

NOTICE D'UTILISATION

Votre E-Bike CANTALOUPE



Fabricant:

Leader 96 Ltd

4000 Plovdiv, 19 Sedjanka str.

Bulgaria

Tel.: 08 05 0800 09 (appel gratuit)

Fax: +49/(0)202/608 49 04 / E-Mail: service@ks-cycling.com

Version 2021 / Notice d'utilisation 2021

ADORE CANTALOUPE E-Bike 127E, 128E

Nous tenons tout d'abord à vous remercier d'avoir opté pour un vélo à assistance électrique.

Avant les premiers coups de pédales, il est nécessaire de procéder au montage soigneux 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

D - 42389 Wuppertal

Allemagne

E-Mail: service@ks-cycling.com



Montage, inspection et réparation

Veuillez 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 100 à 200 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 afin de faire réparer le vélo. 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, veuillez 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 être 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 électrique (VAE) est prévu pour être utilisé sur des routes, du gravier léger, des chemins forestiers aménagés. Le 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 autorisé : 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 réglé. 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 catadioptres 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.

Notez le numéro de cadre car, en cas de vol, nous ne serons pas en mesure de vous le communiquer. En effet, les numéros de cadre ne sont pas archivés.



Conseils pour le stockage du vélo

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 VAE et de la stocker 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 stocker 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

NETTOYAGE

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

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 billes 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 décroince.

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'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.

Si la batterie ne fonctionne plus, merci de contacter rapidement notre SAV :

service@ks-cycling.com



Transport

Les batteries sont soumises à la loi sur les matières 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. Veillez également à respecter les autres réglementations nationales.

Le VAE pèse environ 25kg. Veuillez prendre en compte ce poids lors de tout transport sur un porte vélo.



Accidents et problèmes, vibrations, dégradations, pièces de rechange

Si vous rencontrez des problèmes électriques avec votre VAE, 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. Veuillez contacter 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
D - 42389 Wuppertal
Allemagne
E-Mail: service@ks-cycling.com



Possibilité de transport

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



Collecte des déchets

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

SOMMAIRE

1. Potence / Guidon / Jeu de direction	11
Guidon	11
Plongeur de potence à cône ou standard	11
Potence réglable	12
Potence Ahead	12
Jeu de direction standard ou 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 droite	15
Tige de selle suspension	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 / Octalink	19
Pédalier BMX 3 pièces	20
5. Changement de vitesses	20
Dérailleur avant	20
Système à collier (standard)	20
Instructions de montage direct (Vélo de course)	22
Dérailleur arrière	22
Moyeu à vitesses intégrées	24
Moyeu à 3 vitesses intégrées Sturmey Archer	24
Moyeu à 3 vitesses intégrées SHIMANO Nexus	25
Lever de vitesses	25
Poignée tournante	25
Easyfire / Rapidfire	26
Lever Dual-Control (Vélo de course)	26
6. Freins	28
Freins à disques	28

Informations générales sur les freins à disques	28
PROMAX	29
ASSESS (Typ III)	29
ZOOM	30
V-Brake	31
Freins à rétropédalages	32
Freins à tirage latérale / Freins de course	33
U-Brake	34
U-Brake sur la roue avant	34
U-Brake sur la roue arrière	35
Freins à tambour	35
<u>7. Moyeux / Roues / Rayons</u>	36
Réglage des roulements de moyeu	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. Eclairage</u>	39
Dynamo	39
Dynamo dans le moyeu	40
Feu arrière	42
Feu avant	42
<u>10. Notice de montage pour les vélos pliants</u>	43
<u>11. Valeurs indicatives pour les couples de serrage</u>	45
<u>12. Chargement de la batterie</u>	47
<u>13. Compteur</u>	49
Utilisation	49
<u>14. Batterie - Entretien et sécurité</u>	52
<u>15. Spécificités VAE</u>	53
<u>Certificat de conformité</u>	55

1. Potence / Guidon / Jeu de direction

Guidon



vis de fixation

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

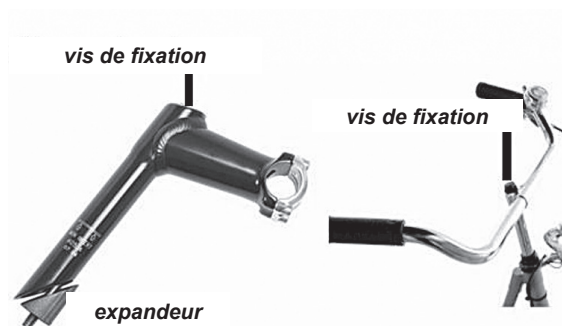
Afin de régler le guidon, desserrer la/les vis de fixation de la potence et tournez le guidon dans la position correcte. Resserrez la/les vis de fixation (couple de serrage 10 – 20 Nm).

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

Plongeur de potence à cône ou standard



vis de fixation

expandeur

vis de fixation

Le plongeur de potence à cônes est fixé dans le pivot de la fourche à l'aide d'un boulon (couple de serrage 20 Nm). Pour cela, vous aurez également besoin d'une clé Allen 6. Pour certains modèles, comme par exemple les vélos hollandais, une clé plate 10, 11 ou 12 mm est nécessaire.

Les vis de fixation se situent sur ou dans la potence.



Sur la potence, il y a une marque gravée dans le matériau qui montre la limite à ne pas dépasser pour sortir la potence de la fourche.

Si vous dépassez cette limite, la potence ou le pivot de la fourche risquent de se casser, entraînant éventuellement des blessures graves.

Potence réglable



De nombreux VTC et vélos de ville sont équipés d'une potence réglable. Celle-ci est montée de la même manière qu'une potence à plongeur à cônes mais vous avez la possibilité de régler l'angle d'inclinaison de la potence.

Pour cela, dévissez la vis située sous la potence à l'aide d'une clé Allen 6

puis choisissez l'inclinaison qui vous convient. Puis resserrez la vis (couple de serrage 20 Nm). Les deux vis situées sur le dessus de la potence sont sécurisées et ne doivent pas être dévissées. S'il y a du jeu dans la potence ou le guidon, il est nécessaire de resserrer la vis d'inclinaison de la potence. Si cela ne solutionne pas le problème, la potence est peut être endommagée.

Les potences réglables ne sont pas aussi robustes que les potences standard d'une pièce. L'ajout d'une charnière les fragilise. C'est pourquoi, les vélos très sportifs ne sont pas équipés de potence réglable.

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 standard ou fileté

contre-écrou



Afin de pouvoir régler le jeu de direction, vous aurez besoin de deux clés de serrage de 32 mm (fourche filetée ou tige de potence 1") ou de 36 mm (fourche filetée ou tige de potence 1 1/8") : une pour dévisser le contre-écrou et l'autre pour le cône de serrage.

Sur certains modèles, ce dernier est strié. Dans ce cas, une pince sera nécessaire.

Posez les clés sur le contre-écrou et sur le cône de serrage. Ces deux pièces sont bloquées ensemble. Desserrez le contre-écrou et faites 2-3 rotations dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Actionnez maintenant le frein avant et faites osciller le vélo d'avant en arrière. Si la fourche émet des craquements, tournez le cône de serrage dans le sens des aiguilles d'une montre vers la droite jusqu'à ce que les craquements s'arrêtent. Tenez le cône de serrage avec la clé et vissez de nouveau le contre-écrou avec l'autre clé. Actionnez de nouveau le frein avant et vérifiez si les craquements ont disparu. Soulevez le devant du vélo et tournez le guidon à droite et à gauche. Le cône de serrage ne doit ni bloquer, ni craquer, ni frotter.

Jeu de direction Ahead



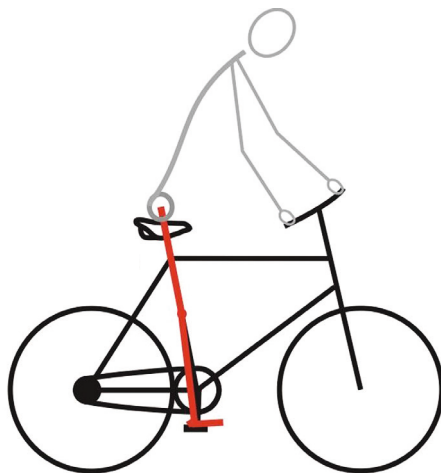
Afin de régler le jeu de direction, celui-ci doit être desserré. Pour cela, il suffit de dévisser une ou deux vis situées sur chaque côté de la potence.

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 en 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.

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'horizontal, 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 (20Nm) 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 casser ou de plier, ce qui pourrait entraîner des blessures graves.

Tige de selle droite



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 à suspension

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



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.

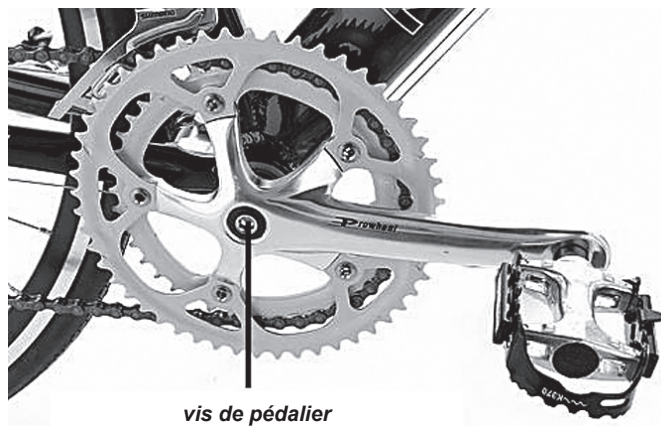
Gauche et droite sont indiquées en considérant que vous êtes assis sur le vélo. La pédale droite se visse dans le sens des aiguilles d'une montre, comme une vis classique. La pédale gauche, quant à elle, **se visse dans le sens inverse des aiguilles d'une montre (filetage inversé)**.

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. 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.

4. Manivelles / Roulement de pédalier (Travail 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 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 beachcruisers, 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 / 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 « Roulement 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 de pédalier Fauber ».

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

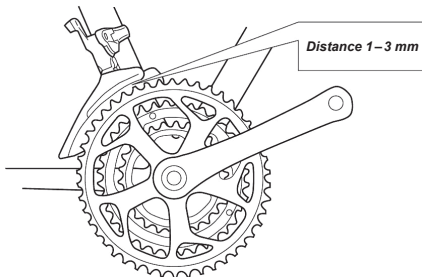
Pour bien fixer les manivelles sur l'axe, vissez d'abord les vis de pédalier sur les côtés (Couple de serrage 20 Nm). Serrez ensuite les vis de serrage, qui passent au travers des manivelles.

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 40 Nm). 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 M 8. Pour cela, vous pouvez retirer la manivelle de l'axe.

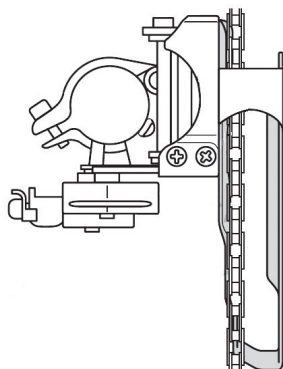
5. Changement de vitesses (Travail d'un professionnel!!)

Dérailleur avant



Système 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 vérifier 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 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.

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 „Lever Dual Control“.

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.

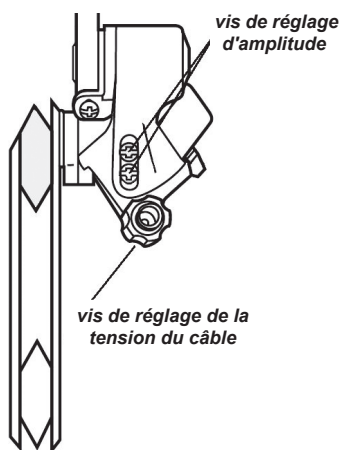
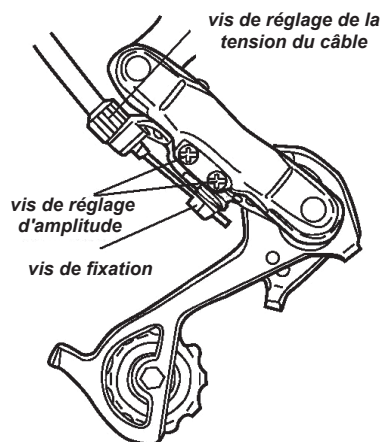
Le dérailleur arrière doit être à la verticale, donc parallèle à l'axe vertical du vélo. Si ce n'est pas le cas, ne commencez pas les réglages. Contactez le fabricant ou le fournisseur, pour savoir ce que vous devez faire.

Sur certains modèles, la patte de fixation du dérailleur peut être changée. Dans les autres cas, la pièce pourra éventuellement être redressée 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.

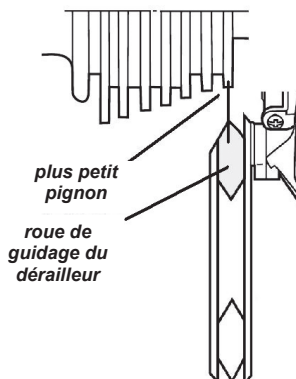
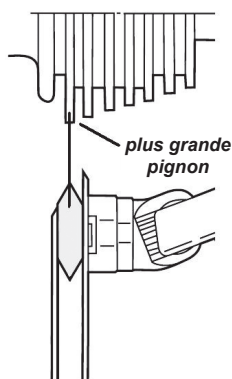
Une des vis règle la course du dérailleur vers le bas (et vers le cadre), l'autre la course du dérailleur vers le haut (et vers les rayons).

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“.

Moyeu à vitesses intégrées

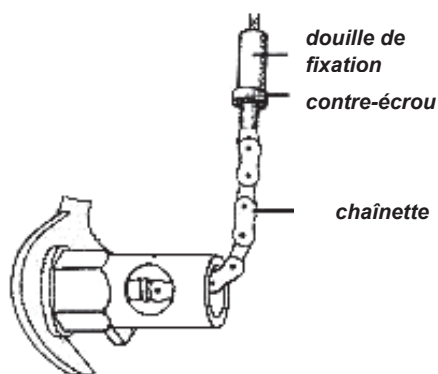
Moyeu à 3 vitesses intégrées Sturmey Archer

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 3 vitesses intégrées SHIMANO Nexus



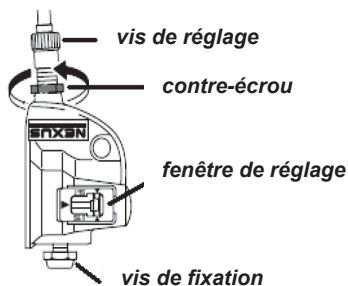
Ce modèle est raccordé à la manette de vitesses par un boîtier de vitesses. N'effectuez ce réglage qu'après avoir installé la roue arrière et réglé la tension de la chaîne. Reportez-vous au paragraphe « Chaîne, tension de la chaîne ».

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



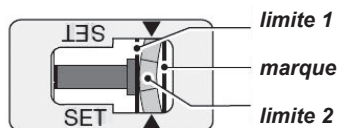
contre-écrou peut être resserré (couple de serrage 5 – 6 Nm).

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.

Levier de vitesses

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.

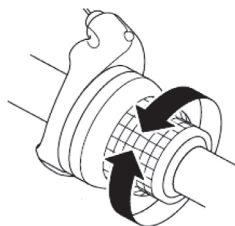


Les vitesses sont le plus souvent clairement indiquées sur la manette de droite, actionnant le dérailleur arrière, ce qui n'est pas forcément le cas sur la manette de gauche, qui actionne le dérailleur avant.

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

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.



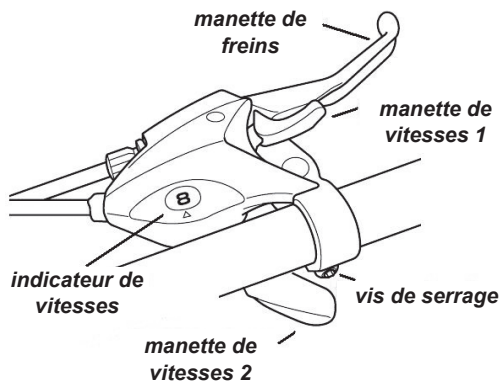
Selon le modèle (Easyfire ou Rapidfire) et le type de dérailleur, il se peut que ce soit l'inverse. À vous de vérifier.



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 ».

Levier 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.

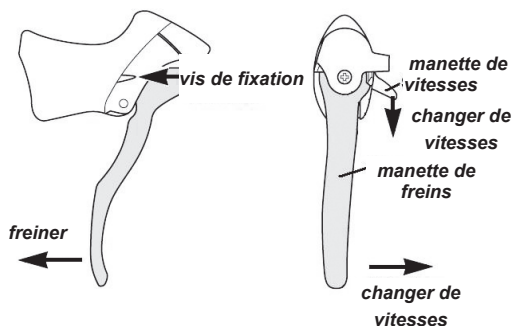
Ainsi, elle a un double usage: si vous la tirez vers le guidon, elle actionne le frein; si vous la poussez vers le côté, vous passez sur le plateau ou le pignon supérieur. Sur la manette de droite, vous avez la possibilité de passer deux vitesses à la fois. La manette de freins doit pour cela être enfoncée 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.



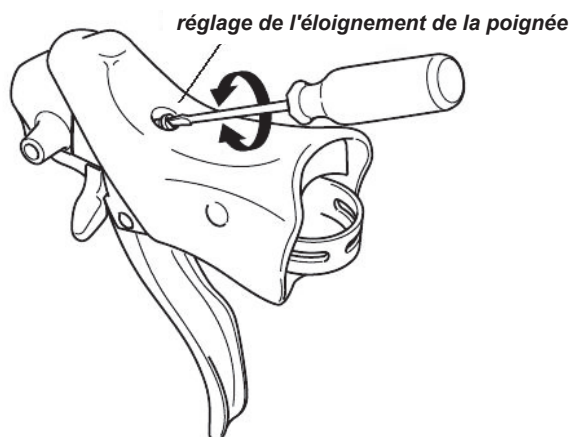
Il en va de même si vous roulez avec le petit plateau et le petit pignon. Poussez légèrement la manette vers l'intérieur, afin que le dérailleur se décale légèrement vers l'extérieur et ne frotte plus contre la chaîne.

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 disques



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 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.

PROMAX freins à disques mécaniques

molette de réglage rouge



vis de serrage du câble de freins



vis de sûreté plaque de réglage

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 disques 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

vis de serrage supérieure de l'étrier

vis de réglage de la tension du câble

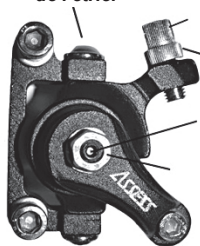
contre-écrou

vis de réglage du patin extérieur

contre-écrou

vis de serrage inférieure de l'étrier

vis de serrage du câble de freins





possible, sans pour autant que les pièces ne frottent. Resserrez la vis de sûreté pour maintenir le réglage (couple de serrage 4 Nm).

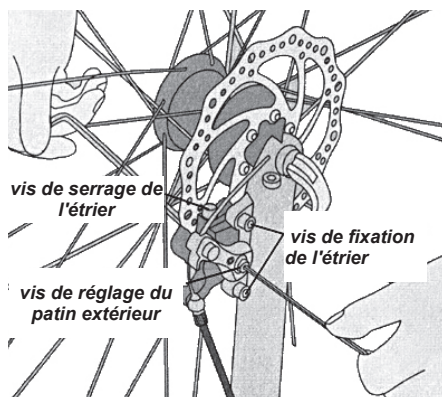
Régalez maintenant la plaquette extérieure. Retirez la protection plastique de la vis de réglage, et desserrez le contre-écrou à l'aide d'une clé plate de 10. Vous pouvez ensuite régler la vis de réglage à l'aide d'une clé Allen de 2,5. La distance doit, ici aussi, être aussi faible que possible. Assurez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

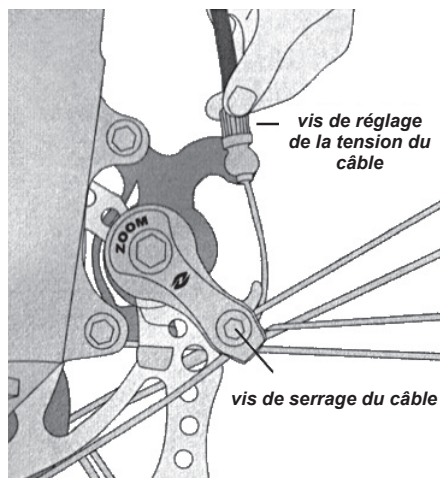


Régalez ensuite le patin de freins intérieur. Il vous faudra pour cela desserrer la vis de sûreté sous l'étrier, à l'aide d'une clé Allen de 2,5. (Ces vis ne sont pas visibles sur le schéma!)

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).

Régalez 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).

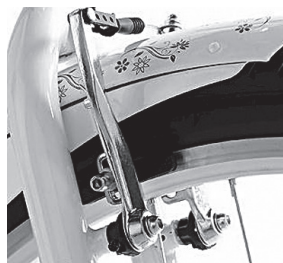


Enfin, réglez la tension du câble de freinage. S'il est beaucoup trop lâche, desserrez la vis de serrage (clé Allen de 5), retendez le câble, puis revissez la vis (couple de serrage 6 Nm). Les petits réglages peuvent être effectués au niveau de la vis de réglage du câble de freins.

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 hauts, sans quoi ils froteraient sur le pneu et l'endommageraient.

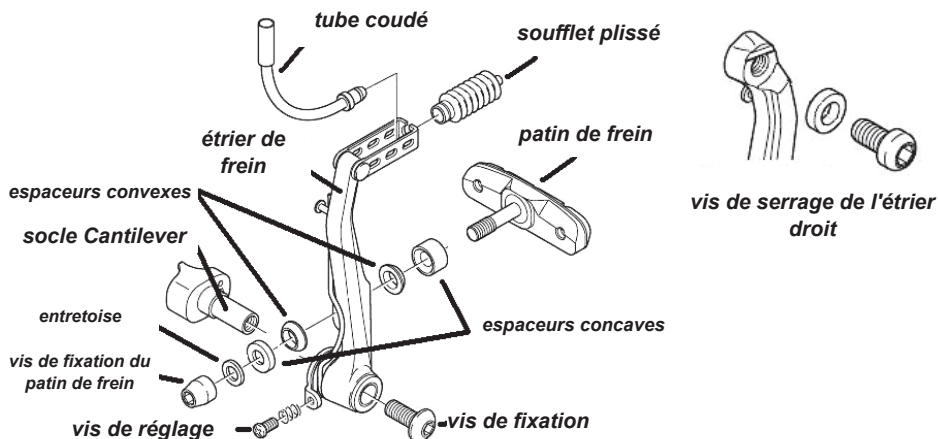
Desserrez la vis du patin de freins et placez le patin de manière à ce que l'avant touche la jante, et que sa partie arrière soit à 1 mm de cette même jante.

Cela évitera des crisements 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. Resserrez 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.

Freins à rétropédalages



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.

Freins à tirage latérale / Freins de course



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 hauts, sans quoi ils froteraient sur le pneu et l'endommageraient.

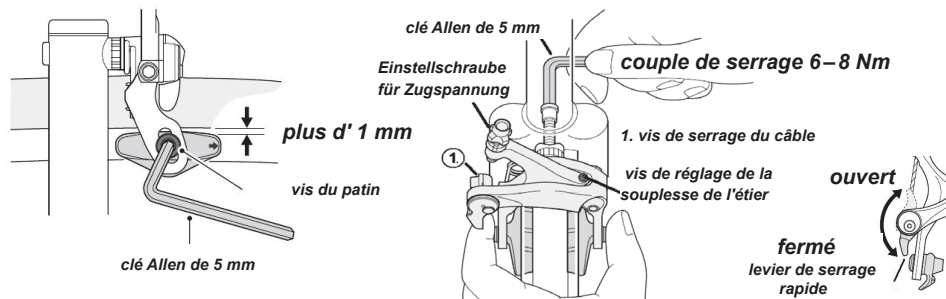
Pour régler le patin, desserrez la vis de patins à l'aide d'une clé Allen de 4 ou de 5. Une fois la bonne position trouvée, resserrez la vis (couple de serrage 5 – 7 Nm).

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

U-Brake sur la 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 crisements 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 8 Nm).

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).

Afin 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.

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.

U-Brake sur la roue arrière

schéma pour la roue arrière

vis de serrage



vis de fixation

bouton de réglage

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.

Freins 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 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 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 „Eclairage / 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 progressive-

ment 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. Eclairage

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.

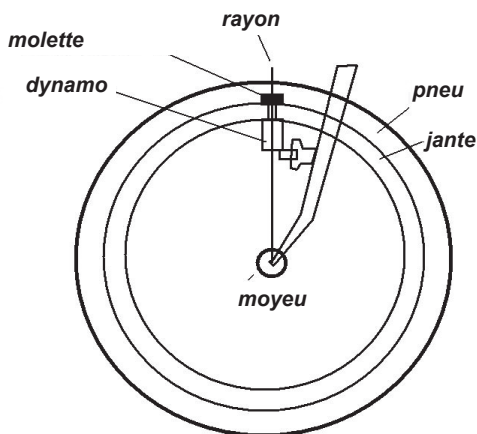
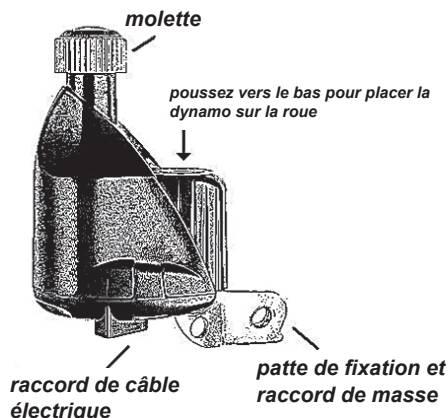
Pour assurer le bon fonctionnement de la dynamo, il est important de bien la placer.

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 vérifiez. 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 20 Nm), n'essayez pas de bouger la borne de connexion en forçant ! Vous risqueriez de l'endommager ou d'arracher un fil à l'intérieur.



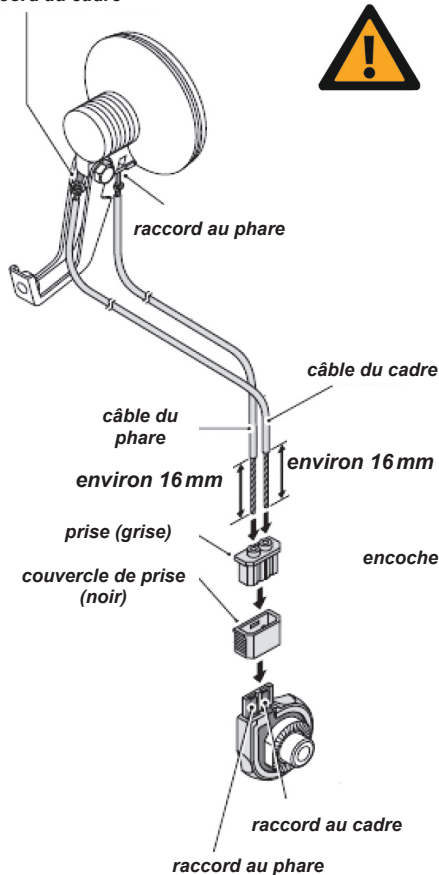
Fixez le câble à la fourche ou la tige de panier de manière à ce qu'il ne se coince pas dans les rayons ou d'autres pièces en roulant.

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

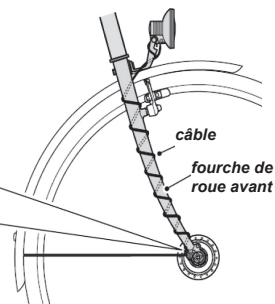
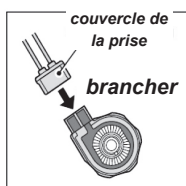


Attention: Ne branchez pas les câbles à l'envers, sinon le phare ne fonctionnera pas. Enroulez les extrémités du câble avant de la brancher, pour qu'il ne s'effiloche pas.

Placez bien les câbles dans les encoches.



Les deux câbles ne doivent pas entrer en contact !



Feu 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.

Feu 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.

10. Système de pliage 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 !

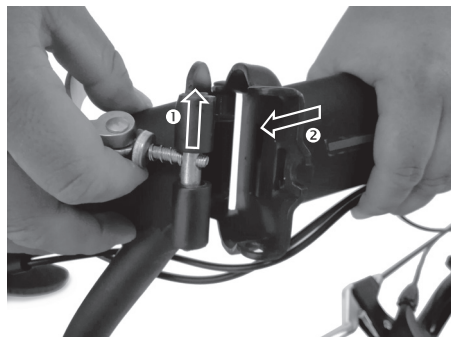
1. Tige de selle

sortir 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 (fermement).



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 !)

11. 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

Beschreibung	Nm	typ. Werkzeug
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	

12. Chargement de la batterie

Chargez entièrement la batterie avant la première utilisation. Chargez la batterie pendant 8 heures au minimum la première fois. La lampe de chargement passe au vert quand la batterie est chargée.

Pour une utilisation occasionnelle du VAE : rechargez la batterie au minimum une fois par semaine, que vous l'ayez utilisé ou non. Conservez la batterie dans un environnement sec et frais.

Stockage : si vous n'utilisez pas le VAE pendant une longue période, chargez-la batterie à environ 50%. Rechargez-le au moins une fois tous les 3 mois à 50%. Conservez la batterie dans un environnement sec et frais.

Cette procédure est indispensable pour que la batterie conserve son état optimal. Toute autre procédure peut endommager la batterie et/ou peut conduire à des performances insatisfaisantes qui ne seront pas couvertes par la garantie.

Chargement – Pas à pas

Chargeur

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 :

La batterie peut être chargée sur le vélo ou lorsqu'elle en est retirée.

VERT (batterie pas encore branchée) = chargeur prêt

ROUGE = en cours de chargement

VERT = chargement terminé (env. 9 heures)



Spécificités du chargeur :
Input AC 100 V – 240 V ~
1.8 A max 47 – 63 Hz
Output 42.0 V / 2.0 A

Monter / Retirer la batterie

La batterie est montée dans le porte-bagages et est verrouillée.

Retirer la batterie:

- Insérer les clefs pour déverrouiller puis tournez-la à gauche.
- Retirer la batterie du porte-bagages.



Monter la batterie:

- Insérer la batterie dans le porte-bagages jusqu'à ce qu'elle s'enclenche correctement.
- Insérer la clef et la tourner vers la droite afin de verrouiller la batterie. Retirer la clef.

Charger la batterie

La batterie peut être chargée soit lorsqu'elle est dans le porte-bagages soit lorsqu'elle en est retirée:

- Reliez la prise du chargeur à l'endroit prévu à cet effet sur la batterie.
- Branchez la prise de secteur du chargeur sur une prise secteur 100-230 V, 50-60 Hz.

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

Le niveau de chargement de la batterie est lorsque vous appuyez sur le bouton correspondant sur la batterie.



13. Compteur

Aperçu des fonctions du compteur

Ananda D15:

1. Allumer / éteindre le VAE - 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. Allumer l'éclairage (Touche 2)



Utilisation

Marche / Arrêt du VAE

Pour allumer ou éteindre le VAE, il suffit d'appuyer pendant plus de 2 secondes la touche ON/OFF(1) situé sur le compteur. Le niveau de chargement de la batterie (4) est indiqué par les LED.

Le VAE 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 est activée en appuyant de manière continue sur la touche MOINS(3). Le VAE roule alors à une vitesse constante de 6 km/h, jusqu'à ce que vous relâchiez la pression sur le bouton MOINS.

Utilisez l'aide à la poussée uniquement pour pousser votre VAE 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).

La touche PLUS(2) augmente le niveau d'assistance. Alors que la touche MOINS(3) diminue le niveau d'assistance.

L'assistance peut également être désactivée.



Les différents niveaux d'assistance :

- 1-2: Assistance faible pour rouler sur chemins plats sans dénivelé
- 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 du graphique sont allumées.

Les barres diminuent en fonction du chargement de la batterie.



Allumer l'éclairage

Afin d'allumer l'éclairage, maintenir appuyer la touche PLUS(2).

Afin d'éteindre l'éclairage, maintenir appuyer la touche PLUS(2).



14. Batterie – Entretien 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'entrez 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-circuitez pas la batterie.

Ne faites pas tomber la batterie.

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

Veuillez ranger la batterie et le chargeur hors de portée des enfants.

15. Spécificités du VAE

Cadre	en aluminium
Hauteur de cadre	49 cm
Moteur	ANANDA Sans balais à courant continu 36V / 250W
Batterie	GREENWAY Li-Ion, 36V / 10,4 Ah, capacité 374,4 Wh, verrouillable et transportable
Temps de chargement	6-7 heures
Display	ANANDA D15 LED
Niveaux d'assistance	5
Vitesse	25 km/h
Fourche	Unicrown en acier 1 1/8"
Jeu de direction	pour fourche filetée
Potence	en aluminium, réglable dans l'angle
Guidon	City en Aluminium
Moyeux	Moteur sans balais à courant continu à l'avant, dérailleur SHIMANO Nexus dans le moyeu à l'arrière
Jantes	en aluminium double paroi avec indicateur d'usure
Pneus	City KENDA 42-622 (700-40c) avec bandes réfléchissantes
Vitesses	Dérailleur 3 vitesses intégré au moyeu
Dérailleur arrière	SHIMANO Nexus dans le moyeu SG-3C41
Dérailleur avant	--
Manettes de vitesse	Poignée tournante SHIMANO Nexus SL-3S41E
Pignon	SHIMANO Nexus 19 dents
Pédalier	En acier 165mm, plateau 38 dents
Roulement de pédalier	à cartouche BSA
Pédales	Anti-dérapantes
Porte-bagages	Acier, renforcé, charge max. 18 kg
Garde-boue	Garde-boue
Selle	SELLE ROYAL Alpine
Tige de selle	en aluminium Ø 25,4 mm (avec manchon réducteur 27,2 mm)
Fixation de selle	Anneau de fixation en aluminium avec vis
Freins	A l'avant en aluminium V-brake, à l'arrière frein à rétropédalage dans le moyeu et V-brake
Levier de frein	en aluminium
Phare avant	Nostalgie LED, avec réflecteur intégré, aux normes de circulation
Feu AR	SPANNINGA Vivo LED, avec réflecteur intégré, aux normes de circulation
Dynamo	L'éclairage est alimenté par la batterie du moteur
Béquille	latérale en aluminium
Accessoires	Chargeur de batterie, porte-bagages à l'avant
Poids	Environ 25 kg (batterie et pédales inclus)

GARANTIE

Le cadre et les composants du VAE 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 VAE.

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



Declaration of Conformity

Nº 962/27.03.2020

Producer: Leader 96 Ltd
Address: 4000 Plovdiv 19 Sedjanka str. Bulgaria
VAT: 115018980

e-mail: info@leader96.com
web : www.leader96.com
tel: 032/640577

EPAC

according to

EN 15194

ISO 4210:2014

25kM/h; 250W



Declare that the product:

Product:	Pedelec
Type:	Electric Bike
Model:	28"DA-AL-EBK R50 3NX U FM Cantaloupe schwarz 127E

Is in conformity with the essential requirements and other relevant provisions of the following directives:

Equipment and Product Safety Act

-2001/95/EO

Directive relating to the type-approval of two or three-wheel motor-

-2013/168/EC

Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals (REACH) -EO
1907/2006

Machine Directive

-2006/42/EC

Low Voltage Directive

-2014/35/EC

EMC Directive

-2014/30/EC

European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous goods by Road (ADR)

IATA Dangerous Goods Regulations

2009-2010 ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods
DIRECTIVE on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators---
2006/66/EC

This product is compliance with the following norms/standards:

ISO 4210:2014 Cycles — Safety requirements for bicycles

EN 15194:2017 EPAC – Electrically Power Assisted Cycles

ISO 5775-(ETRTO), [European Tire and Rim Technical Organization](#)

ISO 9633- Public Standards of Chains

Intended use:-public roads

Restriction for usage: out of roads, in the mountain, with rider weight over 125 kg.

City., Plovdiv,
Data: 27.03.2020

/signature/
Dimitar Zlatanov





Declaration of Conformity

№ 963/27.03.2020

Producer: Leader 96 Ltd
Address: 4000 Plovdiv 19 Sedjanka str. Bulgaria
VAT: 115018980

e-mail: info@leader96.com
web : www.leader96.com
tel: 032/640577

EPAC

according to

EN 15194

ISO 4210:2014

25km/h; 250W



Declare that the product:

Product:	Pedelec
Type:	Electric Bike
Model:	28"DA-AL-EBK R50 3NX U FM Cantaloupe türkis 128E

Is in conformity with the essential requirements and other relevant provisions of the following directives:

Equipment and Product Safety Act

-2001/95/EO

Directive relating to the type-approval of two or three-wheel motor-

-2013/168/EC

Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals (REACH) -EO 1907/2006

Machine Directive

-2006/42/EC

Low Voltage Directive

-2014/35/EC

EMC Directive

-2014/30/EC

European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous goods by

Road (ADR)

IATA Dangerous Goods Regulations

2009-2010 ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods

DIRECTIVE on batteries and accumulators and waste batteries and accumulators----

2006/66/EC

This product is compliance with the following norms/standards:

ISO 4210:2014 Cycles — Safety requirements for bicycles

EN 15194:2017 EPAC – Electrically Power Assisted Cycles

ISO 5775-(ETRTO). [European Tire and Rim Technical Organization](#)

ISO 9633- Public Standards of Chains

Intended use:-public roads

Restriction for usage: out of roads, in the mountain, with rider weight over **125 kg**.

City., Plovdiv,
Data: 27.03.2020

/signature/
Dimitar Zlatanov



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/

Équipement

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