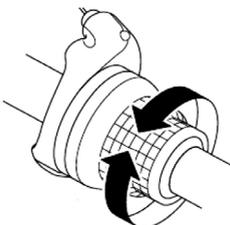
Poignée tournante

Comme son nom l'indique, la poignée tournante doit être tournée pour passer les vitesses. La partie intérieure, mobile de la poignée doit pour cela être tournée avec un ou deux doigts.



Les vitesses sont le plus souvent clairement indiquées sur la manette de droite, actionnant le dérailleur arrière, ce qui n'est pas forcément le cas sur la manette de gauche, qui actionne le dérailleur avant.

La réponse du dérailleur aux mouvements de la poignée dépend du modèle de poignée ou de dérailleur. N'hésitez pas à tester vous-même.



FREINS

INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LES FREINS À DISQUES

Pour les freins à disques, certains points sont à respecter, que les freins soient hydrauliques ou mécaniques, et indépendamment de leur constructeur.

- **Les freins à disque neufs n'ont pas tout leur potentiel de freinage.** Roulez prudemment avec des freins neufs ou après avoir changé les plaquettes. Le rodage dépend du style de conduite et sera plus court si vous freinez fort à grande vitesse.
- Les vis (couple de serrage 6 – 8 Nm) des disques et des étriers de freins doivent être contrôlées régulièrement. Si elles sont mal vissées, vous risquez d'endommager le cadre, la fourche et les moyeux, de même qu'une perte soudaine de la capacité de freinage peut être engendrée.
- Les disques et patins de freins ne doivent en aucun cas être en contact avec des produits lu-brifiants ou nettoyants. Le cas échéant, nettoyez les disques avec un produit spécial pour freins. Des patins ayant été en contact avec un produit lubrifiant doivent quant à eux être changés.
- Ne touchez pas les disques justes après utilisation, car ils peuvent chauffer lors du freinage. Vous risqueriez une brûlure grave.
- De manière générale, évitez de toucher les disques avec les doigts. La graisse naturelle de la peau peut diminuer le potentiel de freinage.
- L'état des patins doit être contrôlé régulièrement. Si leur épaisseur est inférieure à 0,5 mm, ils doivent être changés, même si un seul des patins est en dessous de ce seuil.
- Pour les disques, le seuil minimum est de 1,6 mm.
- Assurez-vous que les disques ne frottent pas contre les étriers de freins. Cela peut arriver sur certains modèles si les patins sont usés ou mal placés, ou si les étriers sont mal placés.

A PRENDRE EGALEMENT EN COMPTE :

Le disque de frein doit être positionné au milieu entre les deux plaquettes de frein.
L'écart entre le disque de frein est minime : 0,2 à 0,4 mm.

VERIFIEZ LES FREINS AVANT CHAQUE SORTIE!

Appuyez sur les leviers de freins, les maintenir dans cette position et vérifiez qu'il n'y a aucune fuite d'huile, ni partie corrodée et/ou usée!

Le point de contact des plaquettes est perceptible et ne peut pas être modifié.

Freins à disque hydrauliques

Intervention d'un professionnel!

AJUSTEMENT DES FREINS HYDRAULIQUES

Les patins des freins à disques hydrauliques se positionnent de manière automatique en fonction de leur usure. L'écart n'est donc pas modifié. Il est important que les plaquettes de frein aient le même écart au disque de frein.

Si nécessaire, l'écart peut être réglé de la manière suivante :

1. Dévisser légèrement les 2 vis de maintien du patin de frein.
2. Appuyer sur les leviers de freins et les maintenir dans cette position.
3. Revisser les 2 vis de maintien de manière identique. Utiliser pour cela une clé dynamométrique afin d'éviter tout défaut sur le pas de vis.
4. Relâcher les leviers de frein.



REAJUSTEMENT DES FREINS HYDRAULIQUES



Si le point de contact est trop faible ou l'écart avec le disque de frein trop important, le point de contact peut être ajusté au niveau du levier de frein.

Pour les freins hydrauliques, il est possible d'ajuster l'écart entre la plaquette de frein et le disque en fonction de l'usure des plaquettes. Pour cela, une vis située sur le levier de frein peut être réglée afin de réduire ou d'augmenter le point de contact.



Si les freins hydrauliques présentent une fuite, s'il n'y a pas de point de contact ou s'ils présentent tout autre problème, merci de faire réparer le vélo dans un atelier de cycles. Les freins hydrauliques doivent être entretenus par un professionnel : ils doivent être purgés et le liquide de freinage doit être renouvelé.

Freins à disque mécaniques

Le frein à disque mécanique doit être réglé de manière à ce que le disque passe au milieu de l'étrier. Puis il peut être réglé à l'aide d'une clé Allen.

L'écart avec l'intérieur de la plaquette de frein doit être réglé au minimum sans le disque de frein ne frotte.



L'extérieur de la plaquette de frein peut être maintenant ajusté à l'aide du câble Bowden.

Selon le réglage, un ajustement au niveau du levier de frein ou de l'étrier de frein suffit (voir photos). Plus la tension sur le câble Bowden est importante, plus fort sera le point de contact.

Le contre écrou situé sur l'étrier de frein doit être dévissé afin d'augmenter la tension.

L'usure des plaquettes de frein peut être réajustée sur le levier de frein.



MOYEUX / ROUES / RAYONS

Réglage des roulements de moyeu

La plupart des vélos sont équipés de moyeux à roulement à cône. Leur roulement est réglable et doit être entretenu régulièrement.

Pour régler le roulement du moyeu, il vous faudra une « clé à cône », c'est une clé plate particulièrement petite de 13, 14, 15 ou 16 mm (selon le moyeu), ainsi qu'une clé plate de 17 pour le contre écrou.

Les moyeux peuvent être réglés des deux côtés, mais il est plus facile de le faire du côté gauche, surtout pour la roue arrière, afin d'éviter de devoir démonter la couronne.

Desserrez le contre écrou avec la clé plate en maintenant l'autre côté avec la clé à cône. La pièce intérieure, le cône, pourra alors être tourné avec la clé à cône.

Vers la gauche, vous desserrez le roulement, vers la droite vous le serrez.

Le roulement ne doit pas être trop serré, et tourner sans accrocs, et pas trop lâche, pour que l'axe n'ait pas de jeu latéral.

Ces pièces doivent être contrôlées et entretenues régulièrement.

Si vous sentez du jeu dans le roulement, réglez-le afin d'éviter de l'user ou de l'endommager.

Si le roulement craque, démontez-le, nettoyez-le, puis passez une bonne couche de graisse.

Si vous voyez des trous sur la surface de roulement des cônes ou sur les cuvettes, le roulement est usé et le moyeu, voire la roue, doit être changé.

Centrage

Travail d'un professionnel!

Le principe du centrage est de tendre les rayons pour donner à la jante la forme voulue. La tension des rayons doit être réglée, c'est important pour la durabilité de la roue, et des rayons eux-mêmes.

Pour régler la tension des rayons, il vous faudra une clé à rayons et idéalement un support de centrage de roue. De plus, l'alignement demande un peu d'expérience et de doigté, c'est pourquoi il est préférable de le confier à un spécialiste.

Sur un vélo neuf, il est important d'effectuer le centrage, puis de le contrôler après 150 à 200 km et de le rectifier si nécessaire. Même passé ce kilométra-ge, la tension des rayons devra être vérifiée régulièrement.



Si les rayons ne sont pas tendus correctement, ils risquent de casser.

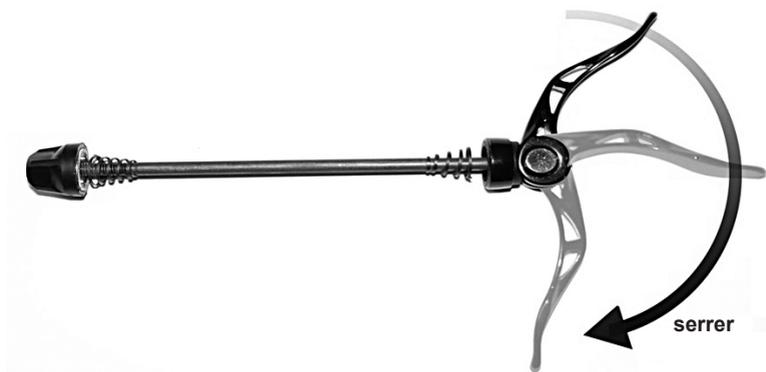
ATTACHE RAPIDE



Les attaches rapides peuvent être installées sur les moyeux de roues avant et arrière, la tige de selle, et pour les vélos pliables, sur la potence et le mécanisme de pliage du cadre. Les attaches rapides doivent être vérifiées avant chaque utilisation du vélo. Si elles sont mal serrées, vous risquez un accident grave.

Vous n'aurez pas besoin d'outils, mais leur ouverture ou fermeture exige une certaine force dans le poignet. L'attache rapide s'ouvre ou se ferme en actionnant le levier. Si elle s'ouvre trop facilement, ou au contraire ne se ferme pas, elle peut être réglée au niveau de l'écrou cranté au bout de la pièce. Sur certains cadres ou attaches de selles, l'attache rapide est vissée directement sur une des pièces.

Les réglages s'effectuent en faisant tourner l'attache.



Sur les vélos équipés de freins à disques, faites attention à la position de l'attache rapide. Les disques pouvant être brûlants, vous risqueriez de vous brûler en démontant la roue, ou de faire fondre les parties en plastique du levier de serrage.

CHAÎNE

Entretien de la chaîne

La chaîne doit être bien graissée. Avant d'être graissée, elle doit être nettoyée et éventuellement séchée si elle est mouillée. La chaîne devrait être séchée et graissée chaque fois que vous avez roulé par temps de pluie. Il suffit pour cela de la faire passer dans un chiffon sec. Procédez de la même manière pour enlever les excédents de graisse. Il ne doit pas y avoir trop de graisse sur la chaîne. Cet excédent pourrait gicler sur les jantes, et réduire considérablement le potentiel de freinage.

Si la chaîne ne tourne pas de manière régulière, il se peut qu'un maillon soit coincé. Prenez la chaîne dans les mains, le maillon entre les deux mains, et faites jouer la chaîne d'avant en arrière, pour débloquer le maillon. Sur les chaînes neuves, il se peut que le maillon fermant la chaîne soit coincé. Débloquez-le comme décrit plus haut.

Tension de la chaîne

La tension de la chaîne ne peut être réglée que sur les vélos sans vitesses, ou sur les vélos avec moyeu à vitesses intégrées. Sur les vélos avec vitesses, c'est le dérailleur arrière qui tend la chaîne.

Pour régler la chaîne, il faudra déplacer la roue arrière dans les pattes du cadre. Avant de régler la tension, il faut trouver la position de la roue dans laquelle la chaîne est la plus tendue. La tension peut varier d'une chaîne neuve à l'autre, ceci est dû à la tolérance de fabrication (toutes les pièces ne sont pas identiques à 100 %). La variation de la tension augmente avec l'usure de la chaîne. Si cette variation augmente jusqu'à faire dérailler la chaîne, même bien réglée, il est temps de changer la chaîne. Tournez progressivement les manivelles et observez les changements de tension de la chaîne. Lorsque la chaîne est tendue au maximum, on doit encore pouvoir la déplacer de 5mm environ vers le haut ou le bas. Pour tendre la chaîne, desserrez les écrous de l'axe de roue arrière, et dans le cas des vélos à rétropédalage, la patte de calage de frein ou le raccord au cadre. Sur les vélos équipés de moyeu à vitesses intégrées, il faudra éventuellement démonter le boîtier de vitesses. Une fois la tension réglée et la roue remise en place, resserrez les écrous de l'axe (couple de serrage 30 Nm).

Usure de la chaîne

Sur les vélos à dérailleur, la chaîne devrait être remplacée tous les 1500 – 2000 km. La chaîne sera tellement étirée qu'elle ne correspondra plus aux écarts de dentelage des plateaux et pignons. Même si vous ne le sentez pas en roulant, il faudra tout de même changer la chaîne, faute de quoi vous userez rapidement les pignons et les plateaux.

Sur les vélos sans dérailleurs, ou avec moyeu à vitesses intégrées, l'usure de la chaîne se remarque à l'augmentation de variations de sa tension. Si cette variation augmente jusqu'à faire dérailler la chaîne, même bien réglée, il est temps de changer la chaîne.

VALEURS INDICATIVES POUR COUPLES DE SERRAGE [NM]

Description	Nm	Outils spéciaux
Pédalier Cartridge	50 - 70	Outil spécial
Cône Pédalier	60 - 70	Taille de clé 36, 40
Vis de pédalier	35 - 50	Clé Allen de 8 mm ou douille spéciale largeur 14, 15
Vis de plateau	6 - 11	Clé Allen de 6 mm
Axe de pédale	35 - 40	Clé Allen de 6 mm ou taille de clé 13
Crampons (SPD, sur chaussure)	5 - 8	Clé Allen de 4 mm
Dérailleur avant – Support de montage	5 - 7	Clé Allen de 5 mm
Dérailleur avant - Base de soudure	7	Clé Allen de 5 mm
Dérailleur avant - Blocage câble	5 - 7	Clé Allen de 5 mm
Dérailleur arrière – Boulon de fixation	8 - 10	Clé Allen de 5 mm
Dérailleur arrière – Blocage câble	4 - 7	Clé Allen de 5 mm
Dérailleur arrière – Galets de dérailleur	3 - 4	Clé Allen de 5 mm
Roue libre – corps de cassette	35 - 50	
Roue libre - cassette (Anneau de verrouillage HG)	30 - 50	Outil spécial
Moyeu – Cône - contre-écrou	10 - 25	Taille de clé 13, 14
Moyeu – écrou d'essieu	20 - 40	Taille de clé 15
Moyeu – Levier d'attache rapide	9 - 12	Levier
Jeu de direction – Contre-écrou	34	Taille de clé 32, 36, 40
Potence – Vis de fixation cône	20 - 30	Clé Allen de 6 mm
Potence – Griffe Ahead		
Potence – Blocage Ahead	17 - 20	
Potence – Blocage guidon	11 - 30	
Bar-Ends	15 - 17	Clé Allen
Levier frein vitesse - Collier	2.5 - 3	Tournevis cruciforme

Description	Nm	Outils spéciaux
Levier frein vitesse - Collier	6 - 8	Clé Allen
Levier vitesse – Poignée tournante	1.5	Clé Allen de 3 mm
Levier de vitesse - Pouce	2.5	Clé Allen de 3 mm
Levier de frein - Collier	2.5 - 3	Tournevis cruciforme
Levier de frein - Collier	6 - 8	Clé Allen de 4 mm
Levier de frein - Cadre (Tube oblique)	5 - 7	Clé Allen de 4 mm
Câble de frein - Contre-écrou	6 - 8	Clé Allen de 4 mm
Frein à tirage latéral - Étrier de freins	8 - 10	Clé Allen de 5 mm ou taille de clé 10, 12, 13
Frein à tirage latéral – Ecrou de blocage	5 - 8	Clé Allen de 5 mm
Frein à tirage latéral – Patin de frein	5 - 9	Taille de clé 10
Frein Cantilever – Etrier de frein	5 - 7	Clé Allen de 5 mm
Frein Cantilever - Serrage câbles	6 - 9	Clé Allen de 5 mm
Frein Cantilever – Patin de frein	8 - 9	Taille de clé 10
Freins Cantilever - Fixation à la base	1 - 2	Tournevis cruciforme
V-Brake – Etrier de frein	5 - 7	Clé Allen de 5 mm
V-Brake - Serrage câbles	6 - 8	Clé Allen de 5 mm
V-Brake – Patin de frein	6 - 8	Clé Allen de 5 mm
Frein à disque - Moyeu	5	
Frein à disque – Etrier de frein à disque	5	
Frein à disque – Plaquette de freins	5	
V-Brake - Serrage câbles	6 - 8	Clé Allen de 5 mm
V-Brake – Patin de frein	6 - 8	Clé Allen de 5 mm
Tige de selle - Blocage	8.5 -11.5	
Blocage de selle simple	14 - 34	

BATTERIE

Soins et sécurité

Pendant le processus de chargement, la batterie peut être enlevée ou laissée dans le porte-bagage.

N'utilisez que le chargeur correspondant livré avec votre VAE pour charger la batterie. L'utilisation d'un autre chargeur peut endommager la batterie et peut éventuellement conduire à des situations dangereuses qui ne sont pas couvertes par la garantie.

N'utilisez pas le chargeur pour charger d'autres batteries!

Assurez-vous que la tension du chargeur soit adaptée à la tension du réseau électrique local.

Reliez toujours l'appareil à la batterie en premier et ensuite seulement au réseau électrique.

Assurez-vous que la batterie est bien éteinte avant de la mettre en charge.

Ne chargez la batterie que dans des endroits clos. Chargez la batterie dans un environnement bien aéré, sec et frais.

L'usage ou le stockage de la batterie par des températures particulièrement froides ou chaudes peut réduire la durée de vie et les performances de la batterie.

Rangez la batterie à température ambiante quand vous ne l'utilisez pas. N'entreposez pas la batterie en extérieur.

Ne chargez pas la batterie exposée à la lumière directe du soleil.

Ne laissez pas la batterie en charge de façon permanente. Retirez la batterie du chargeur dès qu'elle est entièrement chargée.

Ne couvrez ni la batterie ni le chargeur pendant le processus de chargement.

Arrêtez le processus de chargement si la batterie surchauffe, dégage une odeur inhabituelle ou se comporte de façon inhabituelle. Contactez votre vendeur pour la réparation.

N'essayez pas d'ouvrir ou de modifier la batterie ou le chargeur.

N'exposez pas la batterie à l'eau ou au feu.

Ne court-circuitiez pas la batterie.

Ne faites pas tomber la batterie.

Une fois la batterie déchargée, veuillez la recharger le plus rapidement possible.

Chargement - pas à pas

CHARGEUR – FONCTIONS

Le chargeur est prévu pour les batteries Li-Ion. La LED présente sur le chargeur vous tient constamment informé sur l'avancée du chargement de la batterie en un coup d'œil :

VERT (batterie pas encore branchée) = chargeur prêt

ROUGE = en cours de chargement

VERT = chargement terminé (env. 9 heures)



MONTER / RETIRER LA BATTERIE

La batterie se trouve dans le cadre et est verrouillée.

Retirer la batterie:

1. Placer la clé dans la serrure, tourner à droite. La batterie sort de son support.
2. Retirer la batterie vers le haut.



Monter la batterie:

1. Insérer la batterie dans le cadre et l'enclencher avec une simple pression.
2. Retirer la clé.



CHARGER LA BATTERIE

La batterie peut être chargée soit lorsqu'elle est dans le cadre soit lorsqu'elle en est retirée.

- Relier la prise du chargeur à l'endroit prévu à cet effet sur la batterie.
- Brancher la prise du chargeur sur une prise secteur 100-230 V, 50-60 Hz.
- Après chargement, refermer le bouchon en caoutchouc.

Le chargement commence dans les 5 secondes. Le chargeur chauffe lors du chargement.



Le niveau de chargement de la batterie peut être vérifié lorsque la batterie est dans le cadre du VTT électrique mais également lorsqu'elle est démontée.

Lorsque vous appuyez sur la touche Power, la LED du niveau de chargement s'allume:

- Bleu (batterie chargée)
- Vert (à moitié chargée)
- Rouge (déchargée)



UTILISATION

Aperçu des fonctions

Le compteur **Ananda D13** propose les fonctions suivantes:

1. Marche/Arrêt du VTT électrique / Mode
2. Augmenter le niveau d'assistance
3. Diminuer le niveau d'assistance / Aide à la poussée
4. Niveau de chargement de la batterie
5. Niveau d'assistance choisi
6. Vitesse
7. Menu (SPEED, TIME, ODO, AVG, MAXSPEED)
8. Allumer l'éclairage (touche 2)



Fonctions

MARCHE / ARRÊT DU VTT ÉLECTRIQUE

Allumer (ou éteindre) le VTT électrique en appuyant plus de 2 secondes sur la touche **ON/OFF(1)** présente sur le compteur. Le niveau de charge de la batterie est indiquée sur le compteur (4). Le VTT électrique se coupe automatiquement lorsqu'il n'est pas utilisé pendant plus de 10 minutes.

Pour l'éteindre, il suffit de presser de nouveau la touche **ON/OFF(1)** pendant plus de 2 secondes.



MARCHE / ARRÊT DE L'AIDE À LA POUSSÉE

L'aide à la poussée s'active lorsque vous appuyez de manière continue sur le bouton **-MOINS(3)**. Le VTT électrique roule alors à une vitesse constante de 6 km/h, jusqu'à ce que vous relâchiez la pression sur le bouton.

Utilisez l'aide à la poussée uniquement pour pousser votre VTT électrique et jamais lorsque vous roulez !



CHOISIR LE NIVEAU D'ASSISTANCE

Le niveau d'assistance est choisi en appuyant sur les touches **+PLUS(2)** ou **-MOINS(3)**.

En appuyant sur la touche **-MOINS(3)**, vous diminuez le niveau d'assistance. L'assistance peut également être désactivée.



RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES NIVEAUX D'ASSISTANCE

- **1-2:** Assistance faible pour rouler sur chemins plats sans dénivélé
- **3-4:** Assistance moyenne prévue par ex. en zones rurales
- **5:** Assistance maximale par exemple pour grimper sur les routes de montagne



NIVEAU DE CHARGEMENT DE LA BATTERIE

Le niveau de chargement en temps réel de la batterie est indiqué sur le compteur. Lorsque la batterie est complètement chargée, toutes les barres sont allumées.

Le nombre de barres allumées diminuent en fonction du déchargement de la batterie.



Battery Voltage



Low Voltage Flash

MENU (SPEED, TIME, ODO, AVG, MAXSPEED)

A appuyant plusieurs fois sur la touche **ON/OFF(1)**, vous pouvez indiquer les différents paramètres:

SPEED (Vitesse), TIME (Temps écoulé), ODO (Nombre total de km parcourus), AVG (Vitesse moyenne), MAX (Vitesse la plus élevée).



ALLUMER L'ÉCLAIRAGE

Appuyer sur la touche **+PLUS(2)**, afin d'allumer l'éclairage.
Appuyer de nouveau sur la touche **+PLUS(2)**, afin l'éteindre.



GARANTIE

Le cadre et les composants du VTT électrique sont garantis 2 ans sauf pièces d'usure.

Au cours de ces 2 ans, la garantie comprend 500 cycles de chargement complets ou 70% de capacité restante réelle. La batterie subit une usure naturelle du fait des cycles de charge / décharge et de son temps d'utilisation. Une baisse de capacité de la batterie suite aux éléments cités précédemment n'est pas couverte par la garantie légale.

Les défaillances liées à une usure normale ne sont PAS prises en charge dans la garantie.

Précisions: La garantie expire prématurément en cas d'usage non conforme ou inadapté du produit ou bien en cas d'accident.

LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU FABRICANT

Le fabricant décline toute responsabilité en cas de dommages dus à un non-respect de la notice d'utilisation.

Le fabricant décline toute responsabilité en cas de dommages dus des modifications apportées sur le VTT électrique.

Le fabricant décline toute responsabilité en cas de dommages pour cause de force majeure.

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

EG – Konformitätserklärung, EC – Declaration of Conformity

Hersteller / manufacturer

Schalow & Kroh GmbH
In der Fleute 72-74
42389 Wuppertal

Allgemeine Bezeichnung des Produkts / generell designation of the product:

Adore Pedelec Xpose

Funktion / function:

Elektromotorisch unterstütztes Fahrrad /
electric power assisted cycle

Typenbezeichnungen / type designations: 222E 223E 224E

Modelljahr/ year: 2021

Der Hersteller erklärt hiermit ausdrücklich, dass die oben aufgeführten Produkte allen einschlägigen Bestimmungen der
Herewith the manufacturer explicitly declares, that the products listed above are conform to all relevant regulations of the

Maschinenrichtlinie – 2006/42/EG – Machinery Directive
Elektromagnetische Verträglichkeit – 2004/108/EG –
Dir. Electromagnetic Compatibility (EMC)
Niederspannungsrichtlinie/ Low Voltage Directive (LVD) 2006/95/EC
RoHS 2011/65/EU

entsprechen.

Angewandte technische Normen und Spezifikationen / applied technical standards and specifications:

DIN EN15194 und ISO4210

City- und Trekking-Fahrräder, MTB:

Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren / City and trekking bicycles, MTB - Safety requirements and test methods

Bevollmächtigte für technische Dokumentation / persons in charge of technical documentation



Pierre Steinhauer
Betriebsleiter, CE Beauftragter

Wuppertal, Juli 2021

Schalow & Kroh GmbH
In der Fleute 72-74
42389 Wuppertal

PASSEPORT VÉLO

Le passeport vélo peut être utilisé en cas de vol du vélo. Il peut être remis à la police et à l'assurance.

Merci de le remplir de manière complète dès l'achat du vélo et de le conserver.

N° de cadre* :

Marque / Modèle :

Type de vélo :

Taille des roues :

Couleur : Cadre Fourche Jantes

Dérailleur :

Nombre de vitesses :

Signes particuliers/

Equipement

complémentaire :

Adresse du propriétaire du vélo :

Adresse du vendeur : Date d'achat

KS CYCLING

Schalow & Kroh GmbH

In der Fleute 72-74, 42389 Wuppertal

Mail: service@ks-cycling.com

*se trouve sur le cadre

TROUBLESHOOTING / DÉPANNAGE

Erreur	Cause possible	Solution /explication
Problème de base avec l'électronique		
VAE ne s'allume pas	La batterie n'est pas enclenchée correctement	Enclencher correctement la batterie.
	La batterie n'est pas chargée	Charger la batterie.
	La batterie n'est pas allumée	En fonction du modèle, un bouton marche/arrêt se trouve sur la batterie.
	Connexion défectueuse des câbles situés sous le compteur	Vérifier toutes les connexions, contrôler les contacts et les relier comme indiqué. Il y a également des connexions sous la gaine du guidon.
	Contacts corrodés	Utiliser du nettoyant contacts sur les contacts des connexions câbles.
Problème avec le moteur		
Le moteur fonctionne de manière sporadique ou pas du tout	Leviers de frein défectueux	Desserrer le connecteur entre l'écran et le levier de frein électrique. Laisser ce connecteur ouvert et faire un essai avec votre VAE. Si cela résout l'erreur, veuillez nous contacter dès que possible.
	Connecteur du compteur défectueux	Débrancher les connecteurs du compteur. Vérifier s'ils sont recouverts d'un dépôt (principalement vert-blanchâtre) (contacts y compris). Si c'est le cas, veuillez les nettoyer avec une brosse jusqu'à ce que tout élément soit supprimé. Assurez-vous que les contacts des connecteurs soient droits et non cassés.
	Connexion au moteur défectueuse	Débrancher la connexion du moteur sur le côté droit de la roue arrière. Il s'agit d'un important connecteur qui longe le cadre. Dans le cas d'une batterie dans le porte-bagages, le connecteur va du moteur au boîtier de commande (contrôler).
	Capteur de pédalier défectueux	Nettoyer toutes les saletés, vérifier toutes les connexions, l'écart entre le disque magnétique et le capteur doit avoir au maximum l'épaisseur d'une pièce de 1 euro.
	Contrôleur batterie défectueux	Vérifier toutes les connexions de câbles au niveau du contrôleur. Elles ne doivent être ni pliées ni endommagées. Si c'est le cas, merci de nous transmettre des photos.

Erreur	Cause possible	Solution /explication
L'aide à la poussée fonctionne mais le moteur ne s'allume pas	Capteur défectueux	Nettoyer toutes les saletés, vérifier toutes les connexions, écart entre le disque magnétique et le capteur doit avoir au maximum l'épaisseur d'une pièce de 1 euro.
	Connexion au moteur défectueuse	Débrancher la connexion du moteur sur le côté droit de la roue arrière. Il s'agit d'un important connecteur qui longe le cadre. Dans le cas d'une batterie dans le porte-bagages, le connecteur va du moteur au boîtier de commande (contrôler).
	Encodeur magnétique a glissé sur les rayons	L'encodeur magnétique doit être proche du capteur (la plupart du temps à l'arrière gauche sur le cadre / la roue), afin de transmettre correctement. Essayer différentes positions.
	Perte de l'encodeur magnétique	Doit être remplacé. Merci de contacter le SAV.
Problèmes avec l'éclairage		
L'éclairage ne s'allume pas	Câblage défectueux	Modifier le câblage en inversant le plus et le moins. Une lampe peut être mal connectée. Commencer par le phare avant puis testez le feu arrière.
	Mise en route défectueuse	Appuyer sur le bouton UP ou PLUS de l'écran pendant quelques secondes, afin que la lumière s'allume.
	Lampe défectueuse	Si la lampe correctement connectée ne s'allume pas, bien que l'écran le symbolise: remplacer la lampe (assurez-vous que la tension est correcte!)
Problèmes avec la batterie et son chargeur		
La batterie ne se laisse pas charger	Chargeur défectueux	Vérifier si la diode du chargeur est allumée vert sans être relié à la batterie. Si ce n'est pas le cas, le chargeur est défectueux.
	Chargeur non connecté à la prise secteur	Vérifier que la fiche d'alimentation et la prise soient correctement positionnées.
	Chargeur ne charge que quelques secondes mais indique une batterie	Batterie défectueuse. Contacter le SAV.
Problème avec la durée de chargement de la batterie		
Autonomie est inférieure à celle indiquée	Assistance maximum choisie	Opter pour une assistance plus faible, afin d'augmenter la durée de l'autonomie.
	Vitesse trop facile choisie	Moins vous utilisez votre propre force, plus le eBike doit vous aider. Opter pour une vitesse plus difficile.

Erreur	Cause possible	Solution /explication
	Températures	Des températures négatives ou très hautes agissent de manière négative sur l'autonomie de la batterie.
	Terrain	Les montées diminuent de manière considérable l'autonomie de la batterie.
	Poids	Remorque, chargement, poids du cycliste sont autant d'éléments qui diminuent la durée de l'autonomie.
Problème acoustique de l'assistance		
Le moteur est bruyant	Réflexion sur les murs	N'oubliez pas que les murs réfléchissent le son.
	Réglages des composants	Dérailleur, freins etc. peuvent provoquer des bruits s'ils sont mal réglés ou s'ils frottent contre quelque chose.
	Frottement des garde-boues	Les garde-boues ne doivent en aucun cas frotter sur les roues.
	Montées	Lors de montées, un couple plus important est requis ce qui entraîne une augmentation du bruit.