



NOTICE DE MONTAGE



KS Cycling

Schalow & Kroh GmbH

In der Fleute 72-74

D-42389 Wuppertal

Allemagne

E-Mail: service@ks-cycling.com

Nous tenons tout d'abord à vous remercier d'avoir choisi un vélo KS Cycling!

Avant les premiers coups de pédales, il va falloir procéder au montage soigneux de votre vélo, pour assurer votre sécurité et sa longévité. 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.



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
D-42389 Wuppertal
Allemagne

E-Mail: service@ks-cycling.com



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.

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 rodé, c'est pourquoi il faudra vérifier les réglages effectués sur le vélo neuf après 100 à 200 km ou après 3 mois: 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 que vous vous rendez compte d'une anomalie, cessez d'utiliser le vélo afin de ne pas aggraver le problème. Contactez rapidement le SA.

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 100 à 200 km ou après 3 mois, une inspection réalisée par un professionnel doit être faite. Une inspection annuelle est fortement recommandée ou immédiate dès l'apparition d'anomalies.



Utilisation

Veillez prendre en compte pour quelle utilisation votre vélo est prévue :

VTC: *route, gravier léger, chemins forestiers aménagés, aucun saut*

Vélos de ville: *route, gravier léger, chemins forestiers aménagés, aucun saut*

Vélos pliant: *route, gravier léger, chemins forestiers aménagés, aucun saut*

Road-, Race-, Fitnessbike, Single Speed, et tout vélo équipé de pneus de course ou similaires: *route, aucun saut*

VTT, Dirtbike, Cross, Fattbike: *route, gravier léger, chemins forestiers aménagés, aucun saut*

BMX: *route, gravier léger, chemins forestiers aménagés, aucun saut ou stunts*

Vélos enfant: *route, gravier léger, chemins forestiers aménagés, aucun saut*

Vélo à assistance électrique: *route, gravier léger, chemins forestiers aménagés, aucun saut*

Poids maximum :

Vélo enfant jusqu'à 20" env. 40 kg

Vélo enfant 24" et BMX 20" env. 60 kg

Tous les autres vélos 125 kg



Check-list de sécurité du vélo

Nous vous recommandons d'effectuer un contrôle régulier de votre vélo, en veillant aux éléments suivants :

1. Les roues doivent être bien fixées au cadre et à la fourche
2. Les roulements de moyeux doivent être réglés correctement, afin d'éviter un jeu et une usure précoce
3. Les freins doivent fonctionner à 100 %.
4. Le jeu de direction ne doit pas avoir de jeu. Afin de vous en assurer, actionnez le frein avant et déplacez 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 endommagés et doivent être gonflés correctement Vous trouverez les instructions concernant la pression sur le flanc des pneus.
6. La transmission doit être correctement ajustée.
7. Les pédales et le pédalier doivent être bien vissés.
8. Toutes les vis et tous les écrous doivent être bien serrés.
9. La hauteur de la selle doit être adaptée à votre taille.
10. L'attache rapide se trouvant sur le cadre du vélo doit être fixée de manière correcte. Il est fortement déconseillé de relâcher cette attache, éventuellement, le pliage du vélo.
11. La tige de selle est marquée à une certaine hauteur. La tige de selle doit se trouver AU MOINS enfoncée jusqu'à cette marque. Si ce n'est pas le cas, le cadre risque de casser.

Il est de votre responsabilité de vous assurer que votre vélo est sûr et prêt à l'emploi.



Modifications

Les vélos ne doivent en aucune manière être modifiés. Cela pouvant conduire à des accidents et à des dommages aux personnes.



Recommandations pour votre sécurité

1. Pour votre propre protection, 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 l'épaule pour vérifier le trafic, 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. A plusieurs, ne conduisez jamais l'un à côté de l'autre, mais l'un derrière l'autre.
14. Gardez vos distances.
15. N'attachez pas de sacs ou autres au guidon, cela pourrait vous déséquilibrer.

Conseils de conduite

Roulez prudemment par temps de pluie ou de neige. Une pellicule de graisse se forme lorsque la jante et 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 catadioptriques 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

Attention : Gardez toujours un œil sur votre vélo s'il n'est pas attaché. Chaque année, des milliers de vélos sont volés, dont la plupart ne sont jamais retrouvés.

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. On le 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 propre.

Merci de noter le numéro de cadre, car nous ne les archivons pas. En cas de vol, nous ne serons pas en mesure de vous communiquer ce numéro.



Conseils lorsque vous garez votre vélo

Nous vous conseillons d'entreposer votre vélo dans un endroit sec et aéré. Veillez à le protéger de l'humidité et de l'eau.



Entretien

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.

GRAISSAGE

Assurez-vous que le vélo est 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 devraient être graissés une fois par an au minimum.

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

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 une fois par an votre vélo avec de la cire à vélo. Veillez à sécher correctement le vélo lorsqu'il est mouillé. N'entreposez 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.



Accidents, dommages, pièces détachées

Merci de contacter en premier lieu notre service après-vente. Utilisez toujours des composants de marque comme pièces de rechange.

Notre service après-vente vous aide en cas de problème:

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

E-Mail: service@ks-cycling.com

Transport

Le porte-bagages, dont sont équipés les vélos, peut supporter une charge de 25kg maximum. Le vélo n'est pas prévu pour être équipé d'un siège enfant, d'une remorque ...



L'axe des roues avant est équipé de rondelles de sécurité. Celles-ci doivent être placées dans le trou de la fourche prévu à cet effet. Elles permettent à la roue avant de rester en place.

Conseils de montage des pédales



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

R ou L



Clé à pédale

L'indication droite et gauche est toujours faite par rapport à la position de conduite. La pédale droite est vissée dans le sens des aiguilles d'une montre, donc à droite.

Gauche et droite sont indiquées en considérant que vous êtes assis sur le vélo. La pédale 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 (filetage inversé). N'intervertissez jamais les pédales, vous abîmeriez le pas de vis!



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

SOMMAIRE

1. Potence / Guidon / Jeu de direction	11
Guidon	11
Potence standard ou potence à plongeur	11
Potence réglable	12
Potence Ahead	12
Jeu de direction standard (pour fourche fileté)	13
Jeu de direction Ahead	13
2. Selle / Tige de selle	14
Position de la selle	14
Tige de selle à chariot intégré	14
Tige de selle classique	15
Tige de selle suspendue	15
3. Pédales	16
4. Manivelles / Roulement de pédalier	17
Manivelles	17
Roulement de pédalier à cône	17
Roulement de pédalier à cartouche	18
Roulement de pédalier Fauber	19
Roulement de pédalier ISIS / boîtier de pédalier „Octalink“	19
Pédalier BMX 3 pièces	20
5. Transmission	20
Dérailleur avant	20
Dérailleur à collier (standard)	20
Instructions de montage direct (vélo de course)	22
Dérailleur arrière	22
Moyeux à vitesses intégrées	24
Moyeu à vitesses intégrées Sturmey Archer 3 vitesses	24
Moyeu à vitesses intégrées SHIMANO Nexus 3 vitesses	25
Manette de vitesses	25
Poignée tournante	25
Easyfire / Rapidfire	26
Manette Dual Control (vélo de course)	26
6. Freins	28
Freins à disque	28

Instructions générales pour freins à disque	28
Freins à disque mécaniques PROMAX	29
Freins à disque mécaniques ASSESS (Typ III)	29
Freins à disque mécaniques ZOOM	30
V-Brake	31
Rétropédalage	32
Frein à tirage latéral	33
Freins U-Brake	34
Freins U-Brake roue avant	34
Freins U-Brake roue arrière	35
Frein à tambour	35
<u>7. Moyeux / Roues / Rayons</u>	36
Réglage des roulements de moyeux	36
Centrage	36
Attache rapide	37
Dynamo dans le moyeu	38
<u>8. Chaîne</u>	38
Entretien de la chaîne	38
Tension de la chaîne	38
Usure de la chaîne	39
<u>9. Éclairage</u>	39
Dynamo	39
Standard	39
Dynamo dans le moyeu	40
Phare arrière	42
Standard	42
Phares à piles	42
Phare avant	42
Standard	42
Pour dynamo dans le moyeu	42
<u>10. Accessoires spéciaux pour BMX et Dirtbikes</u>	43
Systèmes rotor	43
Rotor F-SET	43
Rotor standard	43
Cale-pieds / pegs	45
Guide-chaîne	45
<u>11. Notice de montage pour les vélos pliants</u>	46

1. Potence / Guidon / Jeu de direction

Guidon



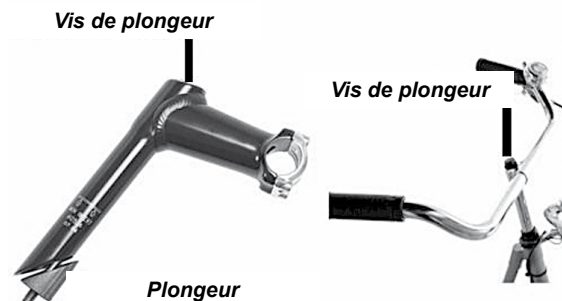
Si vous êtes face au vélo, le guidon doit être bien à l'horizontale. Pour régler le guidon, desserrez la vis de fixation de la potence et ajustez le guidon. Resserrez ensuite la vis de fixation (couple de serrage 10–20 Nm).



Correct!

Les manettes de freins doivent être montées dans l'axe des bras et des mains, de manière à ce que vous n'ayez pas à tordre le poignet lorsque vous actionnez le frein.

Potence standard ou potence à plongeur

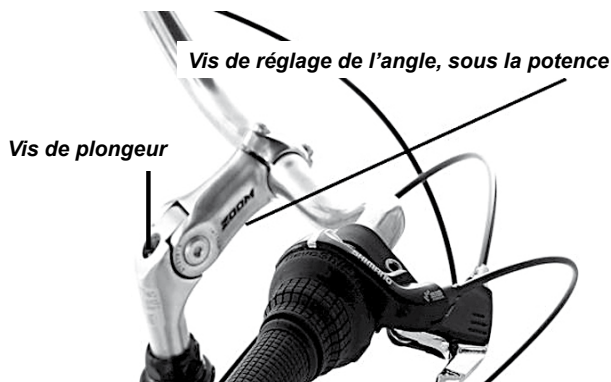


La potence à plongeur est fixée par une longue vis (couple de serrage 20Nm) à la tige de fourche. Vous aurez pour cela besoin d'une clé Allen de 6. Pour certains modèles, comme les vélos hollandais par exemple, vous aurez peut-être besoin d'une clé plate de 10, 11 ou 12 mm.

Vous trouverez la vis de plongeur sur la potence ou à l'intérieur de celle-ci.

Il y a un marquage sur la tige de la potence. Il indique la limite d'extension de la potence hors de la fourche. Si vous dépassez cette limite, vous risquez une rupture de la potence ou de la tige de fourche, ce qui peut entraîner des blessures graves.

Potence réglable



De nombreux vélos de trekking et vélos de ville sont équipés d'une potence réglable. Cette potence se monte comme une potence à plongeur, et son angle peut être ajusté.

Pour ce faire, desserrez la vis de la potence sous le guidon à l'aide d'une clé Allen de 6. Vous pouvez alors régler l'angle,

puis resserrer la vis (couple de serrage 20 Nm). Les deux vis latérales sur la potence ne doivent pas être desserrées. Ce n'est pas nécessaire pour régler la potence. Si la potence ou le guidon n'est pas stable, resserrez la vis de réglage. Si le problème persiste, il se peut que la potence soit mal installée.

En raison de leur articulation, les potences réglables n'offrent pas la même résistance que les potences en une seule pièce, c'est pourquoi vous ne trouverez pas ce genre d'options de confort sur les vélos de sport.

Potence Ahead



La potence Ahead est fixée à la tige de fourche par une ou deux vis latérales.

On ne peut pas régler la hauteur de cette potence, mais elle peut être remplacée par une autre, plus ou moins longue.

Réglez tout d'abord le jeu de direction à l'aide de la vis située sur le dessus.

Ajustez la potence par rapport à la roue. Serrez ensuite les vis latérales (couple de serrage environ 10 Nm). Consultez le paragraphe »jeu de direction Ahead«.

Jeu de direction standard (pour fourche filetée)

Contre-écrou



Pour régler le jeu de direction, vous aurez besoin de deux clés plates de 32 mm (tige de fourche/ de potence 1") ou 36 mm (tige de fourche/ de potence 1 1/8"). L'une pour dévisser le contre-écrou, l'autre pour la cage de roulement.

Sur certains modèles, la cage est juste striée, et il vous faudra éventuellement utiliser une pince à la place de la clé.

Placez les clés sur le contre-écrou et la cage de roulement, qui sont fixés en opposition, puis dévissez le contre-écrou de 2 ou 3 tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Actionnez le frein avant et secouez le vélo d'avant en arrière. Dès que la fourche émet des claquements, tournez la cage de roulement dans le sens des aiguilles d'une montre, jusqu'à ce que les claquements diminuent. Maintenez la cage de roulement avec la clé et resserrez le contre-écrou. Actionnez à nouveau le frein et vérifiez si les claquements persistent. Soulevez l'avant du vélo et faites pivoter le guidon.



Vous ne devez constater aucun frottement ou craquement.

Jeu de direction Ahead



Afin de régler le jeu de direction, vous devrez dévisser la potence. Il vous faudra pour cela desserrer la ou les vis latérales de la potence.

Placez maintenant la clé adaptée sur la vis du couvercle (vis Allen ou vis hexagonale), actionnez le frein avant puis déplacez le vélo d'avant en arrière. Ce faisant, tournez la clé dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que vous n'entendiez plus de craquements et qu'il n'y ait plus de jeu.

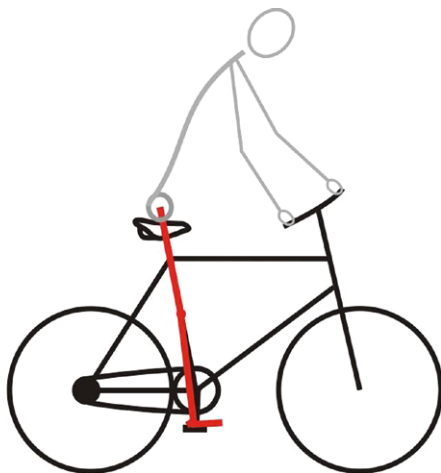
Ajustez à nouveau la potence à la roue avant et resserrez la ou les vis latérales (couple de serrage 10 Nm). Soulevez l'avant du vélo et faites pivoter le guidon.



Vous ne devez constater aucun frottement ou craquement.

2. 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 pédales. La selle ne doit pas appuyer sur l'entrejambe. Réglez-là de manière à ne pas vous faire mal.

Pour les enfants, vérifiez bien qu'ils puissent poser les deux pieds par terre, même en étant assis sur la selle.

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. 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 briser ou de plier, ce qui pourrait entraîner des blessures graves.

Tige de selle classique



Dans ce cas de figure, l'attache est située sous la selle, et doit être fixée à la tige de selle.

Assurez-vous que la tige de selle dépasse bien de l'attache par le haut, sinon vous ne pourrez pas la fixer correctement.

Placez la selle dans la position voulue et serrez l'écrou (20 Nm) pour la fixer. Pour cela, munissez-vous d'une clé plate de 12, 13 ou 14.

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 briser ou de plier, ce qui pourrait entraîner des blessures graves.

Tige de selle suspendue



Les tiges de selle suspendues peuvent être de type classique ou à chariot intégré. Pour leur montage, voyez les paragraphes ci-dessus.

Leur souplesse est généralement réglable, au bas de la tige, à l'aide d'une clé Allen de 6.

Pour certains modèles, il vous faudra un tournevis droit.

À la livraison, les tiges sont toujours réglées pour être très souples. Si cela pose problème en roulant, resserrez la vis de réglage (en bas de la tige) dans le sens des aiguilles d'une montre.

Le carré de la tige doit être graissé de temps à autre, pour éviter que celle-ci ne coince. Pour cela, tirez vers le haut le soufflet plissé, qui protège le carré de la saleté. Ensuite, graissez le carré, puis remettez le soufflet bien en place.

Selon les modèles, il faut faire légèrement pivoter la pointe de la selle de droite à gauche. En effet, pour assurer la souplesse de la pièce, le carré a toujours un peu de jeu. Sur certains modèles, ce jeu peut être réglé juste en dessous du soufflet, à l'aide d'une molette.

3. Pédales



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



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

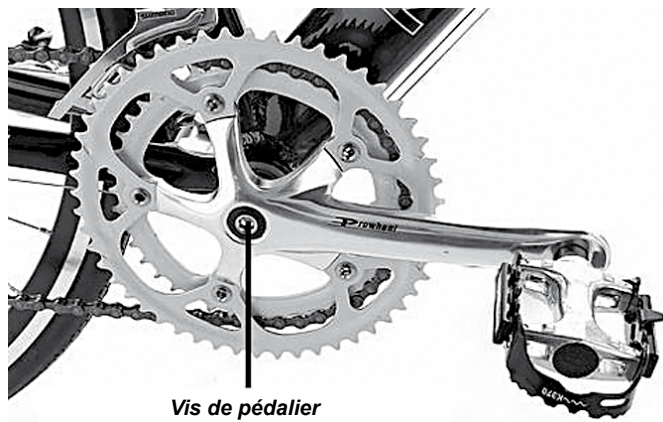
Gauche et droite sont indiquées en considérant que vous êtes assis sur le vélo. La pédale droite se visse dans le sens des aiguilles d'une montre, comme une vis classique. La pédale gauche, quant à elle, se visse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (filetage inversé). N'intervertissez jamais les pédales, vous abîmeriez le pas de vis.

N'essayez pas 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.

4. Manivelles / Roulement de pédalier

Manivelles



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

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 refixer correctement la manivelle, qui devra être changée.

Roulement de pédalier à cône



Le boîtier de pédalier à cône a un roulement qui se règle, contrairement au boîtier à cartouche. À l'instar de tous les roulements réglables, son réglage doit être vérifié, en particulier sur un vélo neuf. Ce réglage s'effectue sur le côté gauche du roulement.

Desserrez le contre anneau à l'aide d'une clé mixte ou d'une clé plate. La partie intérieure, la cuvette du roulement, peut alors être réglée avec une clé plate. Tournez vers la gauche pour desserrer le roulement, vers la droite pour le serrer.

Si le roulement est trop serré, il tournera de manière saccadée. S'il est au contraire trop lâche, les manivelles auront un jeu latéral. Pour bien faire, retirez la chaîne du plateau. Vous pourrez alors mieux apprécier le réglage du roulement.

Une fois trouvé le réglage adéquat, resserrez le contre anneau (couple de serrage 20 Nm).



Les roulements à cônes doivent être contrôlés et entretenus régulièrement.

Si vous sentez un jeu dans le roulement, corrigez-le, afin d'éviter d'endommager la pièce ou d'en favoriser l'usure précoce.

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

Si vous remarquez des trous sur la surface de roulement de l'axe ou sur les cuvettes, le roulement est usé et doit être changé.

Roulement de pédalier à cartouche



Le boîtier de pédalier à cartouche à 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 par la droite, et d'une cuvette pour le côté gauche. Pour ce faire, munissez-vous d'une clé spéciale (pour vis à denture multiple).

Si le roulement craque, démontez-le et vérifiez-le.

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.

Roulement de pédalier Fauber



On le trouve en général sur les vélos avec un pédalier monobloc, tels que les BMX, les beachcruiser, les vélos enfants, etc.

Son réglage s'effectue côté gauche. Desserrez pour cela le contre écrou avec une clé plate ou une clé à tube. Notez que la pièce a un pas de vis à gauche, et doit donc être dévissée dans le sens des aiguilles d'une montre, contrairement aux pièces avec pas classique. Vous pourrez ensuite régler le roulement à cône situé derrière, à la main ou avec un tournevis. Si le roulement est trop serré, il tournera de manière saccadée. S'il est au contraire trop lâche, les pédaliers auront un jeu latéral. Pour bien faire, retirez la chaîne du plateau. Vous pourrez alors mieux apprécier le réglage du roulement.

Une fois le bon réglage trouvé, resserrez le contre écrou (couple de serrage 20 Nm).

Les roulements Fauber doivent être contrôlés et entretenus régulièrement. Si vous sentez un jeu dans le roulement, corrigez-le, afin d'éviter d'endommager la pièce ou d'en favoriser l'usure précoce. Si le roulement craque, démontez-le, puis nettoyez-le et appliquez une bonne couche de graisse. Si vous remarquez des trous sur la surface de roulement de l'axe ou sur les cuvettes, le roulement est usé et doit être changé.

Roulement de pédalier ISIS / boîtier de pédalier „Octalink“



Les roulements ISIS et Octalink sont également des types de roulement, ils ne possèdent toutefois pas d'axe carré. L'axe de ces roulements a un diamètre plus élevé et une vis à denture multiple pour fixer le pédalier. Hormis leur durabilité plus élevée, ils sont similaires aux autres roulements à cartouche.

Pour l'entretien et le réglage, référez-vous au paragraphe *»boîtier de pédalier à cartouche«*.

Pédalier BMX 3 pièces



Les pédaliers de BMX 3 pièces sont composés de roulements et d'un axe à 6 pans.

Le roulement de pédalier est un roulement Fauber. Avant de le régler, il vous faudra retirer la manivelle gauche. Le réglage s'effectue ensuite exactement comme pour un roulement Fauber. Consultez le paragraphe *»roulement Fauber«*.

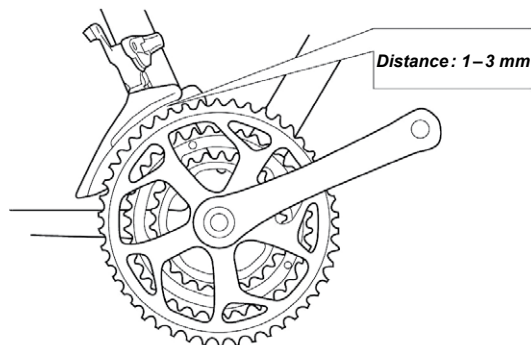
Les pédaliers BMX 3 pièces se distinguent des autres par leurs manivelles extrêmement rigides, à double pas de vis.

Pour bien fixer les manivelles sur l'axe, vissez d'abord les vis de pédalier sur les côtés (Couple de serrage 20 Nm). Serrez ensuite les vis de serrage, qui passent au travers des manivelles.

Les vis de serrage empêchent les manivelles d'avoir du jeu sur l'axe. En raison de l'extrême rigidité des manivelles, il vous faudra particulièrement serrer les vis (couple de serrage 40Nm).

Si les vis de serrage ne sont pas assez serrées, les vis de pédalier risquent de se desserrer en roulant. Sur les pédaliers BMX 3 pièces, la vis de fixation de la couronne et de la manivelle droite est réglable et changeable. Avant d'utiliser le vélo, vérifiez que cette vis soit suffisamment sortie et dépasse du plateau. Si ce n'est pas le cas, vissez la plus, ou placez une entretoise M8. Pour cela, vous pouvez retirer la manivelle de l'axe.

5. Transmission

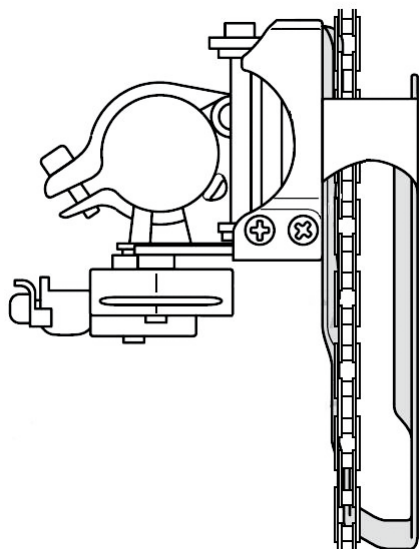


Dérailleur avant

Dérailleur à collier (standard)

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 première 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 devant, 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 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 ré-ajustée.

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.

Instructions de montage direct (vélo de course)

Dans ce cas de figure, le dérailleur avant n'est pas fixé au cadre à l'aide d'un collier, mais sur une patte de fixation située sur le cadre. Toutefois, cela ne change rien aux réglages. Reportez-vous au paragraphe *»dérailleur à collier«*.

Pour régler la position du dérailleur, vous devez, ici aussi, desserrer la vis d'attache (couple de serrage 5–7 Nm), puis la resserrer après le réglage. Ces dérailleurs n'étant généralement utilisés que sur les vélos de courses, certaines particularités relatives aux manettes Dual control, également appelées manettes freins-vitesses, sont à respecter. Reportez-vous au paragraphe *»Manettes Dual Control«*.

Dérailleur arrière

Changement de vitesses avec dérailleur

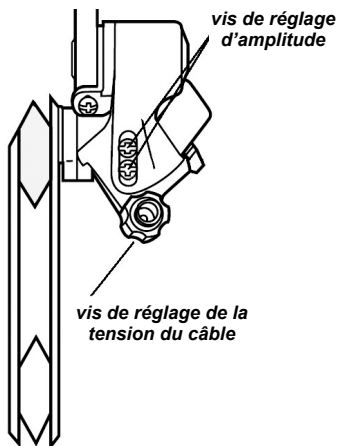
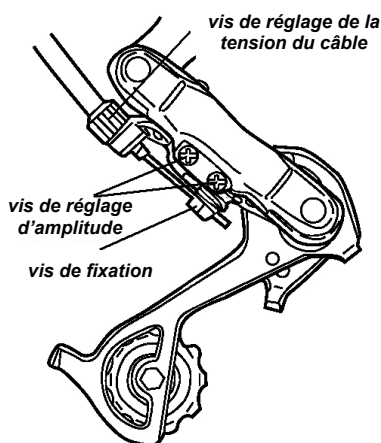
Contrairement au dérailleur avant, la position du dérailleur arrière ne doit pas être réglée. En raison de son emplacement sur le vélo, il est particulièrement exposé pendant le transport. Il faut donc vérifier qu'il est encore bien en place.

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 pas un spécialiste. Le fabricant ou le fournisseur fourniront vous fournir des explications complémentaires.

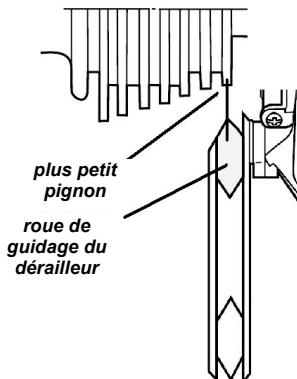
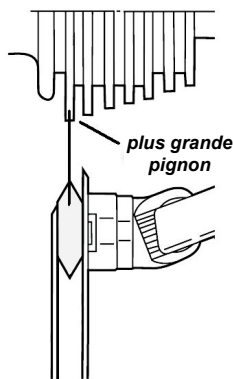
Si vous ne constatez pas de problème, vous pouvez commencer à régler l'amplitude du dérailleur. Les vis prévues à cet effet se situent, selon les modèles, sur le côté ou à l'arrière du dérailleur.

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.

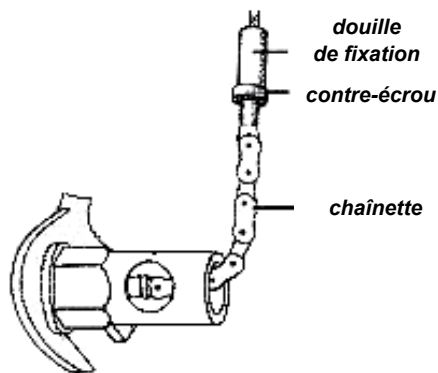
Dans le cas de certains dérailleurs, appelés dérailleurs »reverse«, les réglages se font de la manière inverse à celle indiquée ci-dessus.

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«.

Moyeux à vitesses intégrées

Moyeu à vitesses intégrées Sturmey Archer 3 vitesses

Ce modèle se règle sur le côté droit du moyeu, à l'aide d'une chaînette. N'effectuez ce réglage qu'après avoir installé la roue arrière et réglé la tension de la chaîne. Reportez-vous au paragraphe »chaîne, tension de la chaîne«.

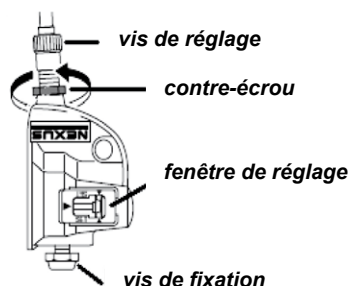


Pour effectuer le réglage, la première vitesse doit être enclenchée (longueur maximale du câble de vitesse). Desserrez maintenant le contre-écrou de la chaînette et déplacez légèrement le tube de fixation. Donnez quelques tours de pédale pour vous assurer que la première vitesse est également enclenchée à l'intérieur du moyeu.

La tension du câble doit être réglée, à l'aide du tube de fixation, de manière à ce qu'il réagisse aux mouvements de la manette de vitesses, sans pour autant être tiré.

Fixez ensuite le tube de fixation avec le contre-écrou. Le moyeu est réglé.

Moyeu à vitesses intégrées SHIMANO Nexus 3 vitesses

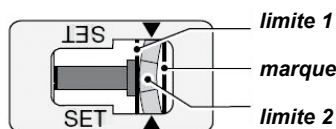


Ce modèle est raccordé à la manette de vitesses par un boîtier de vitesses. N'effectuez ce réglage qu'après avoir installé la roue arrière et réglé la tension de la chaîne. Reportez-vous au paragraphe «chaîne, tension de la chaîne».

Avant de monter le boîtier de vitesses, insérez la tige de transmission dans l'axe du moyeu. Placez ensuite le boîtier et serrez la vis de fixation (couple de serrage 5–6 Nm). Vous aurez besoin d'une clé plate de 10 ou d'une clé Allen de 5.

Une fois le boîtier monté correctement, vous pouvez régler le passage des vitesses. Pour cela, il est très important d'enclencher la deuxième vitesse. La manette de vitesses vous permet de voir quelle vitesse est enclenchée.

La fenêtre du boîtier vous permet de vérifier si la vitesse est bien enclenchée.



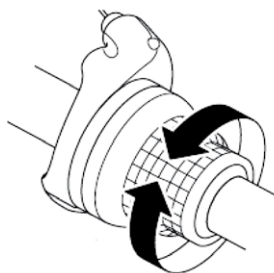
La marque jaune doit être entre les limites 1 et 2. Si ce n'est pas le cas, vous pouvez corriger le réglage à l'aide de la vis de réglage. Dévissez le contre-écrou avec une clé plate de 10, puis ajustez la tension du câble de vitesses avec la vis de réglage.

Une fois la marque à la bonne position, le contre-écrou peut être resserré (couple de serrage 5–6 Nm). Vérifiez en montant et descendant les

vitesses plusieurs fois, puis repassez la deuxième vitesse. Tournez les pédales vers l'avant, pour vous assurer que la vitesse est bien enclenchée, puis contrôlez le réglage au niveau du boîtier.

Manette de vitesses

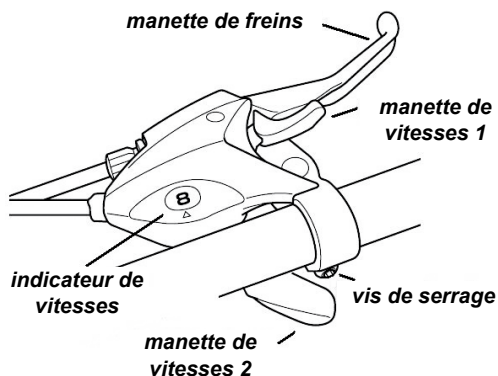
Poignée tournante



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.

Easyfire / Rapidfire

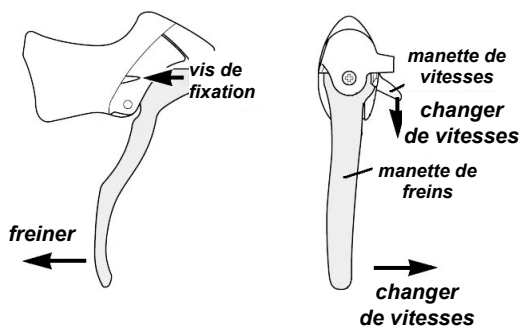


Les systèmes Easyfire et Rapidfire disposent de deux manettes. La première est actionnée avec l'index, l'autre avec le pouce. La plupart du temps, la première permet de passer à un plateau ou un pignon plus petit, la seconde à un plus grand.

Selon le modèle (Easyfire ou Rapidfire) et le type de dérailleur, il se peut que ce soit l'inverse. À vous de vérifier. Les manettes Easyfire et Rapidfire sont souvent combinées avec la manette de frein (voir schéma). Il s'agit alors d'une manette vitesses/freins.

Il existe également des modèles sans manette de freins intégrée. Pour placer les manettes dans la bonne position, desserrez la vis de serrage, réglez la position des manettes, puis resserrez la vis (couple de serrage 5–6 Nm). La bonne position des manettes est indiquée dans le paragraphe «*potence / guidon / jeu de direction*».

Manette Dual Control (vélo de course)



La manette Dual Control (figure ci-dessous, modèle Shimano Sora), combine les fonctions d'une manette de vitesse et d'une manette de freins. Ainsi, elle a un double usage: si vous la tirez vers le guidon, elle actionne le frein; si vous la poussez vers le côté, vous passez sur le plateau ou le pignon supérieur. Sur la manette de droite, vous avez la possibilité de passer deux vitesses à la fois. La manette de freins doit pour cela être enfoncée au maximum.

Pour passer sur un plateau ou pignon plus petit, actionnez une manette plus petite, située à la base de la manette de freins.

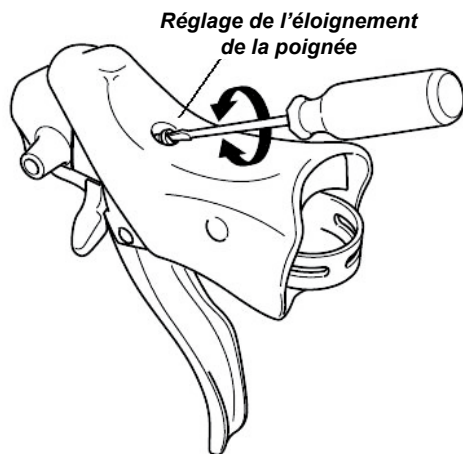
Sur la manette de gauche, il existe des positions intermédiaires pour le dérailleur avant. Si vous actionnez légèrement la manette, la vitesse ne sera pas passée complètement, c'est la position du dérailleur qui changera.

Cette fonction permet de compenser la position de la chaîne lorsqu'elle tourne en diagonale, par exemple lorsque vous roulez avec le grand plateau à l'avant et le grand pignon à l'arrière. Dans ce cas de figure, la chaîne frotte contre le dérailleur avant. Actionnez alors légèrement la manette de vitesses, et le dérailleur se déplacera sensiblement vers l'intérieur. Si les réglages sont bons, cela suffit pour que la chaîne ne frotte plus contre le dérailleur.

Il en va de même si vous roulez avec le petit plateau et le petit pignon. Poussez légèrement la manette vers l'intérieur, afin que le dérailleur se décale légèrement vers l'extérieur et ne frotte plus contre la chaîne.

La manette de freins se fixe au guidon à l'aide d'un collier et d'une vis, que vous trouverez derrière la protection en caoutchouc de la poignée (voir schéma ci-dessus).

Si vous désirez modifier la position de la manette de freins, il vous faut desserrer cette vis, ce qui ne sera pas toujours possible si vous avez déjà installé le ruban de guidon. Resserrez ensuite la vis (couple de serrage 6–8 Nm).



Si vous ne pouvez pas bien atteindre la manette de freins avec les doigts, il est possible de la rapprocher du guidon. Resserrez la vis avec un tournevis cruciforme, comme indiqué sur le schéma.

Notez que, dans ce cas, le frein est légèrement actionné et frotte éventuellement contre la jante. Réduisez alors un peu la tension du câble de freins. À ce sujet, consultez le paragraphe *»freins / freins à tirage latéral«*.

6. Freins

Freins à disque



Instructions générales pour freins à disque

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

- 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 6–8Nm) 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 lubrifiants 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 juste 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.

Freins à disque mécaniques PROMAX



Les freins à disque mécaniques Promax doivent être réglés de manière à ce que le disque passe au milieu de l'étrier. Utilisez pour cela la molette de réglage rouge, située sur la partie interne de l'étrier. Cette molette permet de régler la position de l'étrier vers la gauche ou la droite.

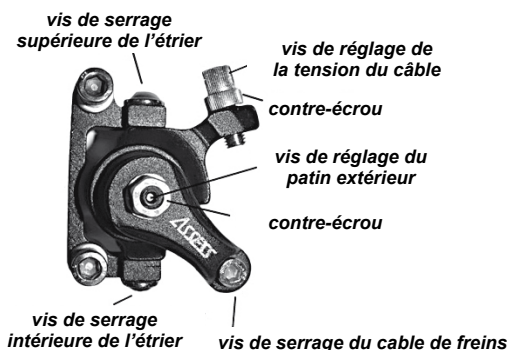
Vous pouvez ensuite régler le patin intérieur. Dévissez tout d'abord la vis de sûreté située à l'arrière de l'étrier, à l'aide d'une clé Allen de 2. Une fois cela fait, vous pouvez procéder au réglage proprement dit, à l'aide d'une clé Allen de 5. La distance entre les patins et les disques doit être aussi faible que possible, sans pour autant que les pièces ne frottent. Resserrez la vis de sûreté pour maintenir le réglage (couple de serrage 4 Nm). Réglez ensuite le patin extérieur. Sur les modèles Promax, ce réglage s'effectue en modifiant la tension du câble de freinage.

Desserrez la vis de serrage à l'aide d'une clé Allen de 5, réglez la tension du câble de freins, puis resserrez la vis de serrage (couple de serrage 6–8 Nm). Ici aussi, la distance entre le patin et le disque doit être aussi faible que possible. Les petits réglages peuvent être effectués au niveau de la vis de réglage du câble de freins, sur la manette de freins.

Avant d'utiliser le vélo, lisez les »indications générales pour freins à disques«, et vérifiez les vis des étriers et patins de freins.

Freins à disque mécaniques ASSESS (Typ III)

Les disques de freins mécaniques Assess doivent être réglés de manière à ce que le disque passe au milieu de l'étrier. Pour cela, desserrez les deux vis de serrage situées au dessus et en dessous de l'étrier, à l'aide d'une clé Allen de 4. L'étrier peut ensuite être décalé sur le côté. Après l'avoir placé correctement, resserrez les vis de serrage (couple de serrage 8 Nm).





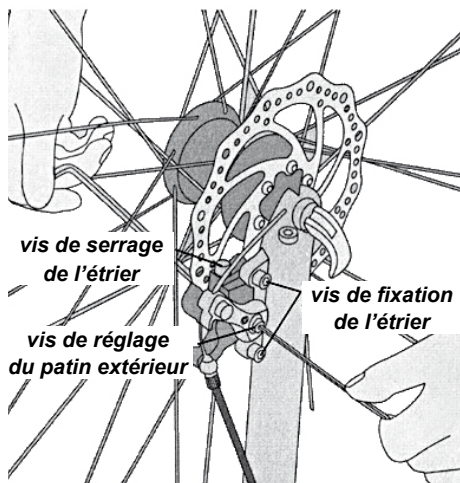
Vous pouvez ensuite régler le patin intérieur. Dévissez tout d'abord la vis de sûreté située sous l'étrier à l'aide d'une clé Allen de 2.

Puis, procédez au réglage proprement dit, à l'aide d'une clé Allen de 5. La distance entre les patins et les disques doit être aussi faible que possible, sans pour autant que les pièces ne frottent. Resserrez la vis de sûreté pour maintenir le réglage (couple de serrage 4 Nm).

Réglez maintenant la plaquette extérieure. Retirez la protection plastique de la vis de réglage, et desserrez le contre-écrou à l'aide d'une clé plate de 10. Vous pouvez ensuite régler la vis de réglage à l'aide d'une clé Allen de 2,5. La distance doit, ici aussi, être aussi faible que possible. Assurez le réglage en resserrant le contre-écrou (couple de serrage 5 Nm).

Enfin, réglez la tension du câble de freinage. S'il est beaucoup trop lâche, desserrez la vis de serrage (clé Allen de 4), retendez le câble, puis revissez la vis (couple de serrage 6 Nm). Les petits réglages peuvent être effectués au niveau de la vis de réglage du câble de freins. Avant d'utiliser le vélo, lisez les *»indications générales pour freins à disques«*, et vérifiez les vis des étriers et plaquettes de freins.

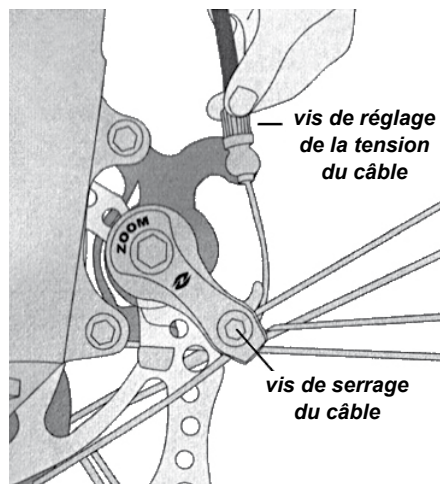
Freins à disque mécaniques ZOOM



Les freins à disque mécaniques Zoom doivent être réglés de manière à ce que le disque passe au milieu de l'étrier. Pour cela, desserrez la vis de serrage située sous l'étrier à l'aide d'une clé Allen de 5.

Vous pourrez ensuite déplacer l'étrier sur le côté. Une fois la bonne position trouvée, resserrez la vis de serrage (couple de serrage 8 Nm). Réglez ensuite le patin de freins intérieur. Il vous faudra pour cela desserrer la vis de sûreté sous l'étrier, à l'aide d'une clé Allen de 2,5. (ces vis ne sont pas visibles sur le schéma!)

Cela fait, vous pourrez procéder au réglage proprement dit, à l'aide d'une clé Allen de 5. La distance entre les patins et les disques doit être aussi faible que possible, sans pour autant que les pièces frottent. Resserrez la vis de sûreté pour maintenir le réglage (couple de serrage 4 Nm).



Réglez maintenant le patin de freins extérieur. Desserrez tout d'abord le contre écrou avec une clé plate de 8, puis réglez la vis de réglage à l'aide d'une clé Allen de 2,5. La distance doit, ici aussi, être aussi faible que possible. Assurez le réglage en resserrant le contre écrou (couple de serrage 5 Nm).

Enfin, réglez la tension du câble de freinage. S'il est beaucoup trop lâche, desserrez la vis de serrage (clé Allen de 5), retendez le câble, puis revissez la vis (couple de serrage 6 Nm). Les petits réglages peuvent être effectués au niveau de la vis de réglage du câble de freins.

Avant d'utiliser le vélo, lisez les *»indications générales pour freins à disques«*, et vérifiez les vis des étriers et patins de freins.

V-Brake



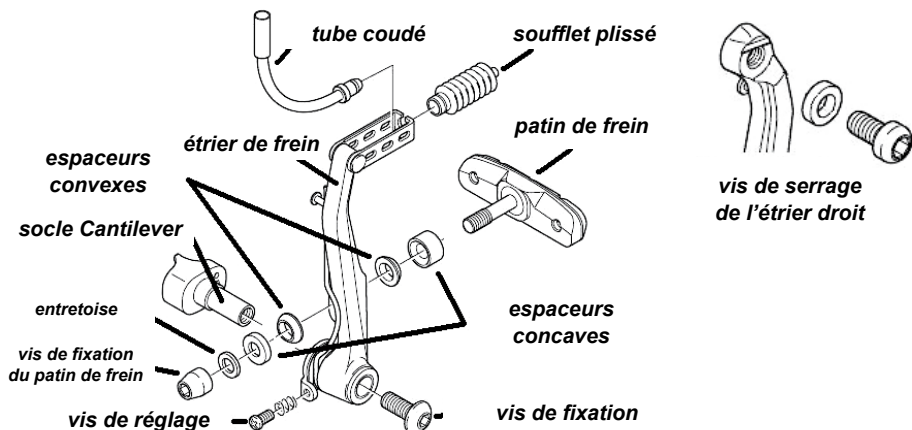
Le câble de freins des V-Brake s'insère par la gauche. Pour cela, compressez le frein et insérez le tube coudé en aluminium dans l'étrier. Le câble de freins est fixé côté droit par une vis de serrage. Cette vis permet un réglage approximatif de la tension du câble. Évitez de répéter cette opération trop souvent, cela endommagerait le câble.

Les patins doivent être réglés de manière à ce que toute leur surface soit en contact avec la jante lors du freinage

Positionnez les patins de manière à ce qu'ils viennent prendre contact bien au centre du bord de la jante, et bien parallèle. Les patins ne doivent surtout pas être trop haut, sans quoi il frotteraient sur le pneu et l'endommageraient.

Desserrez la vis du patin de freins et placez le patin de manière à ce que l'avant touche la jante, et que sa partie arrière soit à 1 mm de cette même jante. Cela évitera des crissemments lors du freinage. Pour desserrer la vis des patins, il vous faudra une clé Allen de 5 ou 6.

Une fois la bonne position trouvée, resserrez la vis (couple de serrage 8 Nm). Après avoir positionné les patins, vous pourrez retendre le câble de freins. Desserrez la vis de serrage d'un ou deux tours



et retendez le câble. Tendez le câble jusqu'à ce que la distance entre les patins et la jante soit de 1–2 mm. Resserez ensuite la vis de serrage (couple de serrage 6–8 Nm).

Afin d'équilibrer des deux côtés la distance entre les patins et la jante, vous pouvez régler la tension des ressorts des étriers de freins à l'aide d'une vis de réglage. Serrez la vis de réglage pour augmenter la tension sur l'étrier dont le patin est près de la jante. Si la tension est déjà élevée, vous pouvez bien entendu faire l'inverse, en desserrant la vis pour relâcher un peu le ressort. Pour assurer un potentiel de freinage optimal, les étriers de freins des V-Brake doivent être aussi parallèles (l'un par rapport à l'autre) que possible lorsqu'ils sont tirés. Si ce n'est pas le cas, vous pouvez éventuellement échanger les espaceurs au niveau des patins. Les espaceurs ayant une épaisseur différente, cela permet d'adapter le V-Brake à la largeur de la jante. Respectez bien l'ordre et le sens de montage des espaceurs. Une fois bien positionnés l'un par rapport à l'autre (voir schéma), ils formeront une sorte d'embout, sur lequel vous pourrez régler le patin de freins dans toutes les directions. Si le frein est trop ouvert en haut (en forme de V), vérifiez que les plus épais des espaceurs ne soit pas côté intérieur. Si c'est le cas, échangez-le avec l'espaceur plus étroit. Si le frein est trop fermé en haut (en forme de A), placez l'espaceur le plus étroit côté intérieur. Notez bien que selon les types de freins, les mâchoires ne doivent pas toujours forcément être parallèles.

Rétropédalage



Le rétropédalage n'existe que sur les vélos sans vitesses ou avec moyeu avec vitesses intégrées. Il est intégré au moyeu de roue arrière, et est actionné en pédalant en arrière.



Le rétropédalage ne requiert aucun entretien particulier. Il ne doit être vérifié qu'en même temps que la transmission et le roulement à billes du moyeu. La seule pièce du frein visible est le support de serrage, sur le côté gauche. Faites bien attention que la vis (couple de serrage 6–8 Nm), qui fixe la patte calage de frein ou à la patte de fixation du cadre soit toujours bien serrée. Si vous perdez cette vis, le rétropédalage ne fonctionnera plus.

Frein à tirage latéral



Le frein à tirage latéral est fixé au cadre ou à la fourche par un boulon. Ce boulon fait partie de l'étrier de frein et est serré par un écrou à douille. (ou un écrou normal sur les modèles plus simples). Vous aurez besoin pour cela d'une clé Allen de 5, ou d'une clé plate de 10 pour les écrous normaux.

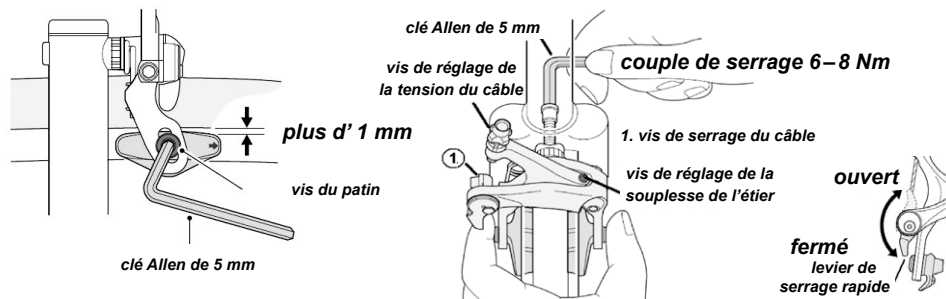
Lorsque vous serrez l'écrou à douille (couple de serrage 6–8 Nm), vérifiez bien que le frein est correctement positionné, car sa souplesse est également dépendante de l'écrou.

Positionnez les patins de manière à ce qu'ils viennent prendre contact bien au bord de la jante, et bien parallèle. Les patins ne doivent surtout pas être trop haut, sans quoi ils frotteraient sur le pneu et l'endommageraient.

Pour régler le patin, desserrez la vis de patins à l'aide d'une clé Allen de 4 ou de 5. Une fois la bonne position trouvée, resserrez la vis (couple de serrage 5–7 Nm).

Réglez la tension du câble de frein de manière à ce que les patins de freins, lorsque l'étrier est ouvert, soient des deux côtés à 1–2 mm des jantes. Desserrez la vis de serrage du câble de frein à l'aide d'une clé Allen de 5. Une fois la tension réglée, resserrez la vis de serrage (couple de serrage 5–6 Nm). Si, malgré ce réglage, un patin était mal positionné, vérifiez la souplesse du frein. Dans la plupart de cas, ce réglage s'effectue grâce à une vis de réglage, comme indiqué sur le schéma des freins à tirage latéral. Dans le cas contraire, ce réglage s'effectue au niveau du boulon de fixation.

Certains modèles de freins à tirage latéral, comme celui décrit ici, disposent d'un mécanisme permettant d'ouvrir légèrement le frein si vous désirez démonter la roue. Ce mécanisme doit être fermé lors du réglage des freins. Le levier le contrôlant se situe au niveau de la vis de serrage du câble de freins, comme indiqué sur le schéma ci-dessous. Assurez-vous lorsque vous roulez que ce mécanisme est bien fermé. Si ce n'était pas le cas, les freins pourraient perdre leur potentiel de freinage.



Freins U-Brake

Freins U-Brake roue avant



Passez le câble de freins avant à travers la vis creuse, par la gauche. Cette vis permettra ultérieurement de régler la tension du câble. Le câble de freins est fixé côté droit par une vis de serrage. Cette vis permet un réglage approximatif de la tension du câble. Évitez de répéter cette opération trop souvent, cela endommagerait le câble. Les patins doivent être réglés de manière à ce que toute leur surface soit en contact lors du freinage.

Desserrez la vis du patin de freins et placez le patin de manière à ce que l'avant touche la jante, et que sa partie arrière soit à 1 mm de cette même jante. Cela évitera des crissemments lors du freinage. Vous aurez besoin

pour cela d'une clé Allen de 5 ou 6, ou d'une clé à tube de 10. Resserrez ensuite la vis (couple de serrage 8Nm). Si les patins de freins ne sont pas correctement positionnés, vous pouvez retendre le câble de freins inférieur. Desserrez simplement la vis de serrage d'un ou deux tours et retendez le câble. Tendez le câble jusqu'à ce que les patins de freins soient à 1–2 mm des jantes. Resserrez ensuite la vis de serrage (couple de serrage 6–8 Nm).

A fin d'équilibrer des deux côtés la distance entre les patins et la jante, vous pouvez tourner le bouton de réglage située au niveau du point d'attache des freins à l'aide d'une clé plate de 12 ou de 13. Tendez la mâchoire si son patin touche la jante ou en est trop proche. Pour cela, desserrez légèrement la vis de serrage de la mâchoire de freins à l'aide d'une clé Allen de 5.

schéma pour la roue arrière

vis de serrage



vis de fixation

bouton de réglage

Tournez le bouton de réglage gauche dans le sens des aiguilles d'une montre, celui de droite en sens inverse des aiguilles d'une montre. En tendant les mâchoires de freins, vous éloignerez les patins des jantes. Une fois la distance entre les patins de freins et la jante ajustée, fixez le bouton de réglage en serrant la vis de serrage (couple de serrage 6–8 Nm). Naturellement, il est possible de faire l'inverse si jamais les mâchoires de freins étaient trop tendues.

Freins U-Brake roue arrière

Le câblage du frein arrière U-Brake est différent de celui du frein avant. Il vous faudra un câble supplémentaire pour relier les mâchoires gauches et droites, appelé câble de liaison. Il passe à droite par la mâchoire de freins et est fixé à gauche par une vis creuse. Selon le type de cadre du BMX, ce câble est plus ou moins long.

Pour les cadres où le câble inférieur du rotor passe à travers le tube de selle du cadre, le câble de liaison est très court. Dans les cas où le câble de rotor s'arrête avant le tube de siège du cadre, le câble de liaison est très long et forme un arc jusque devant le tube de selle.

Le câble inférieur du rotor et le câble de liaison sont reliés par une niche de câble. La niche de câble est fixée au câble inférieur du rotor à l'aide d'une vis creuse, devant ou derrière le tube de selle selon le type de cadre.

Passez tout d'abord le câble de liaison au travers de la mâchoire de freins droite, tirez le câble, puis fixez-le à la mâchoire gauche à l'aide de la vis creuse. Vous pouvez maintenant régler le frein, exactement comme pour le frein avant. Consultez éventuellement le paragraphe ci-dessus.



N'oubliez pas que le système de freinage doit fonctionner à 100 % avant de pouvoir rouler !!!

Vous êtes responsable du montage de votre vélo. Si vous rencontrez trop de difficultés, n'hésitez pas à demander l'aide d'un spécialiste. Vous serez alors certain que votre vélo est sûr et prêt à l'emploi.

Frein à tambour

Tout comme le frein à rétropédalage, le frein à tambour est intégré au moyeu de la roue arrière. Il peut cependant également être intégré au moyeu de roue avant ou à la dynamo dans le moyeu.

Le frein à tambour ne nécessite aucun entretien particulier. Toutefois, il est actionné par un câble de freins, dont la tension doit être adaptée à l'usure des patins de freins. Généralement, la tension se règle à l'aide d'une vis de réglage située au niveau du raccord entre le câble et le frein à tambour, ou au niveau de la manette de freins. Si le frein à tambour ne freine plus lorsque vous actionnez la manette de freins, même en tendant le câble, les patins de freins sont usés et doivent être changés.

En montant/démontant les roues, assurez vous que le support de serrage soit bien fixé à la patte de fixation du cadre ou de la fourche. Si vous utilisez un bandage de freins, il doit être remonté correctement et ses vis contrôlées régulièrement (couple de serrage 6–8 Nm).

Si le support de serrage est mal monté, le frein à tambour ne fonctionnera pas, et pourrait de plus endommager le cadre et la fourche au cas où le vélo serait quand même utilisé.

7. Moyeux / Roues / Rayons

Réglage des roulements de moyeux

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

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 kilométrage, 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.

Dynamo dans le moyeu



Les moyeux à dynamo ne diffèrent pas des moyeux de roue avant classiques ou avec attache rapide. Il faudra toutefois faire attention à la position du raccord de courant et au sens de rotation. Consultez le paragraphe *»éclairage / dynamo dans le moyeu«*.

8. 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.

9. Éclairage

Dynamo

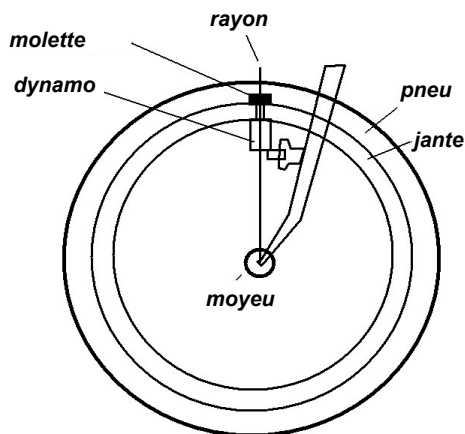
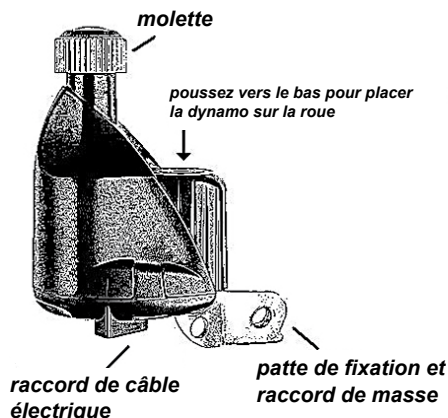
Standard

La dynamo standard est placée sur le côté de la roue. Placez-la sur la roue, ou retirez-la pour allumer/éteindre la lumière. Certaines dynamos sont équipées d'un bouton ou d'un levier, mais pour la plupart, l'ensemble de la dynamo est mobile, et relié à une charnière. Pour assurer le bon fonctionnement de la dynamo, il est important de bien la placer.

La molette de la dynamo doit bien toucher le pneu. Si le pneu est équipé d'un emplacement spécial pour la dynamo, la molette doit y être placée. L'axe vertical de la dynamo, passant au milieu de la molette, doit être parallèle au rayon de la roue. Ce réglage s'effectue au niveau de la charnière reliant la dynamo à la fourche ou au cadre.

Il sera parfois nécessaire, pour obtenir un résultat optimal, de tordre légèrement la fixation de la dynamo. Toutefois, ne le faites qu'en dernier recours, et très prudemment. Une fois la dynamo correctement placée, vous pourrez vérifier si elle fonctionne. Placez pour cela la dynamo sur le pneu, et faites-le tourner.

Si une des lampes ne fonctionne pas, vérifiez les fils de contacts de la lampe et les raccords à la dynamo. Si les deux lampes ne fonctionnent pas, débranchez l'une d'elles et revérifiez. Si l'autre lampe fonctionne, le problème provient de celle que vous avez débranchée. Inversez les fils, il se peut qu'ils soient tout simplement branchés à l'envers. Si cela ne fonctionne toujours pas, faites la même chose avec l'autre lampe.



Ces problèmes ne se produisent qu'avec des éclairages à câbles doubles. Sur les installations à câble unique, la masse est directement reliée au cadre. En cas de problème, il faudra vérifier l'attache de la dynamo. Si elle n'est pas assez serrée, ou s'il y a trop de vernis sur la fourche ou le cadre, il se peut que le courant ne passe pas. Dans ce cas, grattez le vernis au niveau de l'attache pour rétablir le contact.

Si le problème persiste, contactez le fabricant ou le distributeur.

Dynamo dans le moyeu

Montez la roue avant de manière à ce que la borne de connexion de la dynamo soit à droite, dans le sens de la marche. La borne de connexion doit être placée sur la fourche. Pour le montage, voyez le schéma ci-dessous. Notez que la borne doit être vers le haut.

Une fois les écrous de l'axe serrés (couple de serrage 20Nm), n'essayez pas de bouger la borne de connexion en forçant! Vous risqueriez de l'endommager ou d'arracher un fil à l'intérieur. Fixez le câble à la fourche ou la tige de panier de manière à ce qu'il ne se



coince pas dans les rayons ou d'autres pièces en roulant. Si l'écart entre la dynamo et le phare varie en roulant, par exemple avec une fourche suspendue, assurez-vous que le câble ne soit ni trop lâche, ni trop tendu. Effectuez le branchement de manière à ce que le câble fasse passer le courant de la borne de connexion du phare à la borne de connexion de cadre. Pour débrancher le phare, retirez la prise de la dynamo.

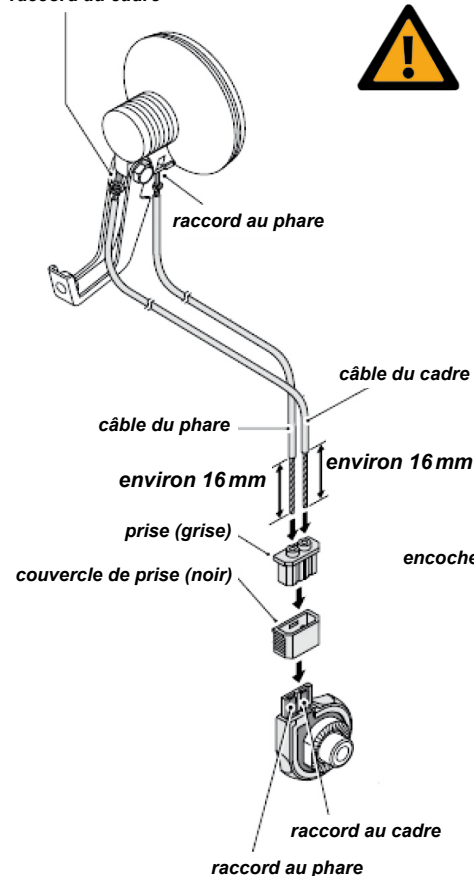


Ne roulez pas ainsi, car le câble pourrait se coincer dans la roue. Avant d'enlever la roue, débranchez la prise. Si les câbles sont tirés brutalement, ils peuvent être endommagés et provoquer des faux contacts.

raccord au cadre



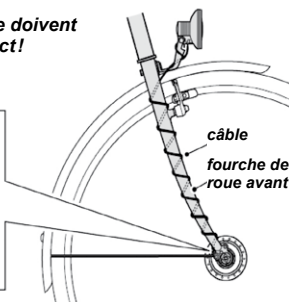
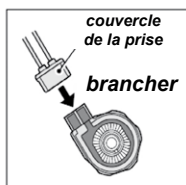
Attention: Ne branchez pas les câbles à l'envers, sinon le phare ne fonctionnera pas. Enroulez les extrémités du câble avant de la brancher, pour qu'il ne s'effiloche pas.



Placez bien les câbles dans les encoches.



Les deux câbles ne doivent pas entrer en contact!



Phare arrière

Standard

Il existe de nombreux types de phares arrière, leur seule différence étant que certains ont un raccord de câble, d'autre deux. Les phares avec un raccord unique sont reliés par un câble à la dynamo, tandis que la masse est reliée au garde boue ou au porte-bagages. Sur ces modèles, vérifiez les vis d'attache (et les autres vis). Si le phare est mal fixé, ou la couche de vernis du garde boue ou du porte-bagages est trop épaisse, le courant ne passera pas. Sur les modèles à double câble, il se peut que les câbles soient inversés, ce qui provoque un court-circuit et empêche le phare d'éclairer. Dans ce cas, inversez le branchement.

Phares à piles

Les phares à piles sont indépendants de la dynamo, et doivent être allumés séparément. Avant la première utilisation, il faudra éventuellement retirer une languette du phare. Cette languette sépare la pile du phare, pour empêcher qu'il ne s'allume accidentellement. Une fois la languette retirée, le circuit électrique est fermé, et le phare peut être allumé ou éteint avec un interrupteur. Les piles de ces phares ont une autonomie qui dépasse généralement les 100 heures d'utilisation.

Phare avant

Standard

Les phares standards sont généralement reliés par un câble à la dynamo, et leur masse au support de phare. Si le phare ne fonctionne pas, vérifiez le câble et les vis d'attache du phare. Un excédent de vernis sur la fourche, ou un défaut de serrage d'une vis peut empêcher le passage du courant.

Pour dynamo dans le moyeu

Les phares pour dynamo dans le moyeu sont généralement équipés d'un interrupteur, ainsi que de deux câbles de raccord. Leur principe de fonctionnement n'est pas différent de celui des phares standard. En cas de dysfonctionnement, vérifiez tout d'abord l'interrupteur, et actionnez-le plusieurs fois. Il se peut qu'il ne soit pas bien enfoncé. Si le problème persiste, vérifiez les câbles.



S'il y en a un, commencez par débrancher les câbles du phare arrière. Si le phare avant ne fonctionne toujours pas, le problème vient des branchements ou du phare lui-même. Si non, vérifiez le raccord à la dynamo dans le moyeu, et inversez éventuellement les câbles. Une fois le problème réglé, rebranchez le phare arrière.

Accessoires spéciaux pour BMX et Dirtbikes

Systèmes rotor

Rotor F-SET



Le système rotor F-SET combine rotor et jeu de direction. Le jeu de direction est similaire à un jeu Ahead. Il se règle de la même manière, indépendamment du réglage des freins. Consultez le chapitre *»Potence / guidon / jeu de direction – Jeu de direction Ahead«*.

Le rotor lui-même est installé dans le cadre. Une ouverture sur le côté du tube

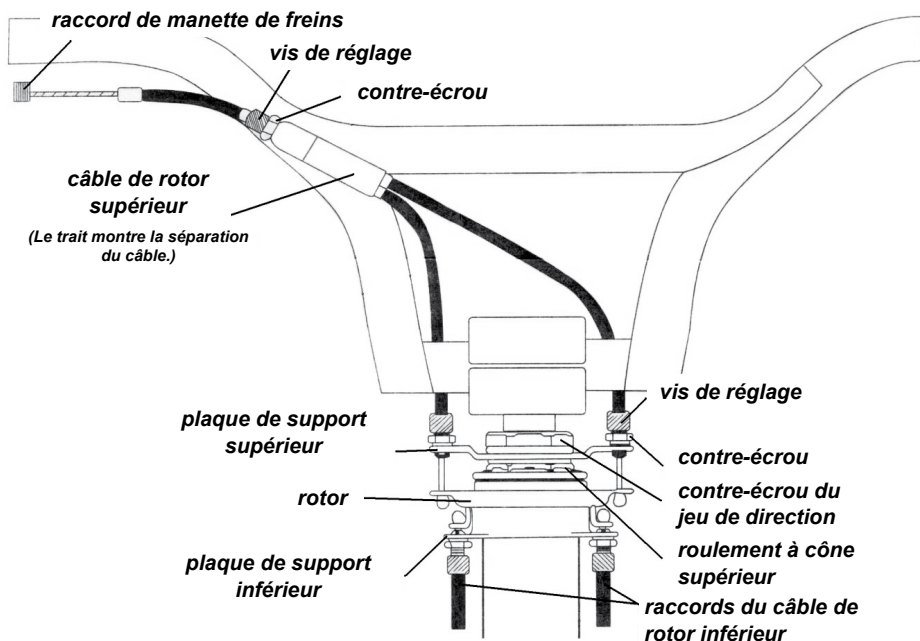
de direction, fermée par un bouchon en caoutchouc, permet de changer les câbles. Lorsque vous réglez le frein arrière, assurez-vous que le câble supérieur du F-SET ne soit pas trop tendu. La vis de réglage au niveau du levier de freins devrait être, dans la mesure du possible, vissée au maximum, car l'amplitude de mouvement du rotor est limitée. Les réglages du frein arrière dépendent du type de freins. Consultez le paragraphe *»freins«*. Si le frein arrière est difficile à actionner, vérifiez les câbles et huilez-les avec de l'huile de silicone ou de l'huile de téflon.

Si les câbles sont libres, mais que les freins coincent, vérifiez la tige de fourche. Si elle est trop sale ou sèche, le rotor ne pourra pas tourner correctement. Dans ce cas, nettoyez la tige de fourche et graissez-la. Le frein devrait ensuite fonctionner plus facilement.

Rotor standard

Le système rotor standard est composé de cinq pièces: les câbles de freins supérieurs et inférieurs, une plaque de support supérieure, une plaque de support inférieure, ainsi que le rotor. Commencez par monter le câble supérieur. Le côté du câble n'ayant qu'un embout de raccord est fixé à la manette de freins. De l'autre côté, l'embout le plus court est vissé dans le pas de vis de la plaque de support supérieure qui est plus proche de la manette de freins (à vous de décider si vous désirez avoir le frein arrière à gauche ou à droite). L'embout le plus long est vissé dans l'autre pas de vis de la plaque supérieure. Fixez ensuite les deux têtes de câble au rotor.





Une fois le câble supérieur installé, assurez-vous qu'il n'a pas de jeu. Pour cela, desserrez tant qu'il le faudra les vis de serrage situées au niveau de la séparation du câble et aux bouts inférieurs du câble. Assurez-vous que le filetage est encore suffisamment enfoncé dans la séparation et la plaque de support, puis serrez les contre écrous (couple de serrage 6 Nm).

Les deux vis de réglages de la plaque de support devraient être serrées de la même manière. Le câble de rotor inférieur est généralement déjà monté. Si ce n'est pas le cas, fixez la partie double à la plaque de support inférieure, puis serrez les contre écrous (couple de serrage 6 Nm). Tirez l'autre bout du câble jusqu'au frein arrière. Selon les modèles, vous devrez parfois le fixer au cadre avec une vis de réglage, avant de pouvoir le raccorder au frein arrière.

Pour les réglages des freins, consultez les chapitres correspondant au modèle de freins. Après avoir réglé les freins, vous pourrez affiner le réglage des câbles de rotor, au niveau de la séparation du câble et de la plaque de support inférieure, voire au niveau du cadre selon les modèles. Serrez enfin les contre écrous (couple de serrage 6 Nm).

Si le rotor coince, contrôlez les câbles. S'ils sont pliés, redressez-les. Vous pouvez également graisser les câbles de freins, pour réduire la résistance du système. Utilisez à cet effet de l'huile de téflon ou de l'huile de silicone.

Cale-pieds / pegs



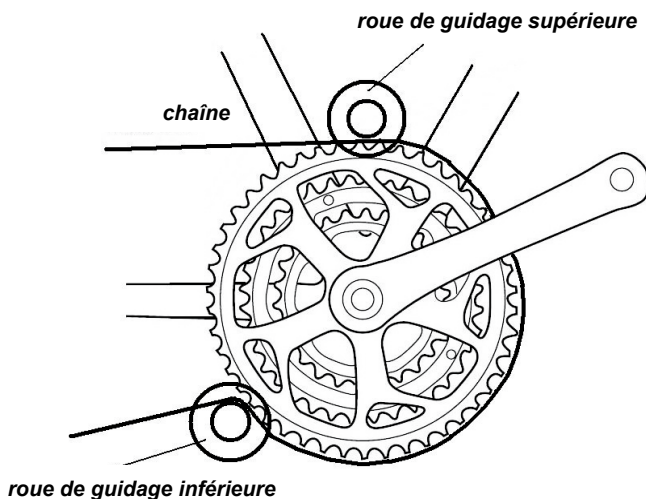
Avant de monter les cale-pieds, retirez les écrous des axes. Les cales-pieds doivent être plaqués au cadre, sans quoi l'axe risque de se tordre. Les écrous de l'axe sont ensuite vissés sur l'axe à l'intérieur du cale-pied. Cela permet d'éviter une torsion ou un décrochage de l'axe lors d'éventuels sauts ou grinds.



Attention : La garantie ne s'applique pas aux dommages provoqués lors de figures ou cascades.

Guide-chaîne

Pour régler le guide-chaîne, passez tout d'abord sur le grand pignon. Le guide-chaîne doit être réglé de manière à ce que la roue de guidage supérieure soit à l'endroit où la chaîne touche le plateau à l'avant. Pour cela, vous pouvez tourner la plaque de fixation sur le pédalier. Il vous faudra pour cela dévisser toutes les vis qui empêchent la plaque de tourner. Une fois le bon angle trouvé, réglez la hauteur de la roue de guidage. Pour cela, il vous faudra desserrer le boulon de la roue de guidage.



La roue de guidage doit être aussi proche que possible de la chaîne, sans pour autant pousser celle-ci vers le bas. Une fois la bonne position trouvée, vous pourrez revisser les vis d'attache de la plaque de fixation. Réglez enfin la roue de guidage inférieure, qui doit elle aussi être le plus près possible de la chaîne. Ici aussi, vous devrez desserrer son boulon.

11. Notice de montage pour les vélos pliants



Avant d'utiliser le vélo, il est nécessaire de vérifier toutes les attaches rapides. Si vous pouvez fermer les attaches rapides sans forcer, cela indique que la tension est correcte. Cependant les attaches rapides doivent toujours pouvoir s'ouvrir sans l'aide d'outils !

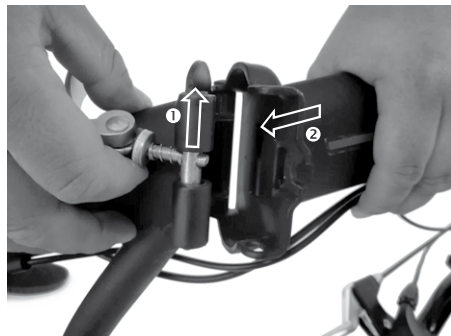
1. Tige de selle

Tirer la tige de selle avec la selle à la hauteur souhaitée et la fixer à l'aide de l'attache rapide.



2. Cadre

Déverrouiller l'écrou de sécurité et plier le cadre du vélo. Fermer l'attache rapide (fermement).



3. Guidon

Ouvrir l'écrou de sécurité du guidon et déplier le guidon jusqu'à ce qu'il s'enclenche. Fermer l'attache rapide (fermeture).



4. Pédales

Monter les pédales (R + L – bien prendre en considération ces indications) et déplier les pédales.



Plier le vélo pliant

Pour plier le vélo, il vous suffit de suivre les étapes précédentes en commençant par la dernière. (Les pédales doivent être pliées et non démontées!)

Avant de rouler, vérifiez le serrage de toutes les vis de votre vélo !

Nos vélos sont montés à 85 % à leur sortie d'usine. Il peut arriver que vous deviez revoir le réglage du changement de vitesses et des freins.

Si votre vélo a été abîmé pendant le transport, contactez-nous par e-mail !

Nous vous aiderons le plus rapidement possible !

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

E-Mail: service@ks-cycling.com

Retrouvez la notice ainsi que des vidéos sur :

<http://www.ks-cycling.fr/montage>