NOTICE D‘UTILISATION

Vélo électrique

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

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

Article : Valencia 136E / 137E **Notice d‘utilisation: 2021**

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

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

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

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

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

Montage, inspection et réparation

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 environ 150 km : vérification et éventuellement serrage de toutes les vis, des manivelles et des pédales, centrage des roues, vérification de l'éclairage, des roulements, des freins et des vitesses.

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

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

Les réglages définitifs pourront être réalisés uniquement lorsque toutes les pièces auront bien pris leur place durant le rodage.
Pendant cette période, veillez à rouler prudemment et à être attentif à l'évolution des pièces (câbles de transmission, freins, vis, pédales, manivelles, rayons, roulements).
Même lorsque le vélo fonctionne sans problème, il doit être entretenu à intervalles réguliers.
Tous les composants mécaniques et électriques doivent régulièrement vérifiés afin d'assurer leur bon fonctionnement de manière durable.

Les réparations doivent UNIQUEMENT être réalisées par une personne compétente !

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

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

Utilisation

Le Vélo à Assistance Electrique (VAE) est prévu pour être utilisé sur des routes, du gravier léger, des chemins forestiers aménagés. Ce VAE est prévu pour des personnes adultes mesurant jusqu'à 1,90m. Il est déconseillé de laisser des enfants ou de jeunes gens jusqu'à 16 ans utiliser le vélo.
Poids maximum : 150 kg

Conseils de sécurité

Les points suivants doivent être contrôlés à intervalles réguliers:

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

Modifications

Aucune modification ne doit être apportée sur le vélo. Les modifications peuvent entrainer 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 véhi-cules pouvant surgir brusquement sur votre route.
10. Faîtes 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.
Lors de la réception de votre vélo, dans le carton se trouve une enveloppe contenant des informations pour enregistrer votre vélo sur le site de PARAVOL : https://paravol.org/

Entretien du VTT électrique

NETTOYAGE

Pour que votre vélo fonctionne parfaitement, les pièces mobiles ne doivent pas être encrassées. Utilisez un produit spécial, disponible dans le commerce, pour nettoyer les pièces vernies et les pièces en chrome et aluminium. Après avoir été nettoyées, les pièces chromées doivent être enduites. Utilisez de préférence un spray lubrifiant et un chiffon doux. Cela les empêchera de rouiller et facilitera le prochain nettoyage.
Pour le nettoyage des plateaux, des dérailleurs avant et arrière et de la chaîne, une vieille brosse à dents est tout à fait adaptée.
N'utilisez en aucun cas un nettoyeur à haute pression.

GRAISSAGE

Assurez-vous que le vélo soit toujours bien graissé.

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

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

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

ENTRETIEN DE LA CHAÎNE

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

ROUILLE

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

Pulvérisez plusieurs fois par an votre vélo avec de la cire à vélo. Veillez à sécher correctement le vélo lorsqu'il est mouillé. N'entreposez jamais un vélo humide dans une cave ou un garage.
Si la rouille fait son apparition, nettoyez immédiatement la partie concernée.

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

Informations générales sur la batterie

RANGEMENT DE LA BATTERIE

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

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

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

ENTRETIEN

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

TRANSPORT

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

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

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

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

COLLECTE DES DÉCHETS

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

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

Accidents et problèmes, vibrations, dégradations, pièces de rechange

Si vous rencontrez des problèmes électriques avec votre ebike, merci de contacter immédiatement notre SAV: service@ks-cycling.com.
Pour tous problèmes dus à un accident, n'essayez pas de réparer vous-mêmes les pièces électriques. Contactez toujours en premier notre SAV.

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

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

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

Possibilité de transport

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

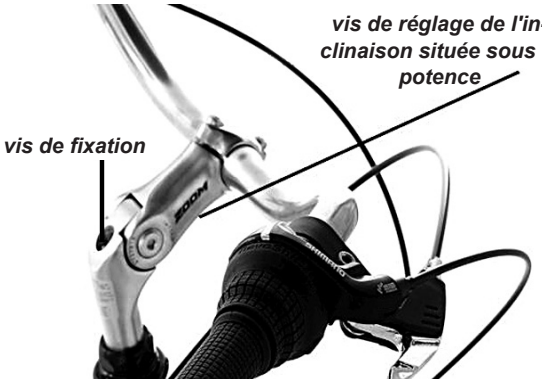
Le VTT électrique pèse environ 25kg. Attention au poids lors du transport sur un porte-vélos !

Montage & Utilisation - Sommaire

Potence / Jeu de direction / Guidon 10
Potence réglable 10
Jeu de direction standard ou fileté 10
Guidon 11
Selle / Tige de selle 12
Position de la selle 12
Tige de selle à chariot intégré 12
Pédales 13
Manivelles / Roulement de pédalier 14
Manivelles 14
Roulement de pédalier à cartouche 14
Changement de vitesse 15
Dérailleur arrière 15
Poignée tournante 16
Freins 17
V-Brake 17
Moyeux / Roues / Rayons 19
Réglage des roulements de moyeu 19
Centrage 19
Attache rapide 20
Chaîne 21
Entretien de la chaîne 21
Tension de la chaîne 21
Usure de la chaîne 21
Eclairage 22
Dynamo 22
Feu arrière 23
Feu avant 25
Valeurs indicatives pour couples de serrage [Nm] 26
Batterie 28
Soins et sécurité 28
Chargement - pas à pas 29
Utilisation 31
Aperçu des fonctions 31
Fonctions 31
Garantie 33
Limitation de responsabilité du fabricant 33
Déclaration de conformité 34
Passeport vélo 35
Troubleshooting / Dépannage 36

POTENCE / JEU DE DIRECTION / GUIDON

Potence réglable



Le plongeur de potence 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. 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.

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, entrainant éventuellement des blessures graves.

Jeu de direction standard ou fileté

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 ⅛") : 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.

Guidon

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

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

position correcte du levier de frein

SELLE / TIGE DE SELLE

Position de la selle

La selle doit être montée de façon sûre et confortable.
Pour en régler la hauteur, posez le talon sur la pédale en position basse. Votre jambe doit être légèrement pliée et non tendue.

La selle peut également être orientée vers l'avant ou l'arrière.
Lorsque le pédalier est à l'horizontale, votre genou doit être directement au-dessus de l'axe de la pédale.
La selle ne doit pas appuyer sur l'entrejambe. Réglez-la de manière à ne pas vous faire mal.
Pour les enfants, vérifiez bien qu'ils puissent poser les deux pieds par terre.

Tige de selle à chariot intégré

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

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

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

PÉDALES

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

Gauche et droite sont indiqués en considérant que vous êtes assis sur le vélo. La pédale de droite se visse dans le sens des aiguilles d‘une montre, comme une vis classique.
La pédale gauche, quant à elle, se visse dans le sens inverse des aiguilles d’une montre, aussi appelé filetage inversé.

N‘intervertissez jamais les pédales, vous abîmeriez le pas de vis.
N‘essayez jamais de visser les pédales en forçant! Si cela bloque, la pédale est certainement mal placée dans le pédalier. Replacez-la puis réessayez.
Les premiers tours de serrage s‘effectuent aisément à la main, ensuite avec un couple de serrage de 30 Nm. Resserrez les pédales après les premiers kilomètres parcourus.

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

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

MANIVELLES / ROULEMENT DE PÉDALIER

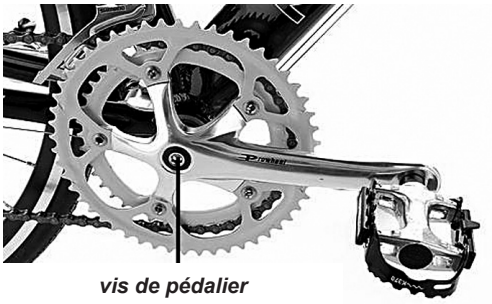
Intervention d'un professionnel!

Manivelles

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

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

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



vis de pédalier

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

Roulement de pédalier à cartouche

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

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

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

Faites tourner l'axe avec les doigts. Si vous sentez un accroc, le roulement est usé et doit être changé.
S'il n'y a pas d'accroc et que le roulement tourne de façon régulière, graissez simplement la pièce (couple de serrage 50 Nm).

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

CHANGEMENT DE VITESSE

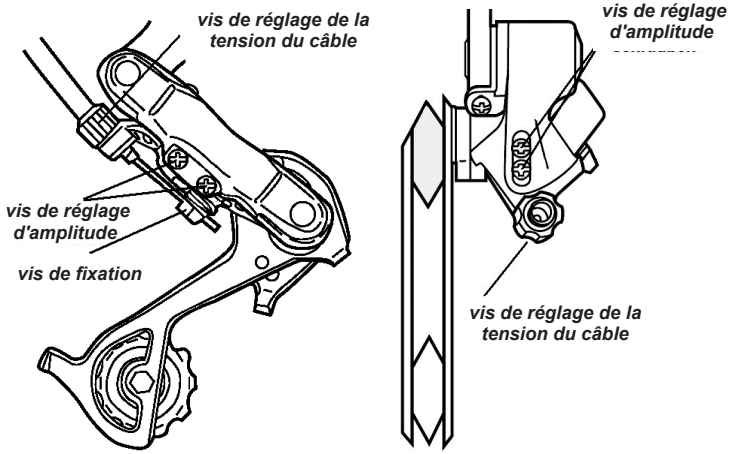
Intervention d'un professionnel!

Dérailleur 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 fabriquant 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 fabriquant ou le fournisseur pourront vous fournir des explications complémentaires.

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

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

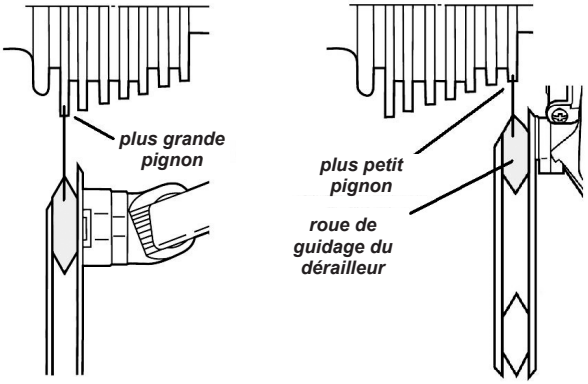


Soyez particulièrement attentifs au réglage vers le haut et les rayons, et vérifiez-le régulièrement.

Si la chaîne saute et se coince dans les rayons, la transmission sera sévèrement endommagée, voire inutilisable.
Si le dérailleur n'a pas assez de marge de mouvement pour arriver sous le plus petit ou le plus grand pignon, soit les vis d'amplitude sont trop serrées, soit la tension du câble de vitesses est trop élevée.
Il faudra alors desserrer la vis de fixation du câble de vitesses.

Une fois le câble détendu, resserrez la vis de fixation (couple de serrage 5 – 7 Nm) et vérifiez l'amplitude à nouveau.
Si l'amplitude est bien réglée, la roue de guidage du dérailleur doit se trouver exactement sous le petit / grand pignon, selon le cas de figure.

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



Ici aussi, il est pratique d'avoir une deuxième personne qui soulève le vélo lors du passage des vitesses.
Si le dérailleur ne monte pas correctement les pignons, augmentez la tension (vis de réglage au niveau du dérailleur).
Si le dérailleur ne descend pas correctement les pignons, diminuez la tension.

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

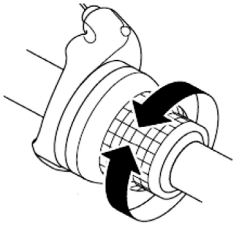
Une fois tous les réglages effectués, et le reste du vélo monté, faites un tour d'essai.

Poignée tournante

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

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

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



FREINS

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 frotteraient sur le pneu et l'endommageraient.

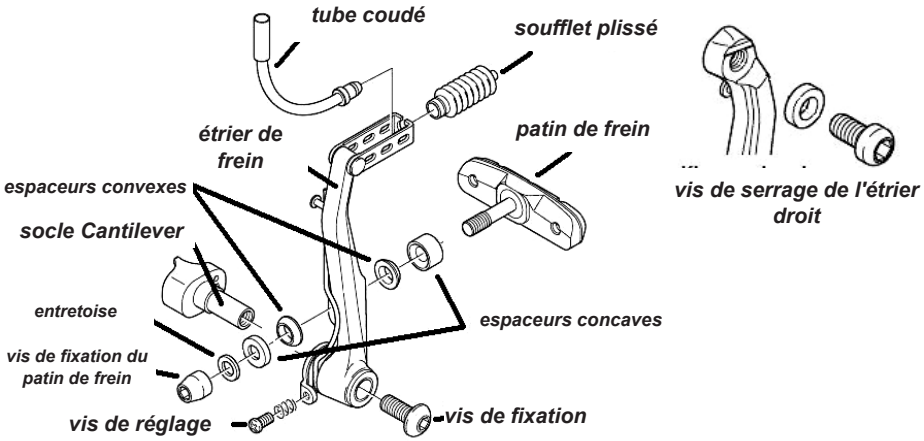
Desserrez la vis du patin de freins et placez le patin de manière à ce que l'avant touche la jante, et que sa partie arrière soit à 1 mm de cette même jante.

Cela évitera des crissements 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.

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.

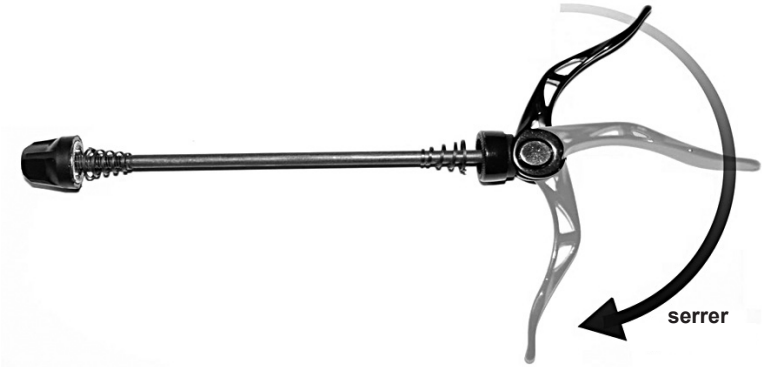
Pour régler la tension des rayons, il vous faudra une clé à rayons et idéalement un support de centrage de roue. De plus, l'alignement demande un peu d'expérience et de doigté, c'est pourquoi il est préférable de le confier à un spécialiste.
Sur un vélo neuf, il est important d'effectuer le centrage,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

CHAÎNE

Entretien de la chaîne

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

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

Tension de la chaîne

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

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

Usure de la chaîne

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

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

ECLAIRAGE

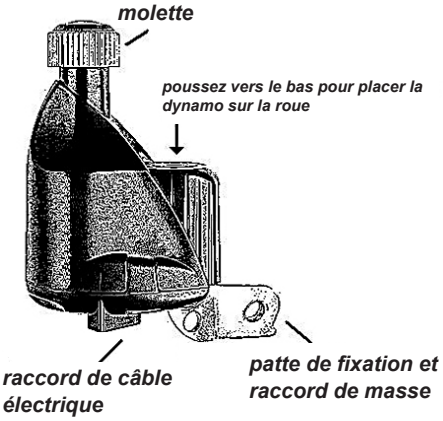
Dynamo

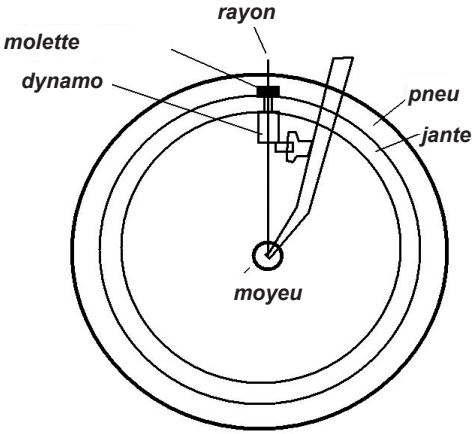
STANDARD

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 revérifiez. Si l'autre lampe fonctionne, le problème provient de celle que vous avez débranchée. Inversez les fils, il se peut qu'ils soient tout simplement branchés à l'envers. Si cela ne fonctionne toujours pas, faites la même chose avec l'autre lampe. Ces problèmes ne se produisent qu'avec des éclairages à câbles doubles.

Sur les installations à câble unique, la masse est directement reliée au cadre. En cas de problème, il faudra vérifier l'attache de la dynamo.

Si elle n'est pas assez serrée, ou s'il y a trop de vernis sur la fourche ou le cadre, il se peut que le courant ne passe pas. Dans ce cas, grattez le vernis au niveau de l'attache pour rétablir le contact.

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

DYNAMO DANS LE MOYEU

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

Une fois les écrous de l'axe serrés (couple de serrage 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.

Feu arrière

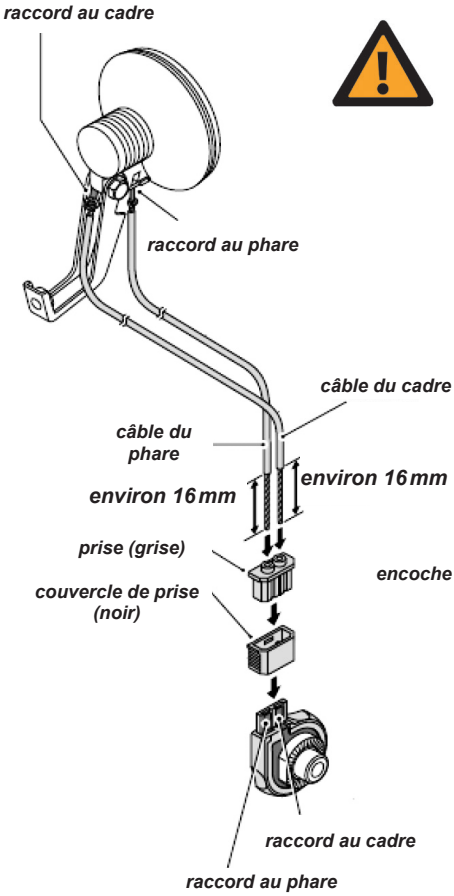
STANDARD

Il existe de nombreux types de phares arrière, leur seule différence étant que certains ont un raccord de câble, d'autre deux.

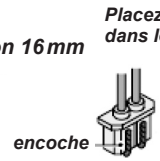
Les phares avec un raccord unique sont reliés par un câble à la dynamo, tandis que la masse est reliée au garde boue ou au porte-bagages. Sur ces modèles, vérifiez les vis d'attache (et les autres vis). Si le phare est mal fixé, ou la couche de vernis du garde boue ou du porte-bagages est trop épaisse, 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.

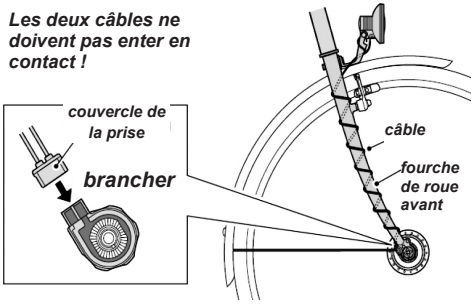
PHARES À PILES

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.



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.***





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 stan-dard. En cas de disfonctionnement, 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, rebran-chez le phare arrière.

VALEURS INDICATIVES POUR COUPLES DE SERRAGE [NM]

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

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

BATTERIE

Soins et sécurité

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

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

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

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

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

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

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

L‘usage ou le stockage de la batterie par des températures particulièrement froides ou chaudes peut réduire la durée de vie et les performances de la batterie.
Rangez la batterie à température ambiante quand vous ne l‘utilisez pas. N‘entreposez pas la batterie en extérieur.

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

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

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

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

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

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

Ne court-circuitez pas la batterie.

Ne faites pas tomber la batterie.

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

Chargement - pas à pas

CHARGEUR – FONCTIONS

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

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)

MONTER / RETIRER LA BATTERIE

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

Retirer la batterie:

1. Insérer la clef pour déverrouiller puis tournez-la à gauche.

2. Retirer la batterie du porte-bagages.

Monter la batterie:

1. Insérer la batterie dans le porte-bagages jusqu'à ce qu'elle s'enclenche correctement.

2. Insérer la clef et la tourner vers la droite afin de verrouiller la batterie.

3. 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.

UTILISATION

Aperçu des fonctions

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

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

Fonctions

MARCHE / ARRÊT DU VTT ÉLECTRIQUE

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

MARCHE / ARRÊT DE L'AIDE À LA POUSSÉE

L'aide à la poussée s'active lorsque vous appuyez de manière continue sur le bouton **–MOINS(3)**. Le VTT électrique roule alors à une vitesse constante de 6 km/h, jusqu'à ce que vous relâchiez la pression sur le bouton.
Utilisez l'aide à la poussée uniquement pour pousser votre VTT électrique et jamais lorsque vous roulez !

CHOISIR LE NIVEAU D'ASSISTANCE

Le niveau d'assistance est choisi en appuyant sur les touches **+PLUS(2)** ou **–MOINS(3)**.
En appuyant sur la touche **-MOINS(3)**, vous diminuez le niveau d'assistance. L'assistance peut également être désactivée.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES NIVEAUX D‘ASSISTANCE

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

Motor power level

NIVEAU DE CHARGEMENT DE LA BATTERIE

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

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

Battery Voltage

Low Voltage Flash

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

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

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

ALLUMER L‘ÉCLAIRAGE

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

GARANTIE

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

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

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

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

LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU FABRICANT

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

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

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

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ

EG – Konformitätserklärung, EC – Declaration of Conformity

Hersteller / manufacturer

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

Allgemeine Bezeichnung des Produkts /
generell designation of the product:

Adore Pedelec Valencia

Funktion / function:

Elektromotorisch unterstütztes Fahrrad /
electric power assisted cycle

Typenbezeichnungen / type designations: 136E 137E 138E

Modelljahr/ year: 2021

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

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

entsprechen.

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

DIN EN15194 und ISO4210
City- und Trekking-Fahrräder, MTB:
Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren / City and trekking bicycles, MTB - Safety requirements and test methods

Bevollmächtigte für technische Dokumentation / persons in charge of technical documentation

Pierre Steinhauer
Qualitätsmanager/ CE Beauftragter

Wuppertal, August 2021

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

PASSEPORT VÉLO

Le passeport vélo peut être utilisé en cas de vol du vélo. Il peut être remis à la police et à l'assurance.
Merci de le remplir de manière complète dès l'achat du vélo et de le conserver.

N° de cadre* :

Marque / Modèle :

Type de vélo :

Taille des roues :

Couleur : Cadre Fourche Jantes

Dérailleur :

Nombre de vitesses :

Signes particuliers/
Equipement
complémentaire :

Adresse du propriétaire du vélo :

Adresse du vendeur : Date d'achat

KS CYCLING

Schalow & Kroh GmbH

In der Fleute 72-74, 42389 Wuppertal

Mail: service@ks-cycling.com

*se trouve sur le cadre

TROUBLESHOOTING / DÉPANNAGE

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

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

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