TRADUCTION DU MANUEL D'UTILISATION ORIGINAL CUBE

BIKES

FRANCAIS

Mentions légales

Mise à jour: août 2025

Fabricant: Pending System GmbH & Co. KG
Ludwig-Hüttner-Straße 5-7
95679 Waldershof
Allemagne
www.cube.eu
Info@cube.eu

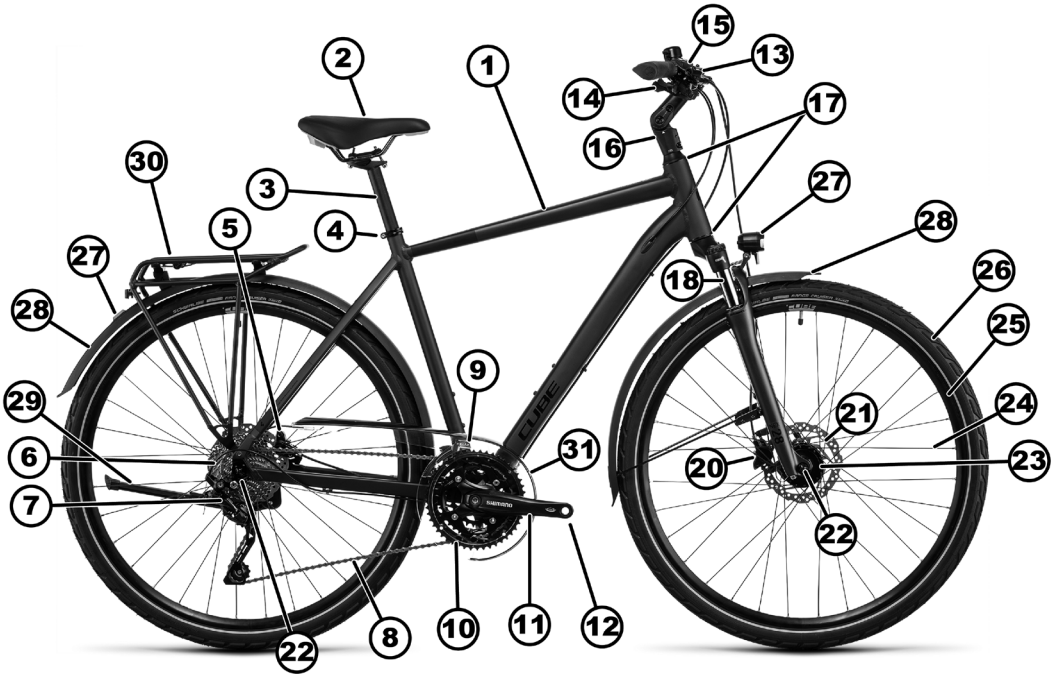
phone + 49(0) 9231-97 007 80
telefax + 49(0) 9231-97 007 199

Consultant: En partenariat avec
Andreas Zauhar, ingénieur diplômé FH
de l'IHK de Munich et expert
agréé et assermenté de Haute-Bavière

pour les dégâts et les expertises
cyclistes

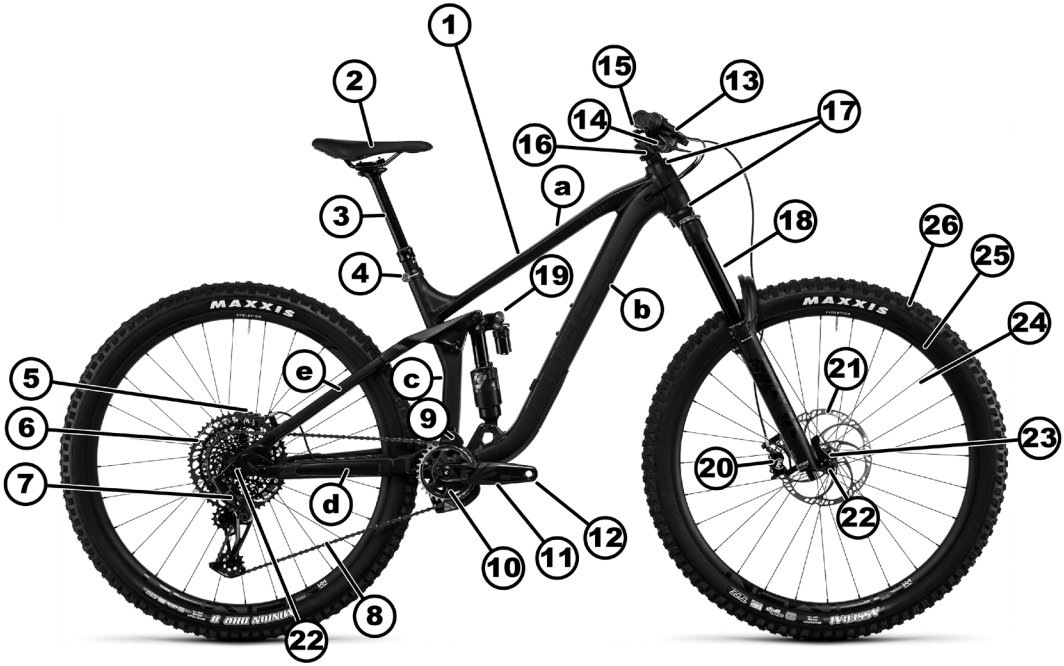
Dachsteinweg 2
83317 Teisendorf-Rückstetten
Allemagne
www.andreas-zauhar.de

Autocollant portant le numéro de série du cadre
(apposé sur le tube supérieur)



Toutes les pièces nécessaires à l'utilisation de votre vélo et indiquées dans la présente manuel d'utilisation sont répertoriées dans les planches illustratives suivantes. Étant donné qu'il existe de nombreux types de vélos munis d'équipements ayant des caractéristiques différentes, nous avons présenté un exemple de modèle de vélo pour chaque catégorie.

1	Cadre (a) Tube supérieur, (b) Tube diagnoal, (c) Tube de siège (d) Traverse de chaîne, (e) Entretoise de siège.
2	Selle
3	Tige porte-selle
4	Collier de selle
5	Frein de la roue arrière
6	Cassette
7	Dérailleur
8	Chaîne
9	Dérailleur avant / Guide de chaîne
10	Plateau de chaîne
11	Garniture de chaîne
12	Pédales
13	Levier de frein
14	Levier de vitesse
15	Guidon
16	Potence
17	Taux d'imposition
18	Fourchette
19	Amortisseur
20	Frein de la roue avant
21	Disque de frein
22	Axe enfichable / Dispositif de serrage rapide
23	Moyeu
24	Rayon
25	Jante
26	Pneus
27	Système d'éclairage
28	Tôles de protection
29	Béquille arrière
30	Porte-bagages
31	Bac à chaîne


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
a
b
c
d
e
MAXXIS
MAXXIS

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
20
21
22
23
24
25
26
CUBE

Sommaire

1 À propos de la présente manuel d'utilisation 07

1.1 Conventions 07

1.1.1 Symboles 07

1.1.2 Indictions de lieu 07

1.1.3 Abréviations 07

1.1.4 Définition des termes utilisés 07-08

1.2 Remarques générales concernant la présente manuel d'utilisation 08-09

1.2.1 Gültigkeitsbereich 09

1.2.2 Documents normatifs 09

1.2.3 Photos 09

2 Pour votre sécurité 10

2.1 Utilisez votre vélo de manière conforme..... 10

2.1.1 Qui est autorisé à utiliser votre vélo ? 10

2.1.2 Comment utiliser votre vélo ? 10

2.1.3 Où avez-vous l'autorisation d'utiliser votre vélo ? 10-11

2.1.4 Dans quel état votre vélo doit-il se trouver lorsque vous l'utilisez ? 11

2.1.5 Accessoires et transformations 11-12

2.1.6 Transport d'enfants et de bagages, porte-bagage 12

2.1.7 Rouleau d'entraînement 13

2.2 Autres dangers 13

2.2.1 Dangers occasionnés par un montage final défectueux 13

2.2.2 Dangers occasionnés par une utilisation non conforme 13

2.2.3 Risque de brûlures 13

2.2.4 Dangers et consignes de sécurité divers 14

2.3 Élimination 14

3 Contenu, données techniques 15

3.1 Contenu 15

3.2 Données techniques 15

3.3 Couple, serrage des vis 15

4 Caractéristiques et fonctionnement 15

4.1 Catégories / aperçu des différents modèles 15-19

4.2 Informations générales 20

4.2.1 Freins 20

4.2.2 Vitesses 20

4.2.3 Cadre et fourche 20

4.3 Matériau qui compose le cadre / informations concernant le matériau carbone 20-21

4.3.1 Informations concernant la structure du cadre 21

4.3.2 Comment manier les pièces en carbone de manière adaptée 21-22

5 Cadre de vélo / ensemble de cadre de vélo..... 22

6 Avant la première utilisation 23

7 Avant chaque sortie 23-24

7.1 Contrôler les roues 24

7.1.1 Contrôler l'assemblage 25

7.1.2 Contrôler les jantes 25

7.1.3 Contrôler les pneus 26-27

7.1.4 Autres vérifications 27

7.2 Contrôler la selle et la tige porte-selle 28

7.3 Contrôler le guidon, la potence 28-29

7.4 Contrôler les pièces rapportées sur le guidon 29

7.5 Contrôler le jeu de direction 29-30

7.6 Contrôler la fourche à suspension..... 30

7.7 Contrôler les suspensions de la roue arrière 30

7.8 Contrôler les freins 30-31

7.8.1 Contrôler les freins sur jante à câble (version vélo de course) 31-32

7.8.2 Contrôle des freins sur jantes avec câble (version MTB)..... 32

7.8.3 Contrôle des freins hydrauliques sur jante 33

7.8.4 Contrôler les freins à disques hydrauliques 33-34

7.8.5 Contrôler les freins à rétropédalage 34
7.9 Contrôler le système d'entraînement, la chaîne 34
7.10 Contrôler l'éclairage 35
7.11 Contrôler le porte-bagages 35
7.12 Contrôler les protections de roue (garde-boue) 35
7.13 Autres vérifications 35-36

8 Régler et utiliser son vélo 36

8.1 Régler la potence (en option) 36
8.2 Régler la position de la selle 36-38
8.3 Régler la hauteur de la selle 37
8.4 Régler la fourche à suspension..... 37
8.5 Régler la suspension de la roue arrière 38
8.6 Manipulation du dérailleur 38-39
8.6.1 Shimano Rapidfire / Shimano Rapidfire 2-Way-Release / Shimano EZ Fire 40
8.6.2 Sram MTB 41
8.6.3 Manette de dérailleur 41
8.6.4 Shimano STI 42
8.6.5 Sram Force / Rival / Red 42
8.7 Utiliser les freins 43
8.8 Utiliser la clé de serrage rapide 43-45
8.8.1 Manipulation de l'axe traversant 45
8.8.2 Informations générales 45
8.8.3 Avant le montage 45-46
8.8.4 Montage/démontage de l'axe traversant 46
8.8.5 Montage/démontage d'un axe traversant à blocage rapide 46
8.8.6 Montage/démontage d'un axe traversant à blocage rapide sur la roue arrière 47
8.8.7 Patte 47
8.9 Utiliser les pédales automatiques (à encliquetage, en option) 48-49
8.10 Chargement du porte-bagage 50

9 Dysfonctionnements pendant l'utilisation 50

9.1 Dérailleur, entraînement 51
9.2 Freins 52
9.3 Cadre, tige porte-selle et suspension 52-53
9.4 Garde-boue, porte-bagages, système d'éclairage 53
9.5 Roues et pneus 54

10 Après une chute ou un accident 55

11 Transport du vélo 55

11.1 Monter et démonter les roues 56
11.1.1 Toutes catégories / séries, sauf catégorie vélo de course / de triathlon.... 56-60
11.1.2 Vélo de course /triathlon 60-63
11.2 Monter et démonter la tige porte-selle avec la selle 63-64

12 Nettoyage et entretien de votre vélo 65-67

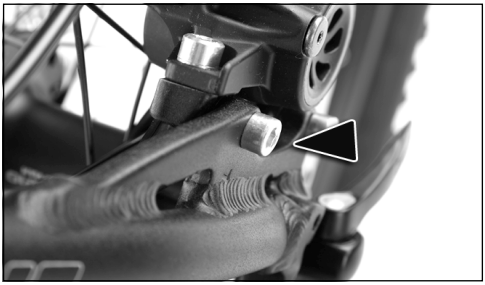
13 Ranger son vélo pendant une période prolongée 67

14 Garantie 68

14.1 Clauses de garantie 68
14.2 Garantie 68
14.3 Conditions de garantie 68
14.4 Tout droit de garantie est exclu 68
14.5 Carnet d'entretien
Liste de contrôle pour l'inspection de remise
Certificat de livraison 69

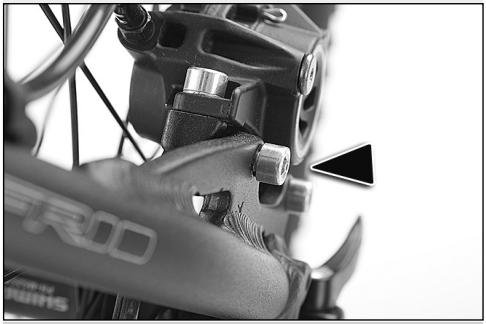
Vissage correct

La notion de « vissage correct » désigne le fait que la tête de vis repose parfaitement sur la pièce.



Vissage incorrect

Une vis mal serrée se reconnaît au fait que la tête ne repose pas sur la pièce.



! Les termes techniques utilisés pour les pièces qui composent le vélo se trouvent dans la planche des pages de couverture ou sur les photos.

Réglementation :

! La StVO et la StVZO sont des lois valables uniquement en Allemagne.

! Avant d'utiliser votre vélo pour la première fois, prenez connaissance de la réglementation applicable dans le pays où vous utilisez votre vélo. Pour cela, adressez-vous aux autorités compétentes et consultez votre magasin spécialisé.

1.2 Remarques générales concernant la présente manuel d'utilisation

Risque de blessures et de dégâts matériels !

La présente manuel d'utilisation n'a pas pour but d'enseigner la pratique du vélo.

Si vous ne tenez pas compte des consignes présentes dans cette manuel d'utilisation, cela peut occasionner des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Veuillez lire intégralement et attentivement la présente manuel d'utilisation avant d'utiliser votre vélo pour la première fois.
- Veuillez noter que ce mode d'emploi original peut être accompagné de modes d'emploi séparés dans votre langue nationale pour certains composants de votre vélo.
- Toutes les pièces nommées ci-après sont représentées sur les planches d'illustration.
- Les illustrations comprises dans la présente manuel sont fournies à titre d'exemple et valables pour tous les vélos Cube (exception : Pedelec).
- Veuillez conserver la présente manuel d'utilisation et, le cas échéant, remettez-la à la personne à qui vous vendez ou offrez votre vélo.
- Il est de votre responsabilité de vérifier le bon état de votre vélo comme indiqué présentement et éventuellement de le faire réparer.
- Si vous ne comprenez pas tout ou une partie de la présente manuel d'utilisation, veuillez vous adresser à votre magasin spécialisé.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Manuel d'utilisation pour les enfants et les adolescents

La présente manuel d'utilisation s'adresse aux personnes sous la responsabilité desquelles est placé l'enfant ou l'adolescent qui utilise ce vélo.

Si votre enfant ou votre adolescent ne tient pas compte des consignes présentes dans cette manuel d'utilisation, cela peut occasionner des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Dans la présente manuel, les expressions telles que « ... faites faire… », « faites … votre vélo », etc. désignent toujours l'enfant, l'adolescent et son vélo.
- Lisez ensemble la présente manuel d'utilisation et expliquez-en tous les points à votre enfant, notamment les mises en garde contre les dangers.
- En tant que responsable légal de l'enfant, il est de votre responsabilité de veiller à la sécurité d'utilisation du vélo en question.

1.2.1 Domaine d'application

La présente manuel d'utilisation s'applique exclusivement aux vélos fabriqués par nous à partir de 2026 selon la catégorie et la série spécifiques mentionnées au chapitre 4.

Pour être valable, la présente manuel doit impérativement vous être remise à l'achat d'un vélo fabriqué par nous.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

L'évolution des connaissances techniques peut conduire à ce que des modifications soient apportées aux modèles, et ces nouvelles fonctionnalités sont susceptibles de transformer à leur tour ces modèles en nouveaux modèles.

- Respectez les consignes indiquées à part, le cas échéant.
- Consultez votre revendeur au sujet du caractère actuel et de la validité de la présente manuel d'utilisation.

1.2.2 Documents normatifs

- Manuels d'utilisation supplémentaires pour les différents composants

Risque de blessures et de dégâts matériels !

La multiplicité des pièces rend impossible la rédaction d'une manuel d'utilisation générale.

Il est possible que certaines pièces du vélo ne soient pas décrites dans la présente manuel d'utilisation.

- **Veuillez donc toujours tenir compte des manuels jointes portant sur certaines pièces et fournies par leur fabricant.**
- **Les consignes et informations qu'elles contiennent doivent être suivies et respectées en priorité !**
- **Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet.**

1.2.3 Photos

Les photos descriptives se trouvent immédiatement avant ou après le texte correspondant.

2 Pour votre sécurité

2.1 Utilisez votre vélo de manière conforme

2.1.1 Qui est autorisé à utiliser votre vélo ?

Risque de blessures et de dégâts matériels !

- La personne qui utilise ce vélo doit avoir la stature requise (à ce sujet, consultez votre magasin spécialisé).
- Les enfants et les adolescents doivent pouvoir utiliser leur vélo en toute sécurité. Les éléments nécessaires à son utilisation (par ex. la poignée de frein) doivent être adaptés à la taille d'une main d'enfant.

! Différents établissements ou entraîneurs proposent des cours de technique pour la pratique du mountainbike. Ce type de cours vous aide à améliorer votre technique de conduite et votre manière d'utiliser votre vélo.

2.1.2 Comment utiliser votre vélo ?

Risque de blessures et de dégâts matériels !

- Asseyez-vous sur la selle avec les fesses ou pédalez en position de berceau, c'est-à-dire avec un mouvement de pédalage debout.
- Maintenez la poignée gauche du guidon avec la main gauche et la poignée droite du guidon avec la main droite.
- Placez le pied gauche sur la pédale gauche et le pied droit sur la pédale droite.
- Utilisez le vélo uniquement comme moyen de locomotion.

2.1.3 Où avez-vous l'autorisation d'utiliser votre vélo ?

! Tous les vélos de notre établissement sont répartis en différentes catégories. Vous trouverez la catégorie de votre vélo dans le certificat de livraison qui se trouve à la fin de ce manuel d'utilisation original. En outre, le marquage est apposé sur le cadre de votre vélo. Vous trouverez un aperçu détaillé des catégories au chapitre 4.1 (pages 15-19).

Risque de blessures et de dégâts matériels !

La sécurité de l'utilisation de votre vélo sur les routes et sur les chemins dépend de votre vitesse.

En cas de sauts ou de vitesse élevée, ainsi que lors d'une utilisation dans un parc cycliste et dans les descentes, le risque de chute s'accroît considérablement.

Plus la vitesse est élevée, plus les risques sont grands !

Toutes les routes et tous les chemins sont susceptibles d'être endommagés ou de présenter des obstacles.

- Dans ce type de zone, roulez lentement et avec prudence. Si vous rencontrez des obstacles, poussez ou portez votre vélo.
- Pour réaliser des sauts et pour rouler à vitesse élevée, vous devez maîtriser parfaitement ce type de technique.
- Le risque de chute est toujours plus élevé en cas de vitesse élevée, de conduite sportive (par ex. passage rapide sur des arêtes, réduction de la vitesse, bosses, etc.) ou dans un bike park.
- C'est pourquoi vous devez adapter l'utilisation de votre vélo à votre niveau et porter des équipements de protection adaptés.

2.1.4 Dans quel état votre vélo doit-il se trouver lorsque vous l'utilisez ?

! Votre nouveau vélo est un article de sport qui requiert impérativement un équipement conforme au StVZO pour pouvoir être utilisé sur les voies de circulation.

! Pour être conforme au StVZO dans sa version en vigueur, votre vélo doit notamment comporter les équipements indiqués ci-après.

! Pour circuler en Allemagne, veuillez consulter le texte intégral du StVZO, ou bien adressez-vous à votre magasin spécialisé.

! Le texte original détaillé de cette loi est disponible entre autre sur Internet à l'adresse suivante: https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/

! Si vous utilisez votre vélo hors d'Allemagne, veuillez prendre connaissance des règles de circulation en vigueur dans votre pays. À ce sujet, consultez votre magasin spécialisé ou bien les autorités compétentes.

- deux freins dont le fonctionnement est indépendant l'un de l'autre
- une sonnette
- un système d'éclairage avant (lumière blanche) et arrière (lumière rouge) fonctionnant par une dynamo ou batterie

! Les vélos de course dont le poids est inférieur à 11 kg ne sont pas soumis à l'obligation d'être équipés d'une dynamo.

! Même les vélos de course non soumis à l'obligation d'être équipés d'une dynamo doivent être munis d'un système d'éclairage sur batterie durant la journée.

! Les vélos de courses sont dispensés de cette obligation lorsqu'ils participent à des courses.

- Réflecteur blanc à l'avant (souvent intégré au phare avant) et réflecteur rouge à l'arrière
- deux réflecteurs jaune brillant sur chaque roue, arrière et avant, ou bien en alternative: des pneus avec des bandes réfléchissantes latérales
- deux réflecteurs jaune brillant sur la pédale de droite et celle de gauche

! L'ensemble des pièces constituant le système d'éclairage et les réflecteurs doivent être homologués.

! L'homologation de l'équipement est signalée par un « K », une ligne ondulée et une suite de plusieurs chiffres.

! Pour vous assurer de la fixation correcte de ces pièces, consultez votre magasin spécialisé.

2.1.5 Accessoires et transformations

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Beaucoup de cyclistes veulent améliorer leur vélo et l'adapter à leurs souhaits personnels. Fourche, selle, guidon, pédales, freins, pneus, éléments de suspension... Nombreuses sont les possibilités de modifier votre vélo après son achat.

Effectuer ce type de travaux sur un vélo, même s'ils paraissent simples, nécessite une formation solide, des connaissances techniques et une grande expérience.

Des travaux non conformes réalisés sur votre vélo peuvent conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Utilisez exclusivement des accessoires certifiés EN / ISO. Les ordinateurs de vélo et les porte-bidons sont exclus s'ils ont été choisis et montés par un revendeur spécialisé.
- Pour choisir vos accessoires, consultez votre magasin spécialisé.

- Notre société interdit tout remplacement de la fourche avant à des fins de rééquipement. Si, dans le cadre de travaux de réparation, un remplacement s'avère nécessaire, il faut monter une fourche du même modèle ou bien dont l'installation sur votre modèle de vélo est autorisée par notre société.
  Consultez notre magasin spécialisé autorisé.

- L'installation ultérieure d'un moteur électrique **est interdite** sur l'ensemble de nos vélos !
- La nature de l'ensemble des pièces qui composent votre vélo ne doit pas être modifiée.

- L'ensemble des travaux de montage, de modification, de maintenance et tout autre type de travaux réalisés sur votre vélo ne doit être entrepris que par votre atelier spécialisé.

- Veuillez noter que la personne qui effectue des modifications sur le vélo en assume la responsabilité.

2.1.6 Transport d'enfantes et de bagages, Remorque pour vélo

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Transporter des enfants et des bagages constitue un risque. De nombreux cadres de vélo ne sont pas adaptés au montage de porte-bagages et de sièges pour enfants.

Transporter vos bagages exclusivement dans/sur un système de transport adapté. Il s'agit de sacs à dos pour vélos ou de porte-bagages autorisés par le fabricant. Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet.

Les portes-bagages ne doivent être montés que sur les éléments de fixation prévus à cet effet des séries / modèles suivants (exemple):

– Vélos de ville et vélos urbains
– Vélos de trekking et de voyage

Si vous n'êtes pas sûr que votre vélo peut être pour l'utilisation d'un porte-bagages est autorisé, consultez votre revendeur spécialisé.

- Les sièges pour enfants ne doivent être montés que sur un porte-bagages prévu à cet effet. Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet.
- La charge maximale du porte-bagages dépend du modèle et s'élève en règle générale à max. 25 kg.

! ATTENTION :

La plupart des porte-bagages ne peuvent supporter qu'un poids limité.
Respectez les indications fournies par le fabricant de votre porte-bagages.

- Veillez à ce que le poids total autorisé ne soit pas dépassé par le poids de l'enfant et / ou des bagages que vous transportez (voir tableau au chapitre 3.2).
- Veillez à ce que votre chargement soit sécurisé.
  Les objets transportés ne doivent pas entrer en contact avec les parties mobiles de votre vélo (roues, système d'entraînement, chaîne, freins) et ils ne doivent pas non plus entraver ses fonctionnalités ni son utilisation correcte.
- Ne dépassez pas la charge totale maximale autorisée, voir chapitre 3.2.

- Vérifiez la charge totale que supporte votre vélo en pesant votre vélo chargé sur une balance étalonnée.

- Gardez en tête que cette charge totale maximale autorisée lorsque vous soulevez votre vélo avec ce qu'il transporte (ne faites jamais cela si un enfant se trouve sur votre vélo !).
  Les enfants doivent être pesés séparément au moyen d'un pèse-personne, puis on ajoute leur poids:
- Le fait de charger un vélo a un impact négatif sur sa maniabilité.

- Le fait de charger un vélo rallonge sa distance de freinage
- Adaptez votre conduite à la situation !

- Sauf si cela est spécifiquement autorisé pour votre modèle de vélo, le montage et l'utilisation
  de remorques à vélo est interdite sur nos vélos.

2.1.7 Rouleau d'eentraînement

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Le non-respect des consignes suivantes peut entraîner des chutes, des accidents et des dommages matériels. Vous trouverez de plus amples informations dans nos Service FAQ sur www.cube.eu/support/help-faq

QR CODE

- Votre CUBE-vélo est en principe autorisé à être utilisé avec un trainer d'intérieur, tous les modèles Pedelec (hybrides/EPAC) sont exclus de cette autorisation.
  Veuillez noter que la compatibilité entre votre vélo et le trainer est assurée et que les instructions de montage du fabricant du trainer doivent être respectées.

2.2 Autres dangers

2.2.1 Dangers occasionnés par un montage final défectueux

Risque de blessures et de dégâts matériels!

Un montage final incorrect de ce vélo peut conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

Faite réaliser le montage final correct dans votre magasin spécialisé et faites vérifier les réglages personnalisés nécessaires à une bonne assise.
Pour cela, utilisez le formulaire préimprimé de la présente manual d'utilisation.

2.2.2 Dangers occasionnés par une utilisation non conforme

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Si vous ne tenez pas compte des consignes présentes dans cette manuel d'utilisation, cela peut occasionner des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Respectez absolument les consignes indiquées au chapitre 2.1.3
- Utilisez votre vélo exclusivement aux fins pour lesquelles il est destiné. (cf. chapitres 2.1, 4.1)

2.2.3 Risque de brûlures

Risque de blessures et de dégâts matériels!

Risque de brûlures!

Après de longs trajets, les jantes et les disques de freins peuvent atteindre des températures très élevées.

- Ne touchez pas aux jantes ni aux disques de freins immédiatement après avoir utilisé votre vélo.
- Laissez refroidir les jantes et les disques de freins avant d'y toucher.
- Pour contrôler la température, tapotez les jantes et les disques de freins avec le doigt, à main nue.
  S'ils sont chauds, attendez quelques minutes et répétez ce test jusqu'à ce que les jantes et les disques de freins aient refroidi.

2.2.4 Dangers et consignes de sécurité divers

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Si vous ne tenez pas compte des consignes présentes dans cette manuel d'utilisation, cela peut occasionner des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Respectez le code de la route en vigueur dans votre pays.
- Lorsque vous faites du vélo, portez un casque.
- Soyez vigilant et sur vos gardes lorsque vous utilisez votre vélo.
- Ne prenez pas votre vélo si vous avez bu de l'alcool.
- Ayez toujours le contrôle total de votre vélo de manière à ne pas vous trouver en difficulté si une situation dangereuse survenait inopinément.
- Si la chaussée est humide, l'efficacité des freins peut se voir diminuée. La distance de freinage est rallongée.
- Lorsque vous faites du vélo, portez des vêtements adaptés qui n'entravent ni les fonctionnalités du vélo, ni vos mouvements.
- Ne portez pas de vêtement ample au niveau des jambes. Les pièces de vêtements amples peuvent s'accrocher aux roues et occasionner des chutes graves.
- Ne dépassez pas la charge totale maximale autorisée (voir chapitre 3.2).
- Respectez les consignes de maintenance et d'entretien indiquées aux chapitres 12 et 13.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Les roues en rotation peuvent occasionner des blessures aux mains et à d'autres parties du corps.

- Maintenez vos mains et autres parties du corps à l'écart des roues en rotation!
- Maintenez vos mains et autres parties du corps à l'écart de pièces en mouvement (par ex. suspension, levier, freins...)!
- Veillez à ce que les enfants assis sur d'éventuels sièges pour enfants ne puissent pas entrer en contact avec les roues en rotation ou les pièces en mouvement.

2.3 Élimination

Une fois sa durée de vie écoulée, éliminez votre vélo selon la réglementation en vigueur.

Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet ou bien adressez-vous à une déchetterie.

3 Contenu, données techniques

3.1 Contenu

- **Vélo complet, en partie sans pédales ou**
- **kit de cadre**
  à chaque fois avec le manuel d'utilisation original, y compris le certificat de livraison, ainsi que tous les autres manuels d'utilisation pertinents des fabricants dont les pièces ont été montées.
  Pour les cadres en carbone et les EPAC, veuillez consulter le mode d'emploi supplémentaire.

3.2 Données techniques

! **poids total maximal autorisé**
=
Poids du vélo (y compris la charge utile totale et les éléments rapportés)
+
Poids du corps y compris vêtements et bagages
(les accessoires situés sur le conducteur)

Les informations concernant le poids total autorisé et le poids à vide de votre roue se trouvent dans le rapport de production qui se trouve dans le préambule de ce manuel. En outre, les informations sont également sur l'autocollant EPAC ou sur l'autocollant qui se trouve sur le vélo.
apposé sur le cadre de leur vélo,
est inclus.

Vous trouverez un aperçu plus détaillé, y compris un exemple de calcul, sur notre site Internet dans les FAQ.

QR CODE

(https://www.cube.eu/support/help-faq)

! **De nouvelles connaissances techniques peuvent entraîner des modifications des modèles, de leurs caractéristiques techniques et des nouveaux modèles eux-mêmes. Veuillez tenir compte des indications séparées, si elles existent.**

3.3 Couple, serrage des vis

Toutes les indications de couple pertinentes sont imprimées sur les composants respectifs de la roue.
En raison de la diversité des différents composants et afin d'éviter les erreurs de manipulation et les malentendus, nous renonçons à dresser ici une liste de toutes les indications.
Vous trouverez un aperçu plus détaillé des raccords vissés, y compris les indications de couple correspondantes, sur notre site Internet dans la FAQ.

QR CODE

(https://www.cube.eu/support/help-faq)

4 Caractéristiques et fonctionnement

4.1 Catégories / aperçu des différents modèles

Nous classons nos vélos dans les catégories suivantes. Au sein de ces catégories, il existe différentes familles de modèles et différents types de vélos.

! **Les types de vélos indiqués sont des exemples courants et ne constituent pas une liste exhaustive.**

! **La catégorie et le modèle de votre vélo, ainsi que d'autres données, figurent sur le certificat de livraison (inclus dans le carnet d'entretien ci-joint) et sur l'autocollant EPAC ou l'autocollant sur le cadre de votre vélo.**

! **Lors de l'achat, vérifiez avec votre revendeur de vélos que le formulaire est complet et correctement rempli!**

Catégorie 1	Description	Modèles
TYPE DE VÉLO VÉLOS CITY & URBAN 	Concerne les vélos et EPAC, qui sont utilisés sur des surfaces solides courantes sur lesquelles les pneus maintiennent le contact avec le sol à une vitesse moyenne, avec des drops occasionnels. **Domaine d'utilisation conforme :** Faire la navette et déplacements de temps libre avec un effort modéré **Compétences de pilotage recommandées :** Pas de compétences de pilotage particulières requises	**HYDE** **EDITOR** **TOWN** **ARUBA** **SUPREME HYBRID** **ARUBA HYBRID** **COMPACT HYBRID** **FOLD HYBRID** **EDITOR HYBRID**
Catégorie 2	**Description**	**Modèles**
TYPE DE VÉLO VÉLOS DE VOYAGE ET DE TREKKING 	Concerne les vélos et EPAC, pour lesquels la catégorie **1** s'applique et qui sont en outre utilisés sur des routes non bitumées et des sentiers avec des montées et des descentes modérées. Dans ces conditions, il peut y avoir des contacts avec des terrains accidentés et des pertes renouvelées de contact des pneus avec le sol. Les Drops sont limités à 15 cm ou moins. **Domaine d'utilisation conforme :** Déplacements de temps libre et trekking avec un effort modéré **Compétences de pilotage recommandées :** Pas de compétences de pilotage particulières requises	**ACID 260** **AIM** **ATTENTION** **REACTION** **NATURE** **TOURING** **KATHMANDU** **NULANE** **NUROAD** **CROSS RACE** **TOURING HYBRID** **KATHMANDU HYBRID** **NURIDE HYBRID** **REACTION HYBRID** **STEREO HYBRID ONE22 / ONE44 FE** **NUROAD HYBRID** **NULANE HYBRID**
Catégorie 3	**Description**	**Modèles**
TYPE DE VÉLO VÉLOS DE CROSS-COUNTRY ET DE MARATHON 	Concerne les vélos et EPAC, pour lesquels les catégories **1** et **2** s'appliquent et qui sont en outre utilisés sur des sentiers impraticables, des routes non goudronnées accidentées ainsi que sur des terrains difficiles et des chemins non aménagés et dont l'utilisation requiert un savoir technique. Les sauts et les drops doivent rester inférieurs à 60 cm. **ATTENTION :** Veuillez prendre en compte que le domaine d'utilisation du modèle se limite toujours à la catégorie d'utilisation **2**, si cela est autorisé, en cas d'utilisation de béquilles arrière, de garde-boues, de porte-bagages ainsi que de remorques de vélo. **Domaine d'utilisation conforme :** Courses de compétition et sportives avec une exigence technique modérée des chemins **Compétences de pilotage recommandées :** Compétences techniques et entraînement nécessaires	**REACTION TM** **REACTION C:62** **PHENIX** **PHENIX ROOKIE** **AMS ZERO99 / ONE11** **STEREO HYBRID ONE22** **STEREO HYBRID ONE44 HPA**

Catégorie 4	Description	Modèles
TYPE DE VÉLO VTT ET TRAILS 	Concerne les vélos et EPAC, pour lesquels les catégories **1**, **2** et **3** s'appliquent ou qui sont utilisés pour des descentes sur des chemins non carrossés à des vitesses inférieures à 40 km/h. Les sauts et les drops doivent rester inférieurs à 120 cm. **ATTENTION :** Veuillez prendre en compte que le domaine d'utilisation du modèle se limite toujours à la catégorie d'utilisation **2**, si cela est autorisé, en cas d'utilisation de béquilles arrière, de tôles de protection, de porte-bagages ainsi que de remorques de vélo. **Domaine d'utilisation conforme :** Courses de compétition et sportives avec une exigence technique très élevée des chemins **Compétences de pilotage recommandées :** Compétences techniques, entraînement et maîtrise du vélo nécessaires	**STEREO ONE22** **STEREO ONE44** **STEREO ONE55** **STEREO HYBRID ONE44 HPC** **STEREO HYBRID ONE77 HPC** **AMS HYBRID ONE44** **AMS HYBRID 177**
Catégorie 5	**Description**	**Modèles**
TYPE DE VÉLO VÉLOS DE DESCENTE, DIRT JUM ET FREERIDE 	Concerne les vélos et EPAC, pour lesquels les catégories **1**, **2**, **3** et **4** s'appliquent et qui sont utilisés pour des sauts extrêmes avec un atterrissage qui suit dans une zone en descente ou pour des descentes sur des chemins non carrossés à des vitesses de plus de 40 km/h ou pour une combinaison de ces critères. **ATTENTION :** Veuillez prendre en compte que le domaine d'utilisation du modèle se limite toujours à la catégorie d'utilisation **2**, si cela est autorisé, en cas d'utilisation de béquilles arrière, de garde-boues, de porte-bagages ainsi que de remorques de vélo. **Domaine d'utilisation conforme :** Sport extrême **Compétences de pilotage recommandées :** Compétences techniques, entraînement et maîtrise du vélo extrêmes nécessaires	**STEREO ONE77** **TWO15** **FLYING CIRCUS**
Catégorie 6	**Description**	**Modèles**
TYPE DE VÉLO VÉLOS DE COURSE, VÉLOS DE CONTRE LA MONTRE ET VÉLOS DE TRIATHLON 	Concerne les vélos et EPAC, pour lesquels la catégorie **1** s'applique et qui sont utilisés dans des compétitions ou à d'autres occasions à des vitesses supérieures à 50 km/h, par exemples lors de descentes ou de sprints. **Domaine d'utilisation conforme :** Courses de compétition ou sportives avec un effort important **Compétences de pilotage recommandées :** Compétences techniques et entraînement nécessaires	**LITENING** **AGREE** **ATTAIN** **AERIUM**

Catégorie 0C	Description	Modèles
TYPE DE VÉLO DRAISIENNES POUR ENFANTS 	Concerne les draisiennes pour enfants qui sont utilisées sur des surfaces solides courants, non ouvertes à la circulation routière, et sur lesquelles les pneus doivent être en contact permanent avec le sol. **Attention :** L'utilisation de la roue n'est autorisée que sous la surveillance d'un parent ou d'un tuteur. Le conducteur doit être âgé de 3 ans maximum. **Domaine d'utilisation conforme :** Formation du sens de l'équilibre et de la coordination **Compétences de pilotage recommandées :** Bonnes capacités motrices nécessaires	**NUMOVE 120 WALK**
Catégorie 1C	**Description**	**Modèles**
TYPE DE VÉLO VÉLOS POUR ENFANTS 	Concerne les vélos pour enfants qui sont utilisées sur des surfaces solides courants, non ouvertes à la circulation routière, et sur lesquelles les pneus doivent être en contact permanent avec le sol. **Attention :** L'utilisation du vélo pour enfants est uniquement autorisée sous la supervision d'un parent ou tuteur légal. **Domaine d'utilisation conforme :** Déplacements de temps libre avec effort modéré **Compétences de pilotage recommandées :** Pas de compétences de pilotage particulières requises	**NUMOVE 120 RT** **NUMOVE 140** **NUMOVE 160** **NUMOVE 180** **ACID 160**
Catégorie 1Y	**Description**	**Modèles**
TYPE DE VÉLO VÉLOS CITY & URBAN POUR JEUNES 	Concerne les vélos pour jeunes et EPAC, qui sont utilisés sur des surfaces solides courantes sur lesquelles les pneus maintiennent le contact avec le sol à une vitesse moyenne, avec des drops occasionnels. **Domaine d'utilisation conforme :** Déplacements de temps libre avec effort modéré **Compétences de pilotage recommandées :** Pas de compétences de pilotage particulières requises	**NUMOVE 200** **NUMOVE 240** **ARUBA 200** **ARUBA 240**
Catégorie 2Y	**Description**	**Modèles**
TYPE DE VÉLO VÉLOS DE VOYAGE ET DE TREKKING POUR JEUNES 	Concerne les vélos pour jeunes et EPAC, pour lesquels la catégorie **1Y** s'applique et qui sont en outre utilisés sur des routes non bitumées et des sentiers avec des montées et des descentes modérées. Dans ces conditions, il peut y avoir des contacts avec des terrains accidentés et des pertes renouvelées de contact des pneus avec le sol. Les Drops sont limités à 15 cm ou moins. **Domaine d'utilisation conforme :** Déplacements de temps libre et trekking avec un effort modéré **Compétences de pilotage recommandées :** Pas de compétences de pilotage particulières requises	**ACID 200** **REACTION 200** **ACID 240** **ACID 240 HYBRID** **REACTION 240**

Catégorie 3Y	Description	Modèles
TYPE DE VÉLO VÉLOS DE CROSS-COUNTRY ET DE MARATHON POUIR JEUNES 	Concerne les vélos pour jeunes et EPAC, pour lesquels les catégories **1Y** et **2Y** s'appliquent et qui sont en outre utilisés sur des sentiers impraticables, des routes non goudronnées accidentées ainsi que sur des terrains difficiles et des chemins non aménagés et dont l'utilisation requiert un savoir technique. Les sauts et les drops doivent rester inférieurs à 30 cm. **ATTENTION :** Veuillez prendre en compte que le domaine d'utilisation du modèle se limite toujours à la catégorie d'utilisation **2Y**, si cela est autorisé, en cas d'utilisation de béquilles arrière, de garde-boues, de porte-bagages ainsi que de remorques de vélo. **Domaine d'utilisation conforme :** Courses de compétition et sportives avec une exigence technique modérée des chemins **Compétences de pilotage recommandées :** Compétences techniques et entraînement nécessaires	**ELITE 240**
Catégorie 4Y	**Description**	**Modèles**
TYPE DE VÉLO VTT ET TRAILS POUR JEUNES 	Concerne les vélos pour jeunes et EPAC, pour lesquels les catégories **1Y**, **2Y** et **3Y** s'appliquent ou qui sont utilisés pour des descentes sur des chemins non carrossés à des vitesses inférieures à 40 km/h. Les sauts et les drops doivent rester inférieurs à 60 cm. **ATTENTION :** Veuillez prendre en compte que le domaine d'utilisation du modèle se limite toujours à la catégorie d'utilisation **2Y**, si cela est autorisé, en cas d'utilisation de béquilles arrière, de garde-boues, de porte-bagages ainsi que de remorques de vélo. **Domaine d'utilisation conforme :** Courses de compétition et sportives avec une exigence technique très élevée des chemins **Compétences de pilotage recommandées :** Compétences techniques, entraînement et maîtrise du vélo nécessaires	**FLYING CIRCUS 240** **STEREO 240** **STEREO ONE22 ROOKIE** **STEREO ONE44 ROOKIE**
Catégorie 1T	**Description**	**Modèles**
TYPE DE VÉLO VÉLOS CARGOS 	Concerne les vélos et EPAC, qui sont appropriés pour le transport non professionnel de charges, qui sont utilisés sur des surfaces solides courantes sur lesquelles les pneus maintiennent le contact avec le sol à une vitesse moyenne, avec des drops occasionnels. **Domaine d'utilisation conforme :** Transport de charges ou d'enfants **Compétences de pilotage recommandées :** Compétences techniques et entraînement nécessaires	**CARGO HYBRID** **TRIKE HYBRID** **LONGTAIL HYBRID**

4.2 Informations générales

4.2.1 Freins

Votre vélo possède un ou deux freins sur jante ou à disque indépendants l'un de l'autre.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Un mauvais usage des freins peut conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Familiarisez-vous avec les freins.
- Repérez quelle poignée actionne quel frein.
- Pour cela, actionnez plusieurs fois à l'arrêt la poignée correspondante. Vous constaterez alors que les mâchoires ou les segments de freins s'ouvrent et se ferment au niveau du disque de frein ou de la jante correspondante.

4.2.2 Vitesses

Votre vélo possède

- Un dérailleur et un pédalier avec un, deux ou trois plateaux

  Le dérailleur permet de choisir le rapport idéal en fonction de la vitesse et facilite notamment les montées.
- Voici comment calculer le nombre de rapports de vitesse :
  Dérailleur : nombre de plateaux avant multiplié par le nombre de pignons arrière. Par ex. 2 plateaux x 10 pignons = 20 vitesses.
- Moyeu à vitesses : Respectez les instruction présentes sur le corps du moyeu ou sur le levier de changement de vitesses

4.2.3 Cadre et fourche

! Les cadres de vélo existent dans les modèles suivants:

- non suspendu: avec fourche rigide et cadre rigide cadre, disponible dans les modèles suivants :
  - Numove 120-240
  - Aruba 200-240
  - Acid 160-200
  - Hyde
  - Editor
  - Compact / Fold / Longtail
  - Nulane
  - Nuroad
  - Cross Race
  - Attain
  - Agree
  - Litening
  - Aerium
- semi-suspendu («hardtail») : avec fourche suspendue et cadre rigide, dans les modèles suivants modèles disponibles:
  - Acid 240-260
  - Town
  - Aruba
  - Supreme
  - Aim
  - Attention
  - Nature
  - Touring
  - Kathmandu
  - Reaction
  - Phenix
  - Elite 240
  - Flying Circus
  - Cargo / Trike
- Tout suspendu (« fully » ou « full suspension ») : fourche à suspension et suspension arrière
  - AMS
  - Stereo
  - TWO15

4.3 Matériau qui compose le cadre / informations concernant le matériau carbone

Les cadres de vélo modernes sont en alliage d'aluminium, en carbone ou une combinaison des deux.

! L'information sur le matériau utilisé pour le cadre de votre vélo est contenue dans la désignation du modèle.

Vous trouverez la désignation exacte du modèle dans le document de livraison ou vous pouvez consulter votre revendeur à ce sujet.

HPA = alliage d'aluminium
HPC = combinaison d'alliage d'aluminium et de carbone
C:68X ou C:62 = carbone

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Le carbone est un matériau moderne utilisé dans la construction des vélos et des automobiles. Les pièces en carbone sont toutefois fragiles et sensibles. Une erreur de montage ou d'utilisation peut provoquer la rupture des pièces et entraîner des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Respectez impérativement toutes les recommandations suivantes concernant les pièces en carbone.
- Si vous avez des questions quant à la manipulation des pièces en carbone, adressez-vous à votre magasin spécialisé. Risque de blessures et de dégâts matériels !

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Les contraintes dues aux chocs et aux à-coups, provoquées par une utilisation ne respectant pas la destination prévue (cf. chapitres 2.1.3 et 4.1), de même que les impacts de pierres, peuvent causer une dégradation invisible de la structure carbone et / ou un décollement interlaminaire (= décollement des couches de carbone).

Ces détériorations, associées aux efforts appliqués pendant l'utilisation du vélo, sont susceptibles de provoquer la rupture des pièces en carbone et d'entraîner des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Utilisez votre vélo uniquement pour l'usage auquel il est destiné (cf. chapitres 2.1.3 et 4.1).
- À la suite de chutes ou d'autres contraintes mécaniques importantes (supérieures aux contraintes normales), ne roulez plus avec ce cadre et ces pièces en carbone.
- En cas de chute, adressez-vous à un magasin spécialisé agréé dans les plus brefs délais.
- Le carbone est un terme courant pour désigner le plastique renforcé de fibres de carbone. Celui-ci désigne un matériau composite fibres-plastique dans lequel les fibres de carbone sont intégrées en plusieurs couches dans une matrice plastique.

4.3.1 Informations concernant la structure du cadre

Ces produits haut de gamme sont fabriqués artisanalement.

Par conséquent, on peut constater des différences dans la finition, qui ne peuvent pas pour autant faire l'objet de réclamations.

4.3.2 Comment manier les pièces en carbone de manière adaptée

1. **Ne montez jamais de brides, de vis, de pinces ni aucun élément exerçant un effort mécanique sur le tube en carbone.**

2. **Fixation sur pied d'atelier ou autre support à pince :**

- Ne placez jamais un tube carbone ou une tige de selle carbone dans la pince d'un pied d'atelier.

3. **Attention si vous utilisez des antivols en U ! Ils risquent d'endommager votre cadre.**

- Si vous utilisez des antivols en U, veillez à ce qu'ils ne fassent que toucher le tube carbone sans exercer aucune force sur lui.

4. **Collier de serrage de la selle / de la tige de selle :**

- Le couple de serrage prescrit pour la vis du collier de serrage de la selle est indiqué sur le collier et s'élève à 6 Nm maximum.
- Le tube de selle ne doit pas présenter de traces d'usure ou d'effort mécanique.
- En cas de chute, adressez-vous à un magasin spécialisé agréé dans les plus brefs délais.
- Ne graissez pas la tige ni le tube de selle. Utilisez exclusivement la pâte de montage carbone fournie.
- Assemblez les tiges de selle en aluminium uniquement à l'aide de la pâte de montage carbone fournie.
- Ne fermez pas la pince de selle lorsqu'elle est démontée.

5. Porte-bouteille :

- Les inserts filetés sont prévus pour la fixation de porte-bouteilles courants pouvant contenir au maximum une bouteille de 750 ml.
- Le couple de serrage maximal des vis de fixation des porte-bidons sur le cadre est de 3 Nm.
- Les modèles hybrides, s'ils sont autorisés, peuvent recevoir le PowerMore 250 de Bosch sur les inserts filetés.

6. Transport :

- Le transport de vélos à cadre carbone requiert de grandes précautions.
- Protégez le cadre du contact avec d'autres pièces. Pour cela, utilisez des couvertures, etc.
- Comme pour tous nos vélos, il est interdit d'utiliser des porte-vélos ou autres systèmes similaires qui fixent les vélos à l'aide d'éléments de serrage.
  L'effort de serrage appliqué pourrait endommager les tubes.
- Ne posez pas d'objet sur le cadre lorsqu'il est couché.
- Veillez à ce que le vélo ne puisse pas glisser pendant le transport.

5 Cadre de vélo / ensemble de cadre de vélo

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Toute erreur de montage du cadre peut entraîner des chutes graves ! Certains cadres de nos vélos sont disponibles séparément et peuvent être

complétés en fonction de vos besoins individuels. Veuillez impérativement observer les recommandations suivantes.

- Seuls les magasins spécialisés autorisés par nous ont le droit d'apporter des modifications à nos cadres.
- Toute personne qui complète un cadre pour en faire un vélo sera considérée comme fabricant de ce vélo et assumera la responsabilité en cas d'erreurs d'assemblage et de défauts.
- La présente manuel d'utilisation n'est pas une manuel de montage pour votre cadre.
- Pour compléter le cadre, utilisez exclusivement des accessoires de marque certifiés ISO et adaptés au cadre en question. Consultez à cet effet les documents fournis comportant les données suivantes.
  - Coordonnées complètes du fabricant
  - Données concernant les essais réalisés, les directives des essais et le numéro ISO
  - Informations exhaustives et claires sur le produit et le montage dans votre langue
- En cas de questions concernant les accessoires appropriés, adressez-vous à votre magasin spécialisé.
- Veuillez tenir compte de l'information relative aux fourches avant au chapitre 2.1.5.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Seules des fourches avant rigides et sans suspension, approuvées par notre société, peuvent être montées dans ces cadres. Consultez votre revendeur agréé.

- Numove 120-240
- Aruba 200-240
- Acid 160-200
- Hyde
- Editor
- Compact / Fold / Longtail
- Nulane
- Nuroad
- Cross Race
- Attain
- Agree
- Litening
- Aerium

6 Avant la première utilisation

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Un vélo qui n'a pas été correctement préparé à rouler peut conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

Cela est également vrai si vous n'êtes pas encore familiarisé avec votre nouveau vélo et sa manipulation.

- Contrôlez votre vélo conformément au chapitre 7.
- Avant la première sortie, familiarisez-vous avec votre vélo. Repérez notamment quelle poignée actionne le frein de la roue avant, et laquelle actionne le frein de la roue arrière, cf. chapitre 4.2.1.
- Les freins modernes sont très efficaces. Si vous actionnez trop la poignée, vous risquez de bloquer la roue correspondante et de provoquer une chute.
- Familiarisez-vous petit à petit avec l'effet de freinage de votre vélo en terrain non dangereux.
- Lorsque les freins sur jantes sont neufs et quand les patins viennent d'être changés, l'effet de freinage ne se développe pleinement qu'après un certain temps de rodage. Tenez compte du fait qu'au départ, les distances de freinage sont plus longues.
- Les freins à disques nécessitent un rodage. Ils ne développent leur pleine puissance qu'à l'issue d'un processus de rodage. Veuillez lire à ce sujet la manuel ci-jointe du fabricant des freins.
- Si votre vélo est équipé en option de pédales automatiques à encliquetage de la chaussure, avant de partir, exercez-vous à monter et à descendre du vélo.
  Les pédales automatiques ne sont pas des pédales de sécurité.
- Si vous démontez la tige de selle, la roue avant et / ou la roue arrière après l'achat pour transporter votre vélo, veuillez respecter les consignes du chapitre 11.

1. **Faites vérifier par un employé de votre magasin spécialisé que le montage final est correct et que votre vélo est apte à rouler.**

! Vous pouvez effectuer vous-même les réglages de précision et les petites modifications comme décrit aux chapitres 8.2 et 8.3.

2. **Demandez à un employé de votre magasin spécialisé d'effectuer le réglage correct de la selle.**
3. **N'utilisez ce vélo qu'une fois qu'un employé de votre magasin spécialisé vous en aura expliqué le mécanisme.**
4. **Avant la première utilisation, veuillez également lire le chapitre 8.**

7 Avant chaque sortie

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Un vélo qui n'a pas été correctement préparé à rouler peut conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

N'oubliez pas par ailleurs que votre vélo a pu tomber ou être manipulé par une tierce personne pendant qu'il était sans surveillance.

- Avant chaque utilisation, vérifiez que votre vélo est en état de fonctionner en toute sécurité.
- Mémorisez l'image de votre vélo lorsqu'il est dans un état correct, encore neuf, afin de mieux identifier toute modification ultérieure (prendre des photos peut s'avérer très utile).
- Adressez-vous sans délai à votre magasin spécialisé si vous constatez que votre vélo n'est pas dans l'état dans lequel il devrait être.
- Ne réutilisez votre vélo que lorsqu'il aura été correctement remis en état dans un magasin spécialisé.

! Toutes les roues ne sont pas équipées des pièces décrites dans les prochains sous-chapitres. Certaines pièces peuvent également avoir été ajoutées ultérieurement.

! Consultez le chapitre 4 et observez les photos suivantes pour connaître l'équipement de votre vélo. Effectuez les contrôles requis.

! En cas d'incertitude ou de question, adressez-vous à votre magasin spécialisé.

1. **Effectuez un contrôle visuel du vélo dans son ensemble :**

- Vérifiez que toutes les vis sont correctement serrées (cf. chapitre 3.3).
- Examinez le vélo dans sa totalité afin d'exclure toute présence d'entailles, de ruptures, de rayures profondes et autres détériorations mécaniques.

2. **Adressez-vous à votre magasin spécialisé si le contrôle visuel a permis de détecter des défauts, quels qu'ils soient.**

7.1 Contrôler les roues

! **La roue avant et la roue arrière constituent les roues du vélo.**

Une roue se compose des éléments suivants :

- Moyeu
- Pignon ou cassette de pignons (sur le moyeu de la roue arrière uniquement)
- Disque de frein, le cas échéant
- Rayons
- Jantes et
  Pneu (cf. encadré suivant)

! **Il existe actuellement trois types de pneus :**

- Le pneu à tringle ou pneu pliable : ce type de pneu est le plus courant et se compose des éléments suivants :
  - pneumatique
  - chambre à air et garniture de jante (uniquement en présence de trous de rayons)

  Le pneu intègre une tringle ou un renflement qui s'accroche dans le talon de la jante lorsqu'on le gonfle.

  Domaine d'utilisation : toutes catégories

- Pneus tubeless :

  Jantes spéciales (sans trous de rayons, ou trous de rayon hermétiquement fermés) et pneus spéciaux hermétiques qui rendent superflue la présence d'une chambre à air. En cas de crevaison, il est cependant possible d'en insérer une.

  Domaine d'utilisation : Mountainbikes, crossbikes, vélos de course / de route

- Pneus à chambre à air :

  La chambre à air est cousue dans le pneu. Le pneu, chambre à air incluse, est collé à la jante spécialement conçue à cet effet. Il convient ici de respecter les instructions de montage des fabricants du pneu, de la colle et de la jante. Respectez à ce sujet les recommandations du chapitre 7.1.3.

  Domaine d'utilisation : Vélo de course / de route

  Vous trouverez le type de pneus et la taille de vos pneus dans le document de livraison ou consultez votre revendeur à ce sujet.

Les vélos à équipement conforme au StVZO sont éventuellement dotés de jantes à réflecteurs.

7.1.1 Contrôler l'assemblage

1. **Secouez énergiquement les deux roues perpendiculairement au sens de la marche.**

- Les roues ne doivent pas bouger au niveau de la fixation.
- L'attache rapide doit être fermée (cf. chapitre 8.8).
- Aucun craquement ni grincement ne doit être audible.

2. **Adressez-vous à votre magasin spécialisé lorsque ce contrôle révèle un défaut.**

7.1.2 Contrôler les jantes

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Une jante usée et / ou un voilage important peut conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Il est impératif de remplacer les jantes usées et de redresser les roues voilées !

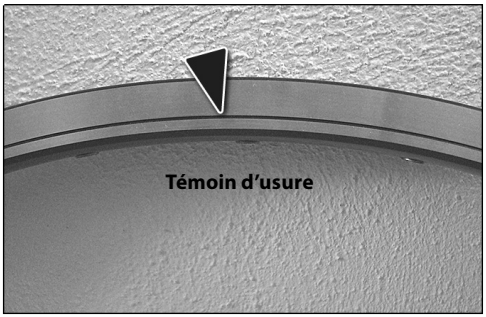
Risque de blessures et de dégâts matériels !

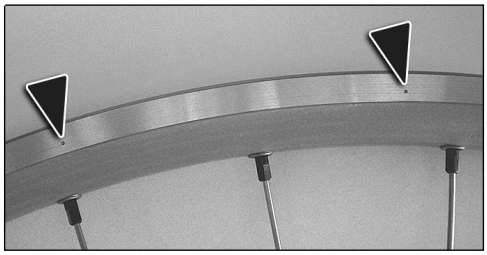
Freins sur jantes :

la puissance de freinage peut diminuer quand les jantes sont sales.

- Nettoyez sans tarder les jantes lorsqu'elles sont sales (cf. chapitre 12).

1. **Contrôlez l'usure des jantes :**
Jantes à témoin d'usure : contrôle visuel





Témoin d'usure

Témoin d'usure

Jantes sans témoin d'usure : contrôle visuel

- Contrôle à l'ongle : passez l'ongle de votre doigt sur le flanc de la jante, perpendiculairement. Vous ne devez pas sentir de stries sous l'ongle.
- Lorsque le témoin d'usure n'est plus visible ou quand la jante présente des stries visibles ou palpables sous l'ongle, ceci indique qu'il est temps de changer la jante.

2. **Vérifiez que la jante n'est pas voilée :**

- Soulevez le vélo et faites tourner la roue avant et la roue arrière.
- Observez l'écart entre la jante et les sabots de frein, ou, pour les freins à disques, l'écart entre la jante et les haubans ou la lame de fourche. L'écart maximal autorisé par tour de roue est de 2 mm.

3. **Vérifiez l'absence de salissures, notamment d'huile ou de matières grasses, sur les jantes. Nettoyez sans tarder les jantes lorsqu'elles sont sales (cf. chapitre 12).**

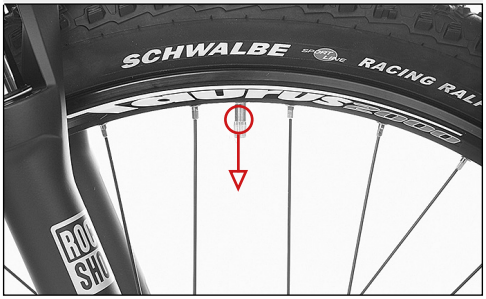
7.1.3 Contrôler les pneus

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Ce contrôle ne s'applique pas aux pneus tubeless.

L'inclinaison des valves peut entraîner la rupture de l'embase et une diminution subite de la pression des pneus. Ceci peut entraîner des situations dangereuses, provoquer des chutes, des accidents ou des dégâts matériels.

- Faites corriger la position des pneus dans un centre spécialisé.
  Vous pouvez effectuer ce travail vous-même à condition de savoir parfaitement monter et démonter les roues (cf. chapitre 11.1) et changer les pneus et la chambre à air.
- Le cas échéant, dévissez l'écrou de valve.
- Contrôlez la position de la valve qui doit être orientée vers le centre de la roue :
  La valve pointe vers le centre de la roue.



La valve pointe vers le centre de la roue

La valve ne pointe pas vers le centre de la roue

La valve ne pointe pas vers le centre de la roue

1. **Contrôlez la pression des pneus : Déterminez le type de vos pneus**

Les mountainbikes peuvent être équipés de pneus de type vélos de course, et les vélos de course de pneus de type trekking.

Règle de base :

Pneus de mountainbikes : largeur supérieure à 40 mm
Pneus de trekking, de cross et de fitness : largeur comprise entre 25 - 42 mm
Pneus de type vélos de course : comprise entre 21mm - 28mm
Pour déterminer le type de pneu de votre vélo, demandez conseil à votre magasin spécialisé.

Données de référence pour la pression des pneus:

- **Pour les pneus de mountainbike: 2,5 - 3,5 bar**

  Pour les pneus de FAT-Bike: 0,7 -2,0 bar
- **Pour les pneus de trekking et de citybikes: 3,5 - 5,0 bar**
- **Pour les pneus de vélos de course: 6,0 - 10,0 bar**
- **pour les catégories non mentionnées ici, la presion de gonflage correcte est indiquée sur l'étiquette du pneu ou consultez votre revendeur.**

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Une pression trop faible augmente les risques de crevaison et peut provoquer des situations dangereuses.

Dans les virages, le pneu risque de se détacher de la jante ou de se déplacer sur la jante.

Ceci peut entraîner des situations dangereuses, provoquer des chutes, des accidents ou des dégâts matériels.

- Gonflez vos pneus en respectant la pression indiquée.

La pression des pneus est parfois indiquée en « psi ». Le tableau suivant vous aidera à convertir la pression des pneus.

psi	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140
bar	2,1	2,8	3,5	4,1	4,8	5,5	6,2	6,9	7,6	8,3	9,0	9,7

La pression concrètement admise est indiquée par le fabricant du pneu et de la jante. Elle est généralement imprimée sur le flanc du pneu. Veuillez vous adresser à ce sujet à votre magasin spécialisé. Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet.

! Plus le cycliste est lourd, plus la pression des pneus devra être élevée.

Contrôlez la pression des pneus à l'aide d'un manomètre. Les chambres à air s'accom pagnent souvent d'appareils de mesure simples, des manomètres de qualité supérieure sont en vente dans les magasins spécialisés. Consultez le mode d'emploi de l'appareil ou demandez à votre vendeur de vous expliquer son fonctionne ment.

- Lorsque la pression est trop faible : Regonflez le pneu à l'aide d'une pompe adaptée.

-Lorsque la pression est trop élevée : ouvrez la valve pour laisser s'échapper la quantité d'air voulue, puis contrôlez de nouveau la pression des pneus.

! **Une pompe à vélo équipée d'un manomètre permet de contrôler la pression des pneus pendant le gonflage. Laissez un peu d'air s'échapper du pneu, puis augmentez la pression jusqu'à la valeur requise.**

Il existe différents types de valves. Toutes les valves peuvent être protégées par un capuchon. Une fois que vous avez retiré ce capuchon,

! **la pompe s'ajuste directement sur les valves Schrader et les valves Dunlop. En revanche, sur les valves Sclaverand, vous devrez d'abord dévisser le petit écrou de sécurité jusqu'à obtenir un blocage, puis le revisser complètement après gonflage.**

- Adressez-vous à votre magasin spécialisé qui vous expliquera comment manipuler les valves.

Autoventil

Blitzventil

französisches Ventil

2. **Vérifiez que vos pneus ne présentent pas de dommages extérieurs ni de signes d'usure :**

- La structure d'origine de la gomme doit être intacte sur toute la surface du pneu.
- La trame située sous la gomme ne doit pas apparaître.
- Le pneu ne doit présenter ni boursouflures ni fissures.

3. **Contrôlez le montage de vos pneus :**

- Soulevez tour à tour la roue avant et la roue arrière et faites-la tourner à la main.
- Le pneu doit tourner de manière circulaire. Il ne doit pas y avoir d'irrégularité en hauteur ni latéralement.

7.1.4 Autres vérifications

1. **Contrôle l'absence d'éléments détachés dans les roues, notamment branches, morceaux de tissu, réflecteurs décrochés, etc.**

Lorsque des pièces présentent une mobilité anormale :

- La structure d'origine de la gomme doit être intacte sur toute la surface du pneu. Enlevez ces pièces si cela ne demande pas d'effort trop important.
- Vérifiez que ces pièces n'ont pas endommagé les roues.
- Remettez en place les pièces du vélo éventuellement détachées, par exemple les réflecteurs. Si vous n'y parvenez pas, adressez-vous sans attendre à votre magasin spécialisé.
- Veillez à ce que les réflecteurs conformes au StVZO (cf. chapitre 2.1.4) soient bien présents, correctement fixés et non cachés ou sales.

7.2 Contrôler la selle et la tige de selle

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Si la tige de selle n'est pas assez profondément enfoncée, elle risque de se déboîter.
Ceci peut entraîner des situations dangereuses, provoquer des chutes, des accidents ou des dégâts matériels.

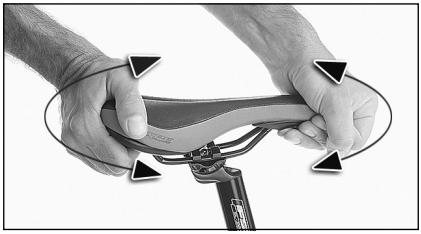
- Veillez à enfoncer correctement la tige de selle. Consultez à ce sujet le chapitre 8.3.

Si vous possédez les connaissances techniques requises, vous pouvez fixer vous-même la selle.

- Consultez à ce sujet les chapitres 8.2, 8.3 et 11.2.

- **Contrôlez la bonne fixation de la selle et de la tige :**

  Essayez de tourner à la main la selle et la tige de selle dans le tube du cadre.
  La selle et la tige ne doivent pas bouger.



Essayez de bouger la selle à la main en appliquant des efforts contraires ascendants et descendants.

Si la selle et / ou la tige de selle bougent, fixez-les (cf. chapitres 8.2, 8.3 et 11.2).

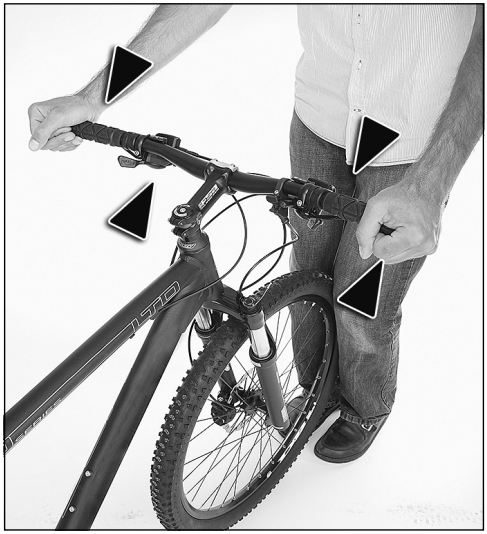
7.3 Contrôler le guidon et la potence

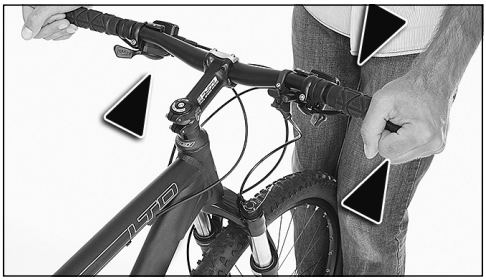
Risque de blessures et de dégâts matériels !

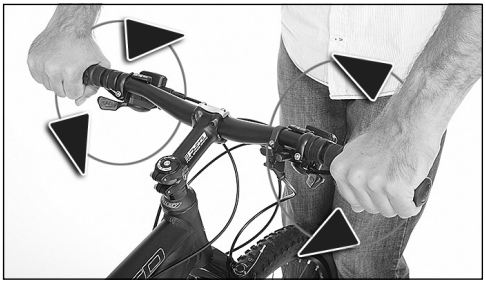
Le guidon et la potence sont des éléments extrêmement importants en termes de sécurité. Tout dommage toute erreur d'assemblage du guidon et de la potence peuvent provoquer des chutes très graves.

- Si vous constatez des défauts sur ces pièces ou si vous avez le moindre doute les concernant, n'utilisez en aucun cas votre vélo.
- Adressez-vous sans attendre à un centre agréé.

- **Contrôlez l'assemblage du guidon et de la potence.**
- La potence doit se trouver dans l'axe de la jante de la roue avant, le guidon perpendiculaire à la potence.
- Maintenez la roue avant entre vos jambes.
- Saisissez le guidon en ses deux extrémités.
- Essayez de faire tourner manuellement le guidon dans les deux sens.
- Essayez de faire tourner manuellement le guidon dans la potence.







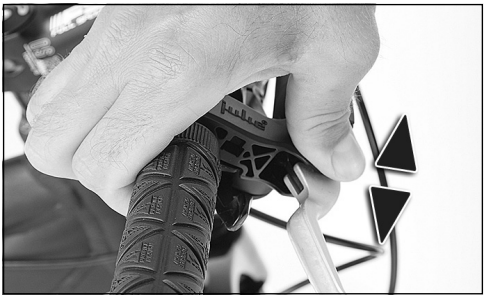
- Aucune pièce ne doit tourner ni se déplacer.
- Aucun craquement ni grincement ne doit être audible.

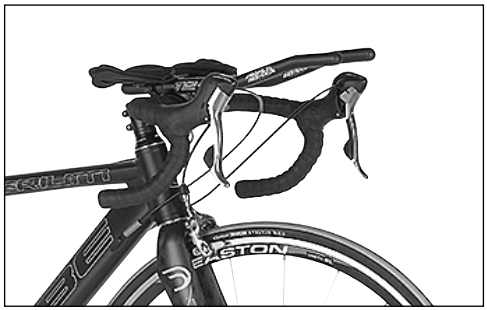
7.4 Contrôler les pièces rapportées sur le guidon

- **Contrôlez la bonne fixation des manettes de dérailleur, les poignées de frein et les poignées.**

  Il est possible que votre guidon ait été équipé de prolongateurs et / ou d'embouts, dans la mesure où ceux-ci sont autorisés par le fabricant. Contrôlez la fixation correcte de ces pièces:

- Maintenez la roue avant entre vos jambes ou tenez le guidon d'une main.





- De l'autre main, essayez de faire tourner les poignées de frein.

Prolongateurs

- De l'autre main, essayez de faire tourner les manettes de dérailleur.
- De l'autre main, essayez de faire bouger les prolongateurs.
- De l'autre main, essayez de retirer les poignées et les embouts du guidon.
- Si les embouts sont correctement montés, il n'est pas utile de contrôler les poignées.
- Aucune pièce ne doit tourner ni se déplacer.
- Aucun craquement ni grincement ne doit être audible.
- Une sonnette doit se trouver à portée des doigts ou du pouce et être fixée sur le guidon de manière à ne pas bouger.

7.5 Contrôler le jeu de direction

! Le jeu de direction est l'assise de la fourche à l'intérieur du tube de direction.

1. **Contrôlez le jeu de direction de votre vélo. La roue avant doit pouvoir se diriger facilement et sans jeu dans les deux directions :**

- Placez-vous à côté de votre vélo et tenez-le avec les deux mains sur le guidon.
- Freinez avec le frein avant et maintenez-le dans cette position.

- Poussez votre vélo vers l'avant et vers l'arrière en lui faisant subir de brefs mouvements saccadés.
- La direction ne doit pas présenter de jeu : aucun claquement ne doit être audible ni palpable. Aucun grincement ne doit être audible.
- Soulevez le vélo de manière à placer la roue arrière plus haut que la roue avant.

- Tournez la roue avant vers le côté, puis relâchez-la aussitôt.

- La roue avant doit retourner spontanément dans sa position initiale.
- La roue avant ne doit pas rester bloquée dans position donnée.

7.6 Contrôler la fourche à suspension

- **Contrôlez la fourche à suspension de votre vélo :**
- Freinez avec le frein avant et maintenez-le dans cette position.
- Appuyez de tout votre poids sur le guidon pour enfoncer la fourche à suspension.
- La fourche doit s'enfoncer et remonter facilement.
- Aucun craquement ni grincement ne doit être audible.
- Maintenez la roue avant entre vos jambes et essayez de relever le vélo en tirant sur le guidon.
- Les tubes verticaux ne doivent pas se détacher des tubes plongeurs ou de la patte de fourche.
- Veuillez également consulter à ce sujet les indications spécifiques de la manuel d'utilisation de votre fourche à suspension.

7.7 Contrôler la suspension de la roue arrière

- **Contrôlez la suspension de la roue arrière de votre vélo :**
- Asseyez-vous sur votre vélo, puis exercez de vigoureux mouvement de haut en bas sur le vélo pour tester sa suspension.
- La suspension arrière du vélo doit s'enfoncer et remonter facilement.
- Aucun craquement ni grincement ne doit être audible.
- Veuillez également consulter à ce sujet les indications spécifiques de la manuel d'utilisation de votre élément de suspension.

7.8 Contrôler les freins

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Un dysfonctionnement des freins est extrêmement dangereux.

- Apportez un soin particulier au contrôle du système de freinage de votre vélo.

! Lors d'excursions de plusieurs jours, les disques, patins et garnitures de freins peuvent subir une forte usure.

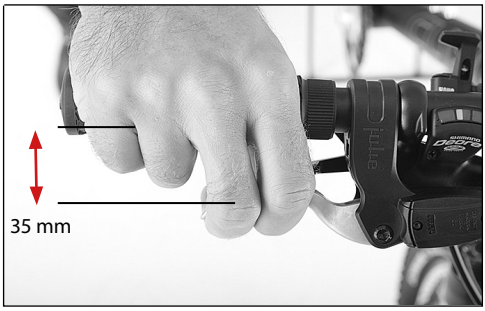
! Nous vous recommandons d'emporter avec vous des patins et des garnitures de rechange.

! Remplacez-les vous-même uniquement si vous êtes habitué à le faire. Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet.

! Si vous ne maîtrisez pas vous-même le remplacement de ces éléments, confiez ce travail à un spécialiste.

1. **Contrôlez le bon fonctionnement de votre système de freinage :**

- Actionnez simultanément les deux poignées de frein (à fond).
- Attention : dans cette position, l'écart entre la poignée de frein et le guidon doit être d'au moins 35 mm.



- Essayez de faire avancer le vélo tout en freinant.
  Les deux roues doivent rester bloquées.

7.8.1 Contrôler les freins sur jante à câble (version vélo de course)

1. **Contrôlez les câbles de freins et leur blocage :**

Freins su jantes de vélo de course

- Les câbles de freins ne doivent pas être endommagés ni rouillés.
- Lors du freinage, les câbles de freins doivent être bloqués sur toute leur largeur.

2. **Vérifiez que tout le système de freinage est fixé et vissé correctement :**

- Essayez de tirer manuellement sur les freins au niveau de la fourche (à l'avant) et du cadre (à l'arrière).
- Les freins ne doivent pas bouger et la fixation ne doit présenter aucun jeu.

3. **Contrôlez la position des sabots de freins.**

- Les sabots de freins doivent être en contact avec le flanc de la jante sur la quasi-totalité de leur surface.
- Les sabots de freins ne doivent jamais être en contact avec le pneu, y compris lorsque les freins ne sont pas actionnés.

4. Contrôlez l'usure des patins de freins.

- Les patins de freins ne doivent pas être usés au-delà du témoin d'usure.

5. Contrôlez la position centrale du frein :

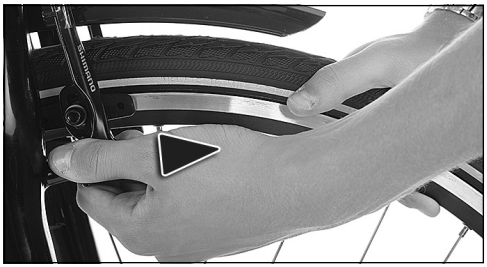
- Les sabots de freins doivent se trouver de chaque côté de la roue à la même distance de la jante.

7.8.2 Contrôle des freins sur jantes avec câble (version MTB)

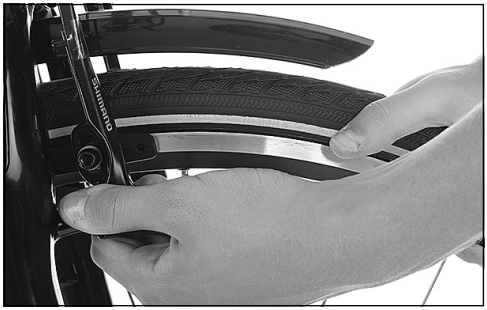
1. Contrôlez les câbles de freins et leur blocage :

- Les câbles de freins ne doivent pas être endommagés ni rouillés.
- Lors du freinage, les câbles de freins doivent être bloqués sur toute leur largeur.

2. Vérifiez que tout le système de freinage est fixé et vissé correctement :



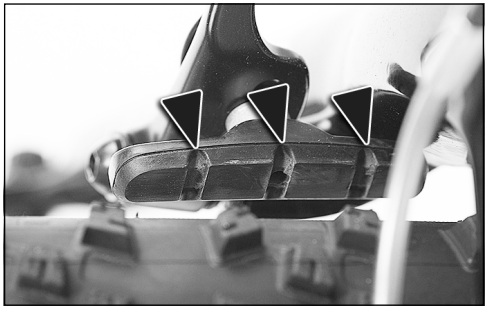
- Essayez de tirer à la force de la main sur les freins au niveau des embases.
- Les freins ne doivent pas se détacher des embases à la force de la main. Un léger jeu est normal.



3. Contrôlez la position des sabots de freins.

4. Contrôlez l'usure des patins de freins.

- Pour cela, démontez le frein (cf. chapitre 11.1).
- Les patins de freins ne doivent pas être usés au-delà du témoin d'usure.



5. Contrôlez la position centrale du frein :

- Les sabots de freins doivent se trouver de chaque côté de la roue à la même distance de la jante.
- Les sabots de freins doivent être en contact avec le flanc de la jante sur la quasi-totalité de leur surface.

7.8.3 Contrôle des freins hydrauliques sur jante

1. **Vérifiez que tout le système de freinage est fixé et vissé correctement :**

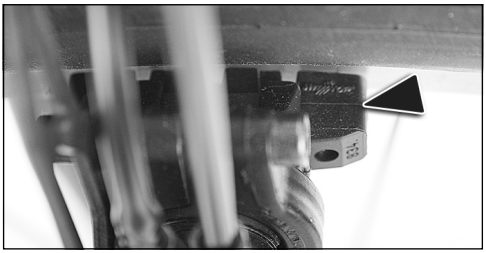
- Essayez de tirer à la force de la main sur les freins au niveau des embases.
- Les freins ne doivent pas se détacher des embases à la force de la main. Un léger jeu est normal.

2. **Contrôlez l'étanchéité du système de freinage de votre vélo :**

- Actionnez la poignée de frein correspondante à l'arrêt et maintenez la poignée dans cette position.
- Contrôlez le système de freinage de la poignée de frein aux freins en passant par les câbles.
- Vous ne devez constater aucune fuite de liquide hydraulique.

3. **Contrôlez la position des sabots de freins :**

- Les patins de freins ne doivent pas être usés au-delà du témoin d'usure.



4. **Contrôlez la position centrale du frein :**

- Les sabots de freins doivent se trouver de chaque côté de la roue à la même distance de la jante.

7.8.4 Contrôler les freins à disques hydrauliques

Risque de blessures et de dégâts matériels !

la puissance de freinage peut diminuer quand les disques de freins sont sales.

- Nettoyez sans tarder les disques de freins lorsqu'ils sont sales.

1. **Tirez sur l'étrier de frein dans toutes les directions à la force de la main.**

- L'étrier de frein ne doit pas bouger.

2. **Contrôlez l'étanchéité du système de freinage de votre vélo :**

- Actionnez la poignée de frein correspondante à l'arrêt et maintenez-la dans cette position.
- Contrôlez le système de freinage de la poignée de frein aux freins en passant par les câbles.
- Vous ne devez constater aucune fuite de liquide hydraulique.

3. **Contrôlez le disque de frein pour détecter d'éventuels dommages :**

- Il ne doit comporter aucune encoche, aucun éclat, aucune éraflure profonde ni autre dommage mécanique.

4. **Soulevez tour à tour la roue avant et la roue arrière et faites-les tourner à la main:**

- Le disque de frein ne doit présenter qu'un léger voilage latéral.

5. **Faites contrôler l'usure des garnitures de freins et du disque de frein par un atelier spécialisé (cf. également chapitre 12 Planning de service) :**

- Les garnitures de freins ne doivent pas être usées au-delà du témoin d'usure.
- L'épaisseur du disque de frein ne doit pas être inférieure à l'épaisseur minimum.
- Pour connaître l'épaisseur minimum, consultez la manuel d'utilisation ci-jointe.

6. **Vérifiez l'absence de salissures, notamment d'huile ou de matières grasses, sur les disques de freins.**

- Nettoyez sans tarder les disques de freins lorsqu'ils sont sales (cf. chapitre 12).

! **Lors d'excursions de plusieurs jours, les disques, patins et garnitures de freins peuvent subir une forte usure.**

! **Nous vous recommandons d'emporter avec vous des patins et des garnitures de rechange.**

! **Remplacez-les vous-même uniquement si vous êtes habitué à le faire. Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet.**

! **Si vous ne maîtrisez pas vous-même le remplacement de ces éléments, confiez ce travail à un spécialiste.**

7.8.5 Contrôler le frein à rétropédalage

1. **Roulez au pas.**
2. **Pédalez en arrière, c'est-à-dire dans le sens contraire de la marche.**
3. **Cela doit freiner fortement la roue arrière.**

7.9 Contrôler le système d'entraînement, la chaîne

1. **Tournez la pédale droite dans le sens inverse des aiguilles d'une montre tout en observant les plateaux et la cassette de pignons d'en haut.**

- Les plateaux et les pignons ne doivent présenter aucun voilage latéral.
- Aucun corps étranger ne doit s'y trouver. Éliminez tout corps étranger facilement accessible.

2. **Dans la position indiquée, exercez une pression sur la manivelle gauche vers la fourche du pédalier.**

- Vous ne devez sentir aucun jeu dans le palier.
- Aucun craquement ni grincement ne doit être audible.

3. **Contrôlez la chaîne pour détecter d'éventuels dommages.**

- La chaîne ne doit présenter aucun dommage dû à une éclisse de chaîne tordue, au dépassement d'un boulon de rivets etc., ni comporter des maillons bloqués ou immobiles.

4. **À l'arrêt, tournez la pédale droite vers l'arrière et observez le parcours de la chaîne au niveau des galets du dérailleur.**
5. **La chaîne doit glisser souplement sur les galets sans sauter.**

7.10 Contrôler l'éclairage

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Une panne du phare avant ou du feu arrière peut se révéler dangereuse dans l'obscurité et / ou en cas de mauvaise visibilité.

- La nuit et lorsque la visibilité est mauvaise, utilisez votre vélo seulement si votre système d'éclairage fonctionne parfaitement.

1. **Contrôlez le bon fonctionnement de votre éclairage :**

- Si l'éclairage est équipé d'un interrupteur on / off, mettez-le en position on.
- Soulevez la roue avant.
- Faites tourner vigoureusement la roue avant à la main.
- Le phare avant et le feu arrière doivent s'allumer.
- Si votre vélo est équipé d'un feu de position à l'arrière, contrôlez son bon fonctionnement.

7.11 Contrôler le porte-bagages

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Les pièces lâches ou desserrées du porte-bagages risquent de bloquer la roue et de provoquer des chutes graves.

- Ne réutilisez votre vélo qu'une fois que le porte-bagages a été fixé dans un atelier spécialisé.

1. **Secouez le porte-bagages en diagonale par rapport au sens de la marche. Les fixations du porte-bagages ne doivent pas se desserrer. Le porte-bagages ne doit pas toucher le pneu.**

7.12 Contrôler les protections de roue (garde-boue)

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Les pièces lâches ou desserrées des garde-boue risquent de bloquer les roues et de provoquer des chutes graves.

- Ne réutilisez votre vélo qu'une fois que le garde-boue a été fixé dans un atelier spécialisé.

1. **Vérifiez que les garde-boue sont bien fixés.**

- Le garde-boue et ses traverses de fixation ne doivent pas être tordus ni endommagés.
- À l'arrêt, faites tourner vigoureusement la roue avant vers la gauche puis vers la droite.
- Faites basculer plusieurs fois le vélo en position transversale par rapport au sens de la marche.
- Les traverses de fixation ne doivent pas se desserrer.
- Aucune partie des garde-boue ne doit entrer en contact avec les roues.

7.13 Autres vérifications

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Un déploiement de la béquille latérale en cours de marche peut provoquer une chute grave.

- Rabattez la béquille latérale avant d'utiliser votre vélo.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Une béquille latérale tordue, trop courte ou trop longue ne garantit pas une stabilité optimale de votre vélo

Votre vélo risque de tomber et de vous blesser ou de blesser d'autres personnes.

Votre vélo et les objets se trouvant à proximité (autres vélos, voitures, etc.) risquent d'être endommagés.

- Faites réparer ou remplacer les béquilles latérales tordues par un atelier spécialisé.
- Béquilles réglables en longueur : faites régler la béquille à la bonne longueur par un atelier spécialisé.

1. **Contrôlez la béquille latérale de votre vélo (si existante).**

- Effectuez un contrôle visuel des vis. La béquille latérale doit être fermement fixée sur le cadre.
- Avant d'utiliser votre vélo, rabattez la béquille vers le haut. La béquille ne doit pas se rabattre d'elle-même vers le bas.
- Béquilles réglables en longueur : vérifiez à la main que la partie extensible ne bouge pas.

2. Contrôlez la stabilité de votre vélo.

- Posez votre vélo sur la béquille dépliée.
- Votre vélo doit être stable.
- Votre vélo doit rester debout et ne pas tomber s'il est légèrement heurté.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Des accessoires mal installés ou desserrés sont susceptibles de mettre en péril votre sécurité.

- Contrôlez la bonne fixation de tous les accessoires non mentionnés explicitement dans la présente manuel.
- Adressez-vous sans tarder à un atelier spécialisé si l'un des points suivants n'est pas respecté.

3. Contrôlez les accessoires installés ultérieurement.

- Effectuez un contrôle visuel des éléments vissés.
- Soulevez le vélo d'un ou deux centimètres puis relâchez-le.
- Essayez de dévisser ou de déplacer les accessoires à la main.
- Faites basculer plusieurs fois le vélo en position transversale par rapport au sens de la marche.
- Les accessoires ne doivent pas se déplacer ni se tordre ou se détacher.
- Aucun accessoire ne doit entrer en contact avec les roues.
- Les éventuelles béquilles installées ultérieurement ne doivent pas s'abaisser.
- Aucun bruit anormal ne doit être audible.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Les parties endommagées du vélo peuvent présenter des arêtes vives risquant de vous blesser.

- Contrôlez toutes les parties du vélo avec lesquelles vous êtes susceptible d'entrer en contact en cours d'utilisation de votre vélo.
- Faites réparer ou remplacer sans délai les pièces endommagées par un atelier spécialisé.

8 Régler et utiliser son vélo

Vous pouvez effectuer certains réglages vous-même sur votre vélo.

N'effectuez ces réglages vous-même que si vous disposez des connaissances techniques de base nécessaires, de l'expérience requise et des outils adaptés.

8.1 Régler la potence (en option)

- Certains vélos sont équipés d'une potence à hauteur et inclinaison réglables. Faites effectuer les réglages uniquement par un atelier spécialisé !

8.2 Régler la position de la selle

Votre selle de vélo est fixée au moyen d'une ou deux vis de blocage. Pour régler la position de la selle, vous aurez besoin d'une clé Allen et d'une clé de serrage dynamométrique de taille adéquate.

- **Pour régler la position horizontale ou l'inclinaison de votre selle de vélo :**
- Desserrez la / les vis de blocage en effectuant quelques tours jusqu'à ce que la selle se déplace et / ou s'incline facilement.

- Mettez la selle dans la position souhaitée.
- Selles à une vis de blocage : resserrez la vis de blocage avec le couple de serrage indiqué (voir chapitre 3.3). Ce faisant, veillez à ce que toutes les pièces desserrées se remettent dans la bonne position.
- Selles à deux vis de blocage : tournez alternativement chaque vis d'un quart de tour ou d'un demi-tour jusqu'à ce que le couple de serrage prescrit soit atteint (voir chapitre 3.3).
- Si le couple de serrage indiqué sur la tige de la selle ne se retrouve pas dans le tableau au chapitre 3.3 à « Couple de serrage », consultez votre magasin spécialisé.
- Pour connaître les moments de serrage prescrits, consultez le tableau au chapitre 3.3.

8.3 Régler la hauteur de la selle

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Chez les enfants, en particulier chez ceux qui ne maîtrisent pas encore parfaitement la manipulation d'un vélo, une selle trop haute peut entraîner des situations dangereuses, provoquer des chutes, des accidents ou des dommages matériels.

- Réglez la hauteur de la selle de manière à ce que votre enfant touche le sol avec ses deux pieds lorsqu'il est assis sur la selle. Consultez à ce sujet le chapitre 11.2.
- En présence d'un collier de serrage à vis, vous aurez besoin d'une clé Allen et d'une clé de serrage dynamométrique de taille adéquate. S'il s'agit d'un système de blocage avec attache rapide, veuillez consulter le chapitre 8.8.

1. **Desserrez le système de blocage comme décrit au chapitre 11.2.**
2. **Mettez la selle à la hauteur souhaitée. Ce faisant, respectez les indications relatives à la profondeur d'insertion de la tige (chapitre 11.2).**
3. **Bloquez la tige de selle comme décrit au chapitre 11.2.**

8.4 Régler la fourche à suspension

1. **Vous trouverez les instructions de réglage ce votre fourche à suspension dans la manuel d'utilisation correspondante du fabricant de la fourche à suspension.**

2. **Si la fourche de votre vélo est équipée comme sur la photo d'un mécanisme de verrouillage, vous trouverez son mode d'emploi dans la manuel d'utilisation correspondante du fabricant de la fourche à suspension.**

! Les fourches à suspension à élastomères et / ou à suspension en acier ne conviennent qu'à une catégorie de poids (= poids du cycliste + bagages éventuels) donnée. Les catégories de poids sont généralement de 20 kg.

! Seule la précontrainte de la fourche peut être modifiée en resserrant les suspensions au moyen d'une vis de réglage. Ce réglage modifie seulement le couple de décollage de la fourche : l'augmentation de la précontrainte permet à la fourche de résister à des forces plus importantes.

! Si la précontrainte de la fourche est trop élevée, le débattement diminue en conséquence.

! Pour connaître la catégorie de poids appropriée pour les éléments de votre fourche à suspension, veuillez consulter la manuel d'utilisation ci-jointe du fabricant de la fourche à suspension et / ou consulter votre magasin spécialisé.

! Si votre poids total est inférieur ou supérieur à cette catégorie, demandez à votre magasin spécialisé d'installer les éléments de suspension convenant à votre poids.

8.5 Régler la suspension de la roue arrière

(uniquement roues à suspension totale)

1. **Vous trouverez les instructions de réglage ce votre élément de suspension / d'amortissement dans la manuel d'utilisation correspondante du fabricant. Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet.**
2. **Réglez l'élément de suspension / d'amortissement de manière à ce que le vélo s'abaisse uniformément au niveau de la roue avant et de la roue arrière sous le poids du cycliste.**

8.6 Manipulation du dérailleur

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Une mauvaise manipulation des manettes de dérailleur risque d'endommager les éléments d'entraînement de votre vélo.

- N'actionnez jamais les deux manettes de dérailleur ou les deux commutateurs simultanément !
- Valable pour les changements de vitesses sur pédalier (bouton de gauche) et les moyeux à vitesses intégrées : ne changez jamais de vitesse sous charge !

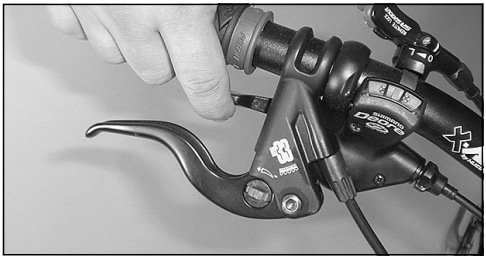
1. **Observez les photos suivantes pour déterminer quel système de dérailleur est installé sur votre vélo. En cas de doute, veuillez consulter votre magasin spécialisé.**
2. **Si votre manette de dérailleur n'est pas représentée sur les photos suivantes, veuillez consulter la manuel d'utilisation correspondante du fabricant de la manette de dérailleur et / ou consulter votre magasin spécialisé.**

Shimano Rapidfire 2-Way-Release_Deore

Shimano Rapidfire 2-Way-Release_XT

Manette de dérailleur

Shimano EZ Fire



Shimano Rapidfire

Sram Force / Rival / Red

Shimano STI

! **Le dérailleur STI est mécanique.**

! **La manette de gauche permet d'actionner le dérailleur avant, celui de droite le dérailleur arrière.**

! **En cas de dérailleur électronique (appelé Di2 chez Shimano), le changement de vitesse s'effectue par l'intermédiaire de boutons.**

! **L'actionnement des Di2 a lieu de manière similaire.**

! **Pour obtenir plus de détails, veuillez vous reporter à la manuel d'utilisation correspondante.**

Shimano Di2

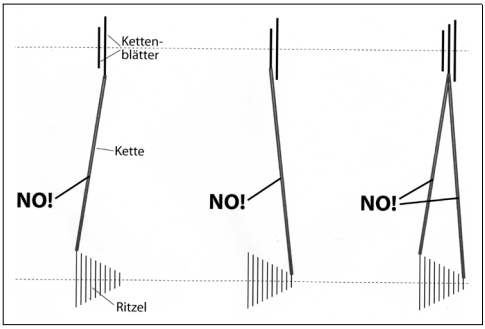
! **Sur les dérailleurs, le changement de vitesse est provoqué par le déplacement de la chaîne sur un autre pignon.**

! **Ces pignons sont appelés « plateaux » sur le pédalier et « pignons » sur la cassette de pignons.**

3. Placez la chaîne comme indiqué plus haut.

À éviter :

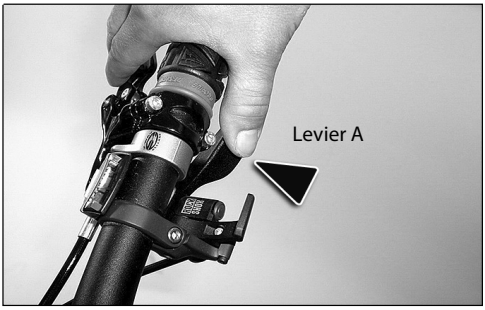
- plus grand plateau + plus grand pignon
- plus petit plateau + plus petit pignon

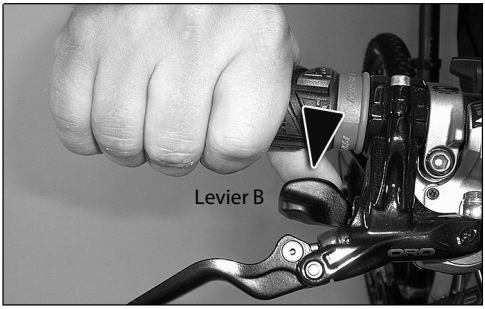


8.6.1 Shimano Rapidfire / Shimano Rapidfire 2-Way-Release / Shimano EZ Fire

Votre dérailleur est équipé de deux leviers.

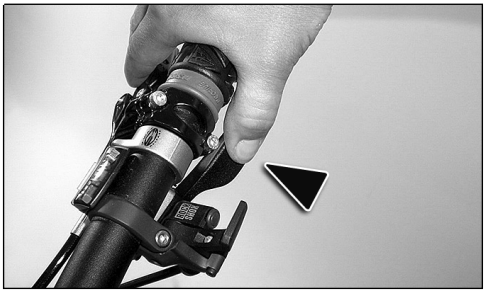
Le levier A sert à passer à un plateau ou à un pignon supérieur et le levier B à un plateau ou à un pignon inférieur :





1. Pour passer au pignon supérieur :

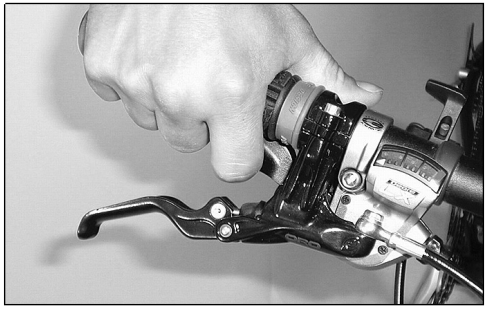
- Pour changer de vitesse, vous devez pédaler.
- Abaissez avec le pouce le levier de manière à dépasser le premier niveau d'enclenchement et maintenez-le dans cette position jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.

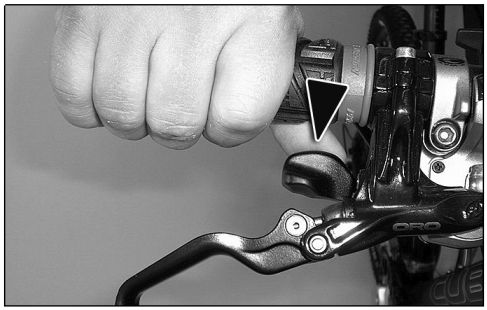


- Pour dépasser rapidement plusieurs pignons, abaissez le levier à fond et maintenez-le dans cette position jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.

2. Pour passer au pignon inférieur :

- Pour changer de vitesse, vous devez pédaler.
- Appuyez (modèle 2-Way-Release uniquement) sur le levier B jusqu'à ce qu'il s'enclenche, puis relâchez-le aussitôt.



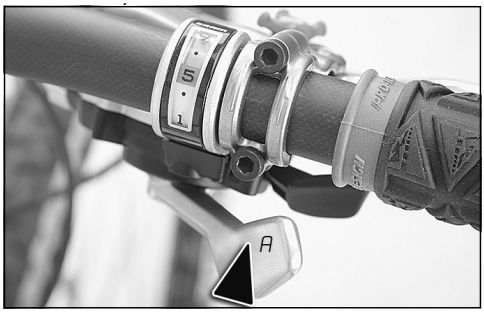


8.6.2 Sram MTB

Votre dérailleur est équipé de deux leviers. Le levier A sert à passer à un plateau ou à un pignon supérieur et le levier B à un plateau ou à un pignon inférieur.

1. Pour passer au pignon supérieur :

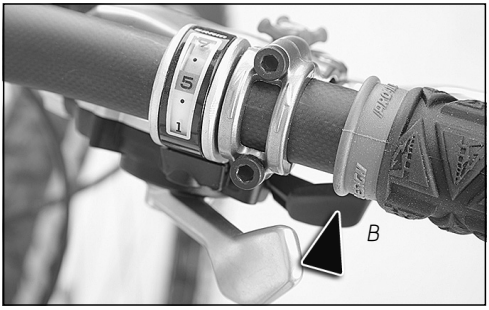
- Pour changer de vitesse, vous devez pédaler.
- Abaissez avec le pouce le levier de manière à dépasser le premier niveau d'enclenchement et maintenez-le dans cette position jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit



- Pour dépasser rapidement plusieurs pignons, abaissez le levier à fond et maintenez-le dans cette position jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.

2. Pour passer au pignon inférieur :

- Pour changer de vitesse, vous devez pédaler.
- Appuyez sur le levier B jusqu'à ce qu'il s'enclenche, puis relâchez-le aussitôt.



8.6.3 Manette de dérailleur

Votre manette de dérailleur est équipée d'un anneau tournant dans les deux sens. Tournez cet anneau pour changer de vitesse.

Suivant les fabricant, si vous tournez dans un sens, vous passerez à la vitesse supérieure ou bien à la vitesse inférieure. Pour connaître son fonctionnement exact, consultez la manuel d'utilisation correspondante ci-jointe et / ou votre magasin spécialisé.

1. Changement de vitesse avec moyeu à vitesses intégrées :

- Pour changer de vitesse, vous devez pédaler.
- Tournez l'anneau dans la direction souhaitée jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.

2. Passage à un pignon supérieur avec un dérailleur :

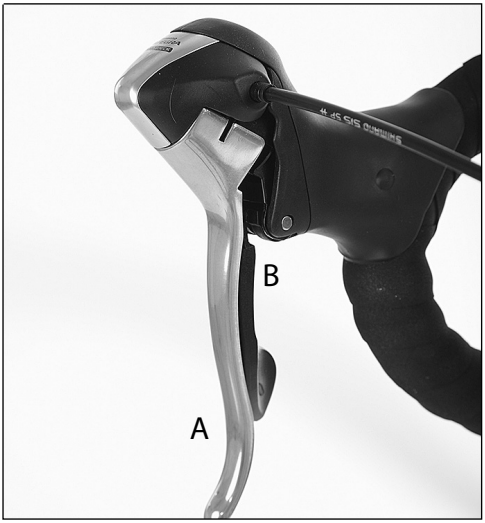
- Pour changer de vitesse, vous devez pédaler.
- Tournez l'anneau dans la direction souhaitée jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.
- Pour dépasser rapidement plusieurs pignons, tournez l'anneau jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.

3. Pour passer au pignon inférieur :

- Pour changer de vitesse, vous devez pédaler.
- Tournez l'anneau dans la direction souhaitée jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.
- Pour dépasser rapidement plusieurs pignons, tournez l'anneau jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.

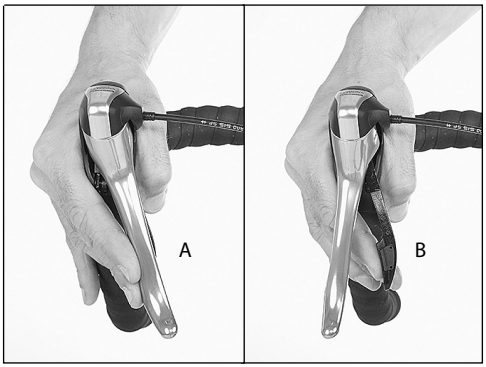
8.6.4 Shimano STI

Votre dérailleur est équipé de deux leviers. Le levier A – il s'agit en même temps de la poignée de frein- sert à passer à un plateau ou à un pignon supérieur et le levier B à un plateau ou à un pignon inférieur.



1. Pour passer au pignon supérieur :

- Pour changer de vitesse, vous devez pédaler.
- Abaissez le levier A de manière à dépasser le premier niveau d'enclenchement et maintenez-le dans cette position jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.
- Pour dépasser plusieurs pignons, abaissez le levier A à fond et maintenez-le dans cette position jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.



2. Pour passer au pignon inférieur :

- Pour changer de vitesse, vous devez pédaler.
- Appuyez sur le levier B jusqu'à ce qu'il s'enclenche, puis relâchez-le aussitôt.

8.6.5 Sram Force / Rival / Red

Votre manette de dérailleur / poignée de frein est équipée d'un levier qui vous permet aussi bien de passer à la vitesse inférieure qu'à la vitesse supérieure.

Pour l'actionner, tournez-le vers l'intérieur :

1. Pour passer au pignon supérieur :

- Pour changer de vitesse, vous devez pédaler.
- Appuyez sur la manette de dérailleur (vers l'intérieur) et maintenez-la dans cette position jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.
- Pour dépasser rapidement plusieurs pignons, abaissez le levier à fond et maintenez-le dans cette position jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.

2. Pour passer au pignon inférieur :

- Pour changer de vitesse, vous devez pédaler.
- Appuyez sur le levier jusqu'à ce qu'il s'enclenche, puis relâchez-le aussitôt.

8.7 Utiliser les freins

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Un mauvais usage des freins peut conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Familiarisez-vous avec les freins.
- Repérez quelle poignée actionne quel frein.
- Pour cela, actionnez plusieurs fois à l'arrêt la poignée correspondante.

Vous constaterez alors que les mâchoires ou les segments de freins s'ouvrent et se ferment au niveau du disque de frein ou de la jante correspondante.

1. **Pour actionner le frein, tirez la manette vers le guidon.**

Pour obtenir un freinage optimal, actionnez simultanément les deux poignées de frein en exerçant une pression homogène.

8.8 Utiliser la clé de serrage rapide

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Un montage erroné des roues avec la clé de serrage rapide peut entraîner des situations dangereuses, provoquer des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

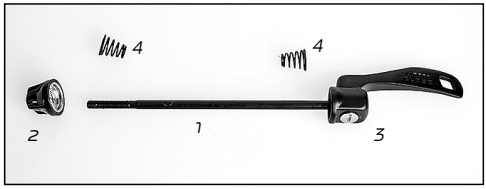
- Respectez les consignes suivantes pour utiliser votre clé de serrage rapide.
- Familiarisez-vous avec la clé de serrage rapide et son fonctionnement.
- Entraînez-vous à monter et à démonter plusieurs fois vos roues avec la clé de serrage rapide.
- Après chaque montage de roues, procédez à un contrôle des roues conformément au chapitre 7.
- Si vous n'êtes pas certain d'avoir monté les roues de votre vélo correctement, n'utilisez pas votre vélo et consultez votre magasin spécialisé.

Risque de brûlures !

Les leviers de serrage rapide des freins à disque peuvent chauffer en cours de route.

- Effleurez du bout du doigt nu le levier de serrage rapide.
  S'il est brûlant, laissez-le refroidir.

Les moyeux des roues de votre vélo, ainsi qu'éventuellement le serrage de votre tige de selle, sont équipés de clés de serrage rapide (souvent également appelées « leviers de serrage rapide » ou « attaches rapides »).



Clé de serrage rapide :
1 : Tige / clé 2 : Écrou
3 : Levier 4 : Ressort

Ces clés de serrage rapide permettent de démonter et de monter ces composants sans outils.

Fonctionnement :

- une longue tige filetée, à une extrémité de laquelle se trouve un écrou, et de l'autre un levier à suspension excentrique
- Entre l'écrou et le moyeu, de même qu'entre le levier et le moyeu, se trouve un petit ressort.
- Les extrémités des ressorts au plus petit diamètre sont tournées vers le moyeu.

- Le levier de serrage rapide pour la tige de selle est équipé, au lieu d'un écrou, d'une tête de vis à 6 pans creux.

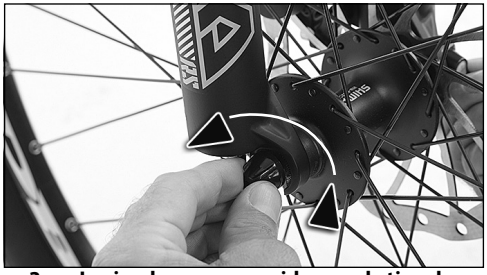
<u>Versions spécifiques :</u>
Certaines roues sont fixées avec des arbres de roue ou avec une combinaison d'arbre de roue et de levier de serrage rapide, ou bien équipées d'autres systèmes de blocage. Pour savoir comment les manipuler, reportez-vous à la manuel d'utilisation ci-jointe du fabricant de la fourche à suspension et / ou consultez votre magasin spécialisé.

Pour ouvrir la clé de serrage rapide :

1. **Appuyez sur le levier à suspension excentrique de manière à l'éloigner du moyeu. Vous pouvez alors lui faire effectuer env. 180° autour de son axe.**

2. **Tournez l'écrou dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que vous puissiez, sans grand effort, retirer la roue du cadre ou de la fourche de la roue avant.**

Si vous devez retirer complètement les écrous de la vis, veillez à ne pas égarer les petits ressorts.

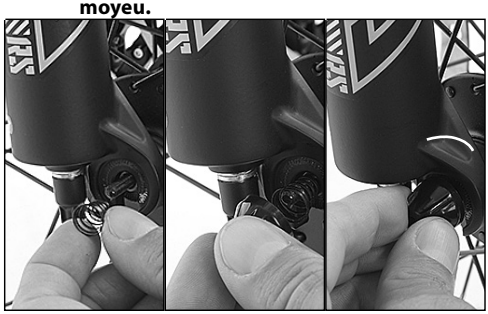


3. **Levier de serrage rapide pour la tige de selle : ne tournez pas l'écrou, mais la vis elle-même au niveau du trou à 6 pans creux dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.**

Pour fermer: répéter la procédure en sens inverse

1. **Si la clé de serrage rapide est totalement désolidarisée du moyeu, réinsérez-la par le côté gauche (sens de la marche) dans le moyeu.**

2. **Remettez le ressort et l'écrou en place sur l'essieu. Tournez l'écrou dans le sens des aiguilles d'une montre sur l'extrémité droite qui dépasse maintenant du moyeu.**



3. **Levier de serrage rapide pour la tige de selle : ne tournez pas l'écrou, mais la vis elle-même au niveau du trou à 6 pans creux dans le sens des aiguilles d'une montre.**

4. **Faites basculer le levier à suspension excentrique de manière à le placer à peu près dans le prolongement de l'axe du moyeu. Maintenez le levier dans cette position.**

5. **Tournez l'écrou ou la vis à 6 pans creux seulement jusqu'à ce que, lorsque vous faites faire 1 tour au levier à suspension excentrique autour de son axe, il commence à opposer une résistance à partir de 90° (constituant ainsi approximativement le prolongement de l'axe du moyeu).**

6. **Continuez alors à appuyer sur le levier pour lui faire effectuer 90° supplémentaires jusqu'à la butée.**

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Une mauvaise manipulation du levier de serrage rapide peut entraîner des situations dangereuses, provoquer des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

Si le levier atteint trop facilement sa position finale, la roue n'est pas assez

serrée et risque de se déplacer ou de se détacher en cours de route.

Risque de chute.

- Ouvrez une nouvelle fois le levier et tournez l'écrou un peu plus avant dans le sens des aiguilles d'une montre.

8.8.1 Manipulation de l'axe traversant

8.8.2 Informations générales

Les axes traversants sont à la fois utilisés sur le cadre et sur la fourche des modèles CUBE. Tous les modèles CUBE utilisent le système avancé et sécurisé d'axe traversant 12 mm sur le cadre (MTB + ROAD + TOUR + URBAN) et sur la fourche (ROAD + TOUR + URBAN). Sur nos modèles MTB, nous employons des axes traversants à blocage rapide 15 mm ou 20 mm spécifiques au fabricant, sur la fourche suspendue. Pour en savoir plus sur les systèmes d'axe traversant 15 mm et 20 mm, consultez le manuel de la fourche ou rendez-vous sur le site Web du fabricant correspondant.

Axe traversant standard X12

8.8.3 Avant le montage

Avant le montage de l'axe traversant, veuillez vérifier que la surface de serrage et le filetage de l'axe traversant et du cadre, ou de la fourche, sont exempts de saletés. Les saletés et impuretés peuvent compromettre la sécurité du système d'axe traversant. Nous vous recommandons de lubrifier légèrement les filetages de l'axe.

Risque de dommages matériels et corporels !

Informations importantes relatives à la manipulation et à l'utilisation des axes traversants

N'utilisez jamais d'outils autres que ceux recommandés par le fabricant afin de procéder à la fixation de l'axe traversant. Travaillez toujours avec une clé dynamométrique.

Ne dépassez en aucun cas la valeur de couple maximale prescrite par le fabricant !

Commencez toujours par lire la manuel d'utilisation du fabricant de la fourche suspendue ou du fabricant de la roue avant de mettre en service ou de remplacer un ensemble fourche/roue avec un système d'axe traversant.

Risque de dommages matériels !

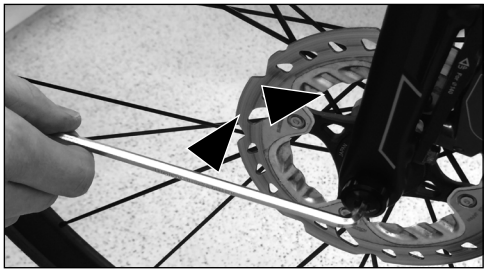
Avant chaque utilisation, vérifiez que l'axe traversant est bien fixé.

Des roues et axes traversants mal montés peuvent entraîner des chutes et accidents graves ! Demandez à votre revendeur CUBE de vous expliquer comment manipuler en toute sécurité le type d'axe traversant que vous devez monter.

8.8.4 Montage/démontage de l'axe traversant

1. **Insérez la roue dans la fourche ou le cadre et enfilez simultanément le disque de frein dans l'étrier de frein. Veillez à insérer l'axe traversant en ligne droite pour éviter d'endommager le filetage. Pendant l'insertion et le vissage de l'axe traversant, celui-ci ne doit pas s'incliner ou pivoter avec résistance afin d'éviter d'endommager le filetage ou d'autres pièces.**

2. **Fixez solidement l'axe traversant au moyen d'une clé Allen.**



3. **Ensuite, utilisez une clé dynamométrique pour appliquer la valeur de couple spécifiée par le fabricant (jamais plus de 16 Nm).**

4. **Dévissez l'axe traversant au moyen d'une clé Allen pour procéder au démontage.**

8.8.5 Montage/démontage d'un axe traversant à blocage rapide

Risque de dommages matériels et corporels !

Dans ce contexte, respectez toujours la manuel d'utilisation du fabricant de la fourche

Risque de dommages matériels !

Généralement, un levier rabattable avec manivelle est utilisé pour le serrage de l'axe traversant sur la fourche suspendue. Après le vissage de l'axe traversant, ce levier doit être rabattu à la fois manuellement et fermement. En cas de non-respect de cette instruction, l'axe traversant peut se desserrer de lui-même et entraîner un risque de chute !

8.8.6 Montage/démontage d'un axe traversant à blocage rapide sur la roue arrière

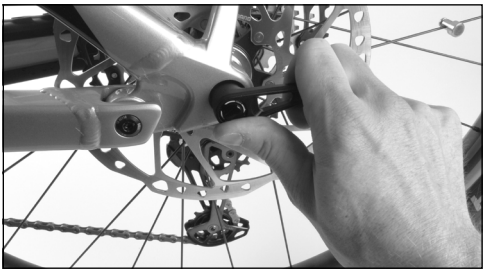
Risque de dommages matériels et corporels !

Dans ce contexte, respectez toujours la manuel d'utilisation du fabricant de l'axe traversant.

Risque de dommages matériels !

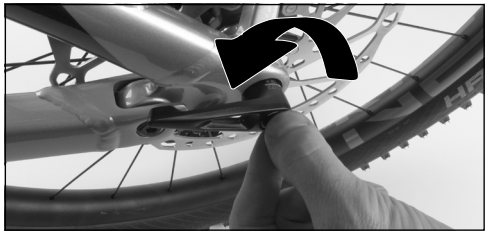
Avant chaque utilisation, vérifiez que l'axe traversant est bien fixé.

1. **Insérez la roue dans le cadre et veillez simultanément à placer la chaîne et à enfiler le disque de frein dans l'étrier de frein. Veillez à insérer l'axe traversant en ligne droite pour éviter d'endommager le filetage. Pendant l'insertion et le vissage de l'axe traversant, celui-ci ne doit pas s'incliner ou pivoter avec résistance afin d'éviter d'endommager le filetage ou d'autres pièces.**

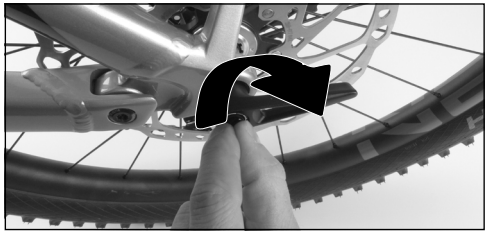


2. **Utilisez le levier et votre force manuelle afin de serrer correctement l'axe traversant. Ne dépassez pas la valeur de couple équivalente à 16 Nm.**
3. **Si le levier se trouve dans une position qui ne vous permet pas de bien mettre en œuvre votre force manuelle, desserrez le verrou du levier de l'axe traversant avec deux doigts. Desserrez-le avec deux doigts de 180°, dans le sens antihoraire. Vous pouvez désormais retirer un peu le levier de l'axe traversant et tourner le levier dans n'importe quelle position.**

Afin de serrer davantage l'axe traversant, vous pouvez repousser le levier sur l'axe traversant dans une position maniable et y appliquer un nouveau couple.



4. **Lorsque vous avez suffisamment serré l'axe traversant, placez le levier dans une position orientée vers l'avant, dans le sens de déplacement, et poussez le levier sur l'axe traversant. À présent, retournez la vis de blocage de 180° dans le sens horaire afin d'empêcher le levier de tourner de lui-même.**



5. **Pour desserrer l'axe traversant, vous pouvez employer le levier directement et le tourner dans le sens antihoraire. S'il s'avère impossible pour vous d'appliquer une force suffisante dans la position du levier, effectuez alors les étapes 1 à 4 dans le sens inverse. Cela vous permet de placer le levier dans une position qui facilite le desserrage de l'axe traversant.**

8.8.7 Patte

Veuillez vous assurer que la vis de blocage de la patte est correctement fixée au cadre (MTB + ROAD + TOUR + URBAN) et à la fourche (ROAD + TOUR + URBAN). Cette vis ne sert qu'à fixer l'insert fileté lorsque la paire de roues est retirée et doit donc uniquement être fixée « manuellement ».

- Contrôlez la bonne fixation des roues comme indiqué au chapitre 7.1.

8.9 Utiliser les pédales automatiques (à encliquetage, en option)

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Les pédales automatiques ne sont pas des pédales de sécurité.
Si vous choisissez un niveau de déclipetage trop important, vous risquez de ne pas réussir à désencliqueter vos chaussures assez rapidement en cas d'urgence.

Si vous choisissez un niveau de déclipetage trop faible, vos chaussures risquent de se détacher involontairement des pédales en cours de route.

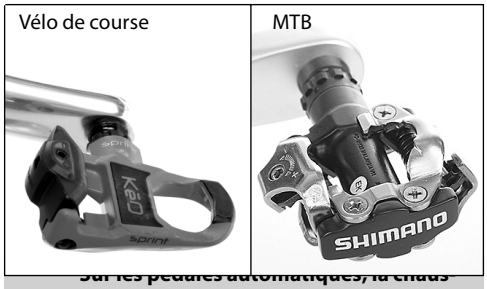
Risque accru de chute et de blessure dans les deux cas.

- Familiarisez-vous avec les pédales automatiques et leur fonctionnement.
- Entraînez-vous à encliqueter et à désencliqueter plusieurs fois vos chaussures sur les pédales à l'arrêt.
  Asseyez-vous sur la selle en vous tenant d'une main à un objet stable approprié. Encliquetez et désencliquetez tour à tour vos chaussures sur les pédales. Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet.
- Familiarisez-vous peu à peu avec le désencliquetage en vous entraînant prudemment.
- Déterminez le niveau de réglage qui vous convient le mieux.
- Entraînez-vous à monter et à descendre de vélo à différents niveaux de réglage.
- Pour modifier les degrés de réglage, veuillez consulter la manuel d'utilisation correspondante ci-jointe et / ou votre magasin spécialisé.

! En cas de mauvaise visibilité ou sur terrain difficile, il est souvent nécessaire de désencliqueter une chaussure, voire les deux.

- Entraînez-vous avec les deux chaussures.
- Pour cela, placez votre chaussure au milieu de la pédale pour éviter un encliquetage. Si besoin, vous pouvez prendre appui au sol avec une ou deux jambe(s).

Vélo de course | MTB



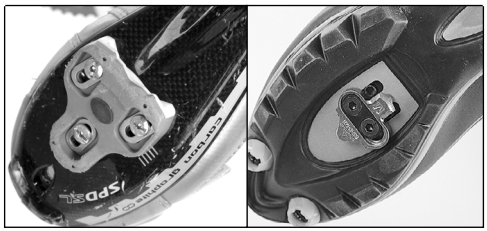
! Sur les pédales automatiques, la chaussure et la pédales sont fermement solidaires l'une de l'autre en direction verticale. Lorsqu'on pédale, cela permet non seulement d'appuyer sur la pédale, mais aussi de la tirer vers le haut.

! Pour pouvoir utiliser une pédale automatique, vous aurez besoin de chaussures spéciales adaptées au système de pédales de votre vélo et sur lesquelles seront fixés les crochets à pédales fournis avec le vélo.
La description ci-après n'a qu'une fonction d'exemple.

! Veuillez consulter la manuel d'utilisation correspondante de votre combinaison de pédales et de chaussures et / ou

consulter votre magasin spécialisé afin de vous assurer que le montage et l'utilisation de votre système de pédales automatiques sont corrects.

Vélo de course | MTB



1. **Faites réaliser ce montage dans votre magasin spécialisé.**

2. **Pour « encliqueter » votre pied sur la pédale :**

   a) Placez la pédale dans la position la plus basse possible.

   b) Avec le bout de la chaussure pointé vers le bas, positionnez la pointe du crochet de la chaussure dans la partie avant de la pédale.

   c) Lorsque la pointe du crochet se trouve dans la bonne position sur la pédale, donnez un coup sec avec toute la surface du pied vers le bas jusqu'à ce que le système de blocage encliquète la chaussure de manière audible sur la pédale.

- La chaussure est maintenant fermement solidaire de la pédale en position verticale.
- En fonction du système de pédales utilisé, la chaussure peut disposer d'une certaine liberté de mouvement vers le côté.

3. **Pour « désencliqueter » (libérer) votre pied de la pédale :**

- Éloignez d'un mouvement sec le talon de votre chaussure du vélo.

8.10 Chargement du porte-bagage

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Un porte-bagages ne sert pas à transporter des personnes ou des objets encombrants.

Toute utilisation abusive peut entraîner des situations dangereuses, provoquer des chutes, des accidents ou des dégâts matériels.

Transportez uniquement des paquets compacts, convenablement fixés et dont le poids ne dépasse pas max. 25 kg.

- Posez vos colis au milieu du porte-bagages.
- Si vous utilisez des sacoches, veillez à ce qu'elles soient adaptées à votre porte-bagages.
  Installez-les conformément aux instructions. Pour cela, respectez la manuel d'utilisation correspondante et / ou consultez votre magasin spécialisé.
- Fixez votre colis sur le porte-bagages avec un clapet ou un tendeur spécial.
- « Secouez » votre vélo de gauche à droite une fois chargé.
- Le colis, les sacoches ou parties de sacoches ne doivent pas se détacher.
- Votre colis, vos sacoches ou partie de sacoches ne doivent pas gêner vos mouvements lors de vos déplacements.
- Votre colis, vos sacoches ou parties de sacoches ne doivent pas entrer en contact avec les roues.
- Votre colis, vos sacoches ou parties de sacoches ne doivent pas masquer l'éclairage ni les réflecteurs de votre vélo.

9 Dysfonctionnements pendant l'utilisation

Risque de blessures et de dégâts matériels !

L'exécution de travaux d'entretien non autorisés peut occasionner des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Si vous constatez que votre vélo a un comportement inhabituel, ou que vous détectez la présence de bruits insolites ou de défaillances n'apparaissant pas dans le présent chapitre, cela peut entraîner des situations dangereuses, provoquer des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Faites sans tarder contrôler et éventuellement réparer toute anomalie constatée n'apparaissant pas dans le tableau suivant par votre magasin spécialisé.
- Si les mesures prises n'apportent pas le résultat escompté, consultez sans tarder votre magasin spécialisé.

9.1 Dérailleur, entraînement

Problème	Origine possible	Mesure à prendre
Le changement de vitesse ne se fait pas, ou bien pas « proprement »	La manette de dérailleur n'a pas été actionnée correctement	Actionner une nouvelle fois la manette
	Changement de vitesse déréglé	Réglages en atelier spécialisé
	Pendant les grandes montées, pression trop forte sur la pédale et / ou pédalage trop lent	Sur terrain plat, répéter le changement de vitesse ; changement de vitesse à l'arrêt : soulever la roue arrière, faire tourner la roue dans le sens de la marche jusqu'à ce que la vitesse souhaitée soit passée.
L'entraînement se bloque après ou pendant le changement de vitesse	La chaîne est coincée	Stopper le vélo, manipuler le levier dans le sens contraire, soulever la roue arrière, tourner le pédalier dans le sens contraire de la marche. Si le pédalier reste immobile, ne surtout pas forcer. Consulter sans tarder un atelier spécialisé.
Bruits inhabituels (claquement, frottement bruyant et / ou battement)	Composants de l'entraînement / du dérailleur endommagés	Consulter sans tarder un atelier spécialisé.
Résistance irrégulière pendant le pédalage	Composants de l'entraînement / du dérailleur endommagés	Consulter sans tarder un atelier spécialisé.
La chaîne a déraillé	Mauvaise manipulation du changement de vitesses (cf. chapitre 8.6) Dérailleur déréglé ou endommagé Phénomène apparaissant de manière générale dans des conditions défavorables	Stopper le vélo, soulever la chaîne à la main sur le prochain pignon, soulever la roue arrière, faire tourner le pédalier dans le sens de la marche (uniquement si possible sans résistance). Si la réparation s'avère impossible de cette manière, consulter sans tarder un atelier spécialisé.
La chaîne a déraillé après ou pendant le changement de vitesse	Mauvaise manipulation du changement de vitesses (cf. chapitre 8.6) Dérailleur déréglé ou endommagé Phénomène apparaissant de manière générale dans des conditions défavorables	Stopper le vélo, actionner le levier dans le sens contraire, soulever la chaîne à la main sur le prochain pignon, soulever la roue arrière, faire tourner le pédalier dans le sens de la marche (uniquement si possible sans résistance). Si la réparation s'avère impossible de cette manière, consulter sans tarder un atelier spécialisé.
La chaîne déraille en permanence	Mauvaise manipulation constante du changement de vitesses Dérailleur déréglé ou endommagé	Manipuler le changement de vitesses uniquement comme indiqué au chapitre 8.6 Si le défaut persiste malgré une manipulation correcte, consulter sans tarder un atelier spécialisé.

9.2 Freins

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Sur votre vélo, les freins font partie des éléments les plus importants pour votre sécurité. Un mauvais fonctionnement des freins peut conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- En cas de défaut, même minime, ou de baisse de la performance de freinage, adressez-vous sans tarder à votre magasin spécialisé.
- Ne réutilisez votre vélo que lorsqu'il aura été correctement remis en état par un magasin spécialisé.

Problème	Origine possible	Mesure à prendre
Les freins ne fonctionnent pas	Les freins n'ont pas été montés correctement	Montage correct comme indiqué au chapitre 11.1
	Freins endommagés	Consulter sans tarder un atelier spécialisé.
Les freins freinent de plus en plus mal, les poignées de frein s'enfoncent trop au freinage	Patins ou garnitures de freins usés	Faire remplacer les patins ou les garnitures de freins dans un atelier spécialisé.
	Câbles de frein lâches, usés ou blocage endommagé	Consulter sans tarder un atelier spécialisé.
	Freins hydrauliques : manque d'étanchéité du système de freinage	Consulter sans tarder un atelier spécialisé.

9.3 Cadre, tige porte-selle et suspension

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Un garde-boue, un porte-bagages et un éclairage défectueux peuvent conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- En cas de défaut, même minime, adressez-vous sans tarder à votre magasin spécialisé.
- Ne réutilisez votre vélo que lorsqu'il aura été correctement remis en état par un magasin spécialisé.

Problème	Origine possible	Mesure à prendre
Bruits : claquement, battement, frottement ou autre	Cadre et / ou suspension endommagés	Consulter sans tarder un. atelier spécialisé.
La tige de selle glisse à l'intérieur du cadre ou tourne	Couple de serrage trop faible	Contrôler et corriger le couple de serrage (cf. chapitre 3.3)
	Cadre et / ou tige de selle en carbone :	Consulter sans tarder un atelier spécialisé.

Problème	Origine possible	Mesure à prendre
La tige de selle glisse à l'intérieur du cadre ou tourne	Montage incorrect	Démontage et montage correct + pâte de montage comme indiqué au chapitre 11.2.
	Le diamètre de la tige de selle est trop petit	Installer une tige de selle au diamètre adapté.
Suspension insuffisante	Réglage incorrect de la suspension	Réglage conforme à la manuel d'utilisation des composants ci-jointe.
Suspension insuffisant malgré un réglage correct	Suspension endommagée	Consulter sans tarder un atelier spécialisé.

9.4 Garde-boue, porte-bagages, éclairage

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Un garde-boue, un porte-bagages et un éclairage défectueux peuvent conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- En cas de défaut, même minime, adressez-vous sans tarder à votre magasin spécialisé.
- Ne réutilisez votre vélo que lorsqu'il aura été correctement remis en état par un magasin spécialisé.

Problème	Origine possible	Mesure à prendre
Bruits : claquement, battement, frottement ou autre	Parties du garde-boue ou du porte bagage desserrées	Consulter sans tarder un. atelier spécialisé.
Mauvais fonctionnement partiel ou total de l'éclairage	Éclairage (ampoules, LED) grillé	Remplacement de l'éclairage. Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet.
	Câbles endommagés	Consulter sans tarder un. atelier spécialisé.
	Dynamo défectueuse	

9.5 Roues et pneus

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Des roues / des pneus défectueux peuvent conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- En cas de défaut, même minime, adressez-vous sans tarder à votre magasin spécialisé.
- Ne réutilisez votre vélo que lorsqu'il aura été correctement remis en état par un magasin spécialisé.

Problème	Origine possible	Mesure à prendre
Les roues « sautillent »	Pneu endommagé Rayon rompu	Consulter sans tarder un atelier spécialisé.
Bruits : claquement, battement, frottement ou autre	Corps étrangers coincés dans la roue	Éliminer les corps étrangers. Utiliser ensuite le vélo en redoublant de précautions. Faire contrôler le vélo par un atelier spécialisé pour détecter d'éventuels dégâts consécutifs.
	Roue défectueuse	Consulter sans tarder un atelier spécialisé.
Conduite « lâche »	Pression d'air trop faible	Augmenter la pression d'air (cf. chapitre 7.1.3). Si le même phénomène se reproduit peu de temps après, le pneu est crevé (cf. ligne suivante).
Conduite de plus en plus « lâche », sensation très inhabituelle (vous sentez le moindre petit caillou sous les roues)	Pneu crevé	Remplacer la chambre à air et éventuellement le pneu et la garniture de jante sur les systèmes à chambre à air. Remplacer le pneu. Consulter sans tarder un atelier spécialisé(*) Le vélo ne doit plus être utilisé tant qu'il n'est pas réparé. (*) : Vous pouvez vous-même remplacer la chambre à air, le pneu et la garniture de jante si vous disposez de l'expérience requise. Demandez à votre vendeur spécialisé de vous montrer comment procéder et répétez l'opération jusqu'à ce qu'elle vous soit familière. Pour monter et démonter les roues, respectez les indications présentes aux chapitres 8.8 et 11.1.

10 Après une chute ou un accident

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Les dommages résultant d'une chute ou d'un accident peuvent conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Après une chute ou un accident, adressez-vous sans tarder à votre magasin spécialisé.
- Ne réutilisez votre vélo que lorsqu'il aura été correctement remis en état par un magasin spécialisé.

Après une chute, vous devez d'une manière générale faire remplacer les pièces suivantes de votre vélo :

- Guidon et potence de guidon
- Embout triathlon/contre la montre
- tige de selle et selle (si en carbone)
- Jantes (si en carbone)
- et faire remplacer la manivelle.

Toutes les autres pièces du vélo doivent être contrôlées et éventuellement remplacées dans un magasin spécialisé.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

De plus en plus de vélos sont équipés de pièces en carbone.

Les pièces en carbone sont très fragiles. Une installation incorrecte ou un dommage, même léger, peut conduire à des situations dangereuses, provoquer des chutes, des accidents ou des dégâts matériels

- Respectez toutes les instructions séparées concernant le montage, l'entretien, la maintenance et le contrôle de ces pièces, conformément aux instructions d'utilisation des composants jointes.
- Confiez les travaux de montage sur ou à partir de pièces en carbone exclusivement à un atelier spécialisé.
- En cas d'endommagement ou de chute, consultez impérativement votre revendeur.
- Ne réutilisez pas votre vélo tant qu'il n'a pas remplacé les pièces endommagées ou qu'il ne vous a pas garanti une poursuite de l'utilisation sans risque.
- Veuillez également tenir compte des remarques du chapitre 4.3.

11 Transport du vélo

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Un système de transport inadapté peut endommager des parties du vélo importantes pour votre sécurité et entraîner des situations dangereuses, provoquer des chutes, des accidents ou des dégâts matériels.

- Transportez de préférence votre vélo uniquement à l'intérieur de votre voiture.
- Veillez à ce qu'aucun objet / bagage ne soit posé sur le vélo ou le cadre ou ne puisse les endommager.
  Sécurisez le vélo pour éviter qu'il ne glisse involontairement pendant le transport.
- L'utilisation d'un système de portage automobile (par ex. galerie de toit, porte-vélos arrière, etc.) pour le transport de votre vélo n'est pas recommandée et n'est donc pas autorisée par nos soins.
  L'utilisation de tels systèmes de portage se fait donc à vos propres risques.
  Aucun droit de responsabilité ou de garantie ne peut être invoqué en cas de dommages/accidents dus à l'utilisation d'un porte-vélos arrière.

Pour le transport, vous pouvez retirer les roues avant et arrière ainsi que la tige de selle avec la selle, si celles-ci sont équipées d'axes à serrage rapide.
Ne procédez à ce démontage que si vous êtes sûr de pouvoir remonter ces pièces dans les règles de l'art.
Voir à ce sujet les chapitres 8.3, 8.8.

Si les roues sont vissées sur le cadre (en présence d'un moyeu à vitesses intégrées par exemple), veuillez consulter votre magasin spécialisé.

Risque de dégâts matériels !

Si votre vélo se trouve à l'intérieur de la voiture exposée au soleil, les pneus risquent d'éclater ou de se détacher de la jante.

- Dégonflez les pneus avant le transport et regonflez-les ultérieurement (cf. à ce sujet chapitre 7.1.3).

11.1 Monter et démonter les roues

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Des roues mal montées peuvent conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Demandez impérativement au personnel de votre magasin spécialisé de vous montrer comment monter et démonter les roues de votre vélo.
- Entraînez-vous au moins une fois à effectuer cette opération sous la surveillance et le contrôle du personnel de votre magasin spécialisé.
- Procédez vous-même au démontage et au montage des roues uniquement si vous êtes certain de maîtriser parfaitement cette opération.

Risque de brûlure !

Après de longs trajets, les jantes et les disques de freins peuvent atteindre des températures très élevées.

- Ne touchez pas aux jantes ni aux disques de freins immédiatement après avoir utilisé votre vélo.
- Laissez refroidir les jantes et les disques de freins avant d'y toucher.
- Pour contrôler la température, tapotez les jantes et les disques de freins avec le doigt, à main nue. S'ils sont chauds, attendez quelques minutes et répétez ce test jusqu'à ce que les jantes et les disques de freins aient refroidi.

Risque de dégâts matériels !

- Lorsque la roue est démontée, les freins hydrauliques ne doivent jamais être actionnés !
- Si votre vélo est équipé d'un frein à disques, utilisez les sécurités de transport requises et fournies avec le vélo pour transporter celui-ci après avoir démonté la roue.
- Ôtez les sécurités juste avant de remonter la roue.
  Consultez à ce sujet la manuel d'utilisation des composants ci-jointe.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Pour freins sur jantes uniquement : Lors du montage et du démontage des roues, les pneus risquent de déplacer les patins de freins.

- Une fois les roues remontées, contrôlez la bonne position des patins de freins (cf. chapitre 7.8).

! Si ceux-ci ne sont pas dans la bonne position, adressez-vous sans tarder à un atelier spécialisé.

! **Pour le transport, vous pouvez démonter les roues de votre vélo puis les remonter si elles sont fixées au moyen d'un système de serrage rapide.**

! **Si votre vélo est équipé de freins sur jante, veillez à ne pas modifier la position des patins de freins avec le pneu. Cela risque de se produire, surtout avec des pneus volumineux. Si le pneu ne passe pas à travers le frein sans forcer, dégonflez-le jusqu'à ce qu'il passe,**

puis regonflez-le correctement par la suite.

11.1.1 Toutes catégories / séries, sauf catégorie vélo de course / de triathlon

1. **Commencez par démonter la roue avant (continuez au point 3).**

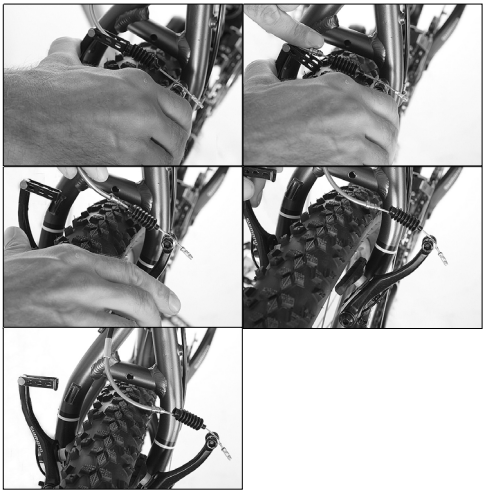
Les roues en mouvement risquent de vous blesser les mains.

- Ne passez jamais la main à proximité d'une roue en mouvement.
- Freinez la roue en mouvement au moyen de la poignée de frein correspondante jusqu'à l'arrêt complet de la roue avant de travailler à proximité de la roue.
- Pour cela, soulevez l'arrière du vélo, actionnez le levier correspondant et tournez le pédalier à la main dans le sens de la marche jusqu'à ce que la chaîne se trouve sur le plus petit pignon.
- Freinez la roue jusqu'à son arrêt complet (cf. chapitre 8.7).

3. Ouvrez le frein (freins sur jantes uniquement, pas freins à disques)

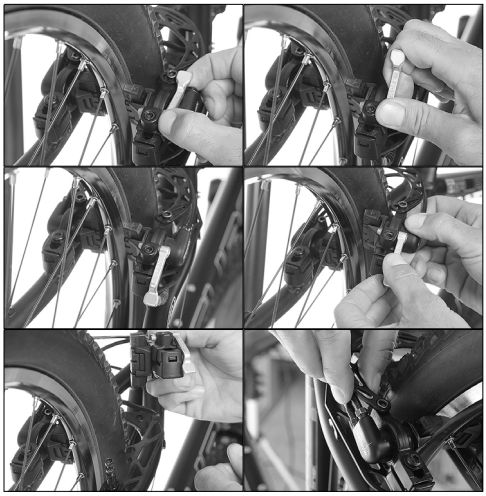
a) Freins sur jantes avec câbles (Shimano par exemple) :

- Resserrez les segments de freins d'une main et sortez le guide-câble de l'étrier.



b) Freins sur jantes hydrauliques Magura:

- Débloquez le levier de fixation et tirez sur tout le frein, y compris sur l'arceau (brakebooster) pour les sortir des embases de frein.
- Attention à ne pas égarer les rondelles d'écartement qui se seraient éventuellement détachées.



4. Sur la roue avant avec dynamo moyeu (si existante) :

- Ouvrez le levier de serrage rapide entre la dynamo et le câblage.

5. Détachez les moyeux de roue.

- Ouvrez le levier de serrage rapide sur la roue de votre vélo (cf. également chapitre 8.8 levier de serrage rapide).
- Tournez le contre-écrou pour l'ouvrir jusqu'à ce qu'il tombe presque de l'axe.
  Autres systèmes de blocage :
- Débloquez la roue conformément à la manuel d'utilisation correspondante ci-jointe.

6. Retirez les roues du cadre et de la fourche.

- Roue avant : soulevez le vélo par le guidon et tirez sur la roue pour l'extraire des extrémités de l'essieu de la fourche avant.
- Roue arrière : soulevez légèrement le vélo à l'arrière et tirez le dérailleur vers l'arrière. Dans cette position, faites glisser la roue arrière vers l'ouverture des extrémités de l'essieu en exerçant une légère pression.

7. Après avoir démonté les roues, couchez délicatement le vélo sur le côté gauche.

Risque de dégâts matériels !

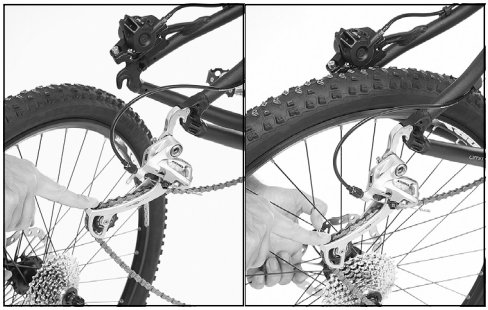
Sans roue arrière, le cadre et / ou le dérailleur risquent d'être endommagés.

- **Après avoir démonté la roue arrière, couchez le vélo sur le côté gauche ou utilisez un pied d'atelier approprié.**

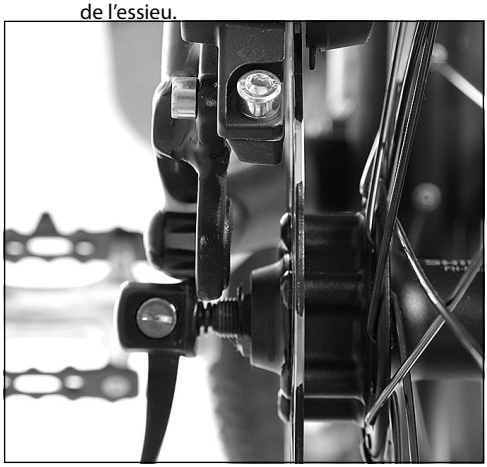
Montage des roues :

1. a) Montage de la roue arrière :

- Soulevez le vélo par l'arrière, placez la roue arrière sous le vélo de manière à ce que la chaîne se trouve au dessus du plus petit pignon.
- Freins à disques : insérez la roue de manière à ce que le disque de frein se glisse facilement entre les mâchoires de frein.



- Abaissez doucement l'arrière du vélo jusqu'à ce que l'axe de la roue se trouve à droite et à gauche à la butée des extrémités de l'essieu.



1. **b) Montage de la roue avant :**

- Soulevez le vélo par le guidon,
- placez la roue avant sous les extrémités de l'essieu de la fourche avant.
- Freins à disques : insérez la roue de manière à ce que le disque de frein se glisse facilement entre les mâchoires de frein.
- Abaissez doucement la fourche jusqu'à ce que l'axe de la roue se trouve à droite et à gauche à la butée des extrémités de l'essieu.

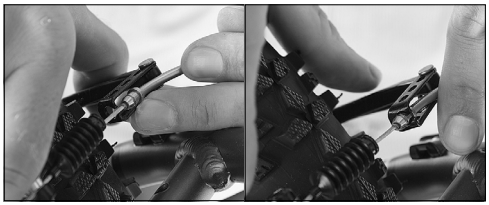
2. **Fixez les moyeux de roue.**

- Levier de serrage rapide : cf. chapitre 8.8.
- Autres systèmes de blocage : Fixez les moyeux conformément à la manuel d'utilisation correspondante ci-jointe.

3. **a) Refermez les freins sur jante Freins à câbles :**

- Appuyez sur les segments de freins.

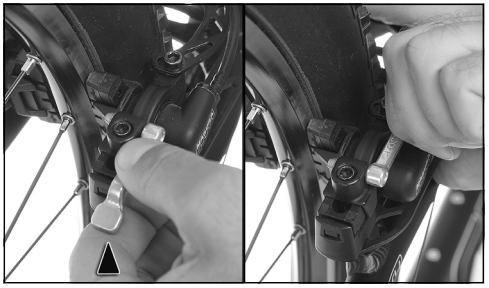
- Glissez le guide-câble dans l'étrier.



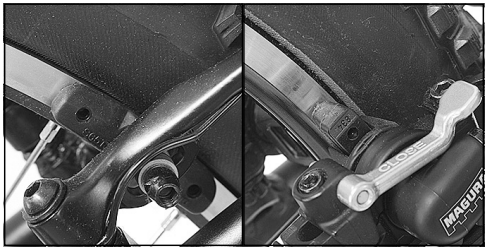
3. **b) Freins sur jantes hydrauliques : procédez comme au démontage, dans l'ordre inverse.**

- Placez l'arceau de frein (brakebooster) sur la vis de guidage.
- Remettez les éventuelles rondelles d'écartement en place, puis replacez le frein sur le socle de frein.

- Bloquez le levier de fixation pour fixer le frein.



4. **Veillez à ce que les patins de freins couvrent bien le flanc de la jante lorsque vous freinez.**



5. **Sur la roue avant avec dynamo moyeu (si existante) :**

- Rétablissez en contact entre la dynamo et le câblage.

6. **Contrôlez l'installation :**

- Pour cela, actionnez les freins.
- Si un patin ou une mâchoire de frein effleure la jante ou les disques de frein, cela peut signifier que le moyeu est mal positionné dans les extrémités de l'essieu.
- Dans ce cas, débloquez une nouvelle fois le levier de serrage rapide, contrôlez et corrigez la position du moyeu puis refermez le levier de serrage rapide
- Le frein (s'il s'agit d'un frein sur jante) n'a pas besoin d'être ouvert. Si l'opération n'apporte pas le résultat escompté, adressez-vous sans tarder à votre magasin spécialisé.
- Veillez à ce que l'éclairage fonctionne correctement (si votre vélo est équipé d'un éclairage).
- Veillez à ce que les roues de votre vélo ne touchent ni les garde-boue, ni le porte-bagages (si existant).

11.1.2 Vélo de course / triathlon

1. **Commencez par démonter la roue avant (cf. chapitre 3).**
2. **Sur la roue arrière, enclenchez le plus petit pignon de la cassette de pignons (cf. chapitre 8.6).**

Risque de blessures et de dégâts matériels !

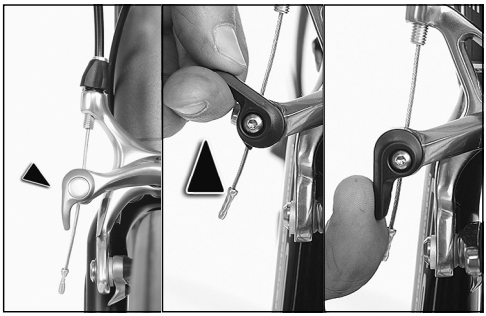
Les roues en mouvement risquent de vous blesser les mains.

- Ne passez jamais la main à proximité d'une roue en mouvement.
- Freinez la roue en mouvement au moyen de la poignée de frein correspondante jusqu'à l'arrêt complet de la roue avant de travailler à proximité de la roue.
- Pour cela, soulevez l'arrière du vélo, actionnez le levier correspondant et tournez le pédalier à la main dans le sens de la marche jusqu'à ce que la chaîne se trouve sur le plus petit pignon.
- Freinez la roue jusqu'à son arrêt complet (cf. chapitre 8.7).

3. **Ouvrez le frein sur jante.**

a) Freins de vélo de course Shimano et Sram :

- Actionnez le levier vers le haut.



b) Campagnolo :

Il n'y a pas de levier au niveau du frein :

- pour ouvrir, appuyez sur la barrette de la poignée de frein, de l'intérieur vers l'extérieur. Tirez légèrement sur la poignée de frein.

4. Détachez les moyeux de roue.

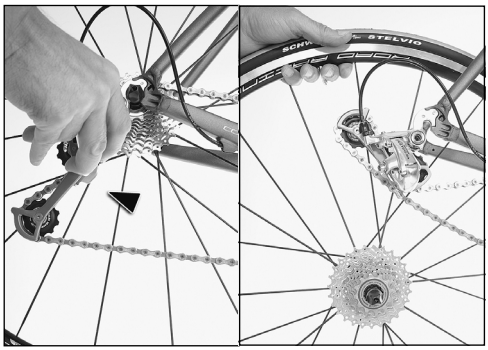
- Ouvrez le levier de serrage rapide sur la roue de votre vélo (cf. également chapitre 8.8 levier de serrage rapide).

- Tournez le contre-écrou pour l'ouvrir jusqu'à ce qu'il tombe presque de l'axe.

5. Retirez les roues du cadre et de la fourche.

- Roue avant : soulevez le vélo par le guidon et tirez sur la roue pour l'extraire des extrémités de l'essieu de la fourche avant.

- Roue arrière : soulevez légèrement le vélo à l'arrière et tirez le dérailleur vers l'arrière. Dans cette position, faites glisser la roue arrière vers l'ouverture des extrémités de l'essieu en exerçant une légère pression.



6. Après avoir démonté les roues, couchez délicatement le vélo sur le côté gauche.

Risque de dégâts matériels !

Sans roue arrière, le cadre et / ou le dérailleur risquent d'être endommagés.

- Après avoir démonté la roue arrière, couchez le vélo sur le côté gauche ou utilisez un pied d'atelier approprié.

Montage des roues.
Commencez par monter la roue arrière.

1. a) Montage de la roue arrière :

- Soulevez le vélo par l'arrière.

- Placez la roue arrière sous le vélo de manière à ce que la chaîne se trouve au dessus du plus petit pignon.

- Abaissez doucement l'arrière du vélo jusqu'à ce que l'axe de la roue se trouve à droite et à gauche à la butée des extrémités de l'essieu.

b) Montage de la roue avant

- Soulevez le vélo par le guidon.
- placez la roue avant sous les extrémités de l'essieu de la fourche avant.
- Abaissez doucement la fourche jusqu'à ce que l'axe de la roue se trouve à droite et à gauche à la butée des extrémités de l'essieu.

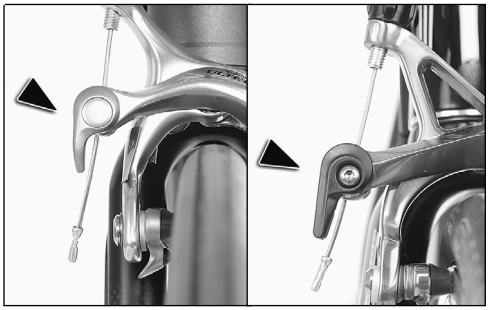
2. Fixez les moyeux de roue.

- Levier de serrage rapide : cf. chapitre 8.8.

3. Refermer les freins sur jante

a) Freins de vélo de course Shimano et Sram :

- Actionnez le levier vers le bas.



b) Campagnolo :

- Il n'y a pas de levier au niveau du frein.
- Suivez la même procédure en sens inverse pour ouvrir, et appuyez sur la barrette de la poignée de frein de l'extérieur vers l'intérieur.
- Pour ce faire, tirez sur la poignée de frein.

4. Contrôlez l'installation :

- Pour cela, actionnez les freins.
- Si un patin effleure la jante, cela peut signifier que le moyeu est mal positionné dans les extrémités de l'essieu.
- Dans ce cas, débloquez une nouvelle fois le levier de serrage rapide, contrôlez et corrigez la position du moyeu puis refermez le levier de serrage rapide.
- Le frein (s'il s'agit d'un frein sur jante) n'a pas besoin d'être ouvert. Si l'opération n'apporte pas le résultat escompté, adressez-vous sans tarder à votre magasin spécialisé.

11.2 Monter et démonter la tige porte-selle avec la selle

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Une tige de selle mal montée peut conduire à des situations dangereuses, des chutes, des accidents et des dégâts matériels.

- Demandez impérativement au personnel de votre magasin spécialisé de vous montrer comment monter et démonter la tige de selle de votre vélo.
- Entraînez-vous au moins une fois à effectuer cette opération sous la surveillance et le contrôle du personnel de votre magasin spécialisé.
- Procédez vous-même au démontage et au montage des roues uniquement si vous êtes certain de maîtriser parfaitement cette opération.

Pour le transport, vous pouvez démonter la tige de selle et la selle de votre vélo, puis les remonter ultérieurement.

La tige de selle est fixée dans le tube de selle du cadre au moyen d'un collier de serrage et bloquée soit avec un levier de serrage rapide, soit avec une vis à 6 pans creux.

Parmi les tiges de selle en carbone, certaines formes spéciales peuvent être montées avec deux vis.

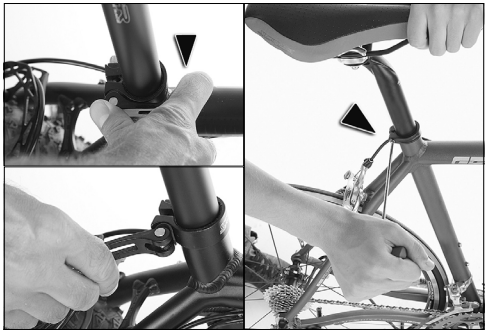
En l'absence d'une clé de serrage rapide, vous aurez besoin d'une clé Allen et d'une clé de

serrage dynamométrique de taille adéquate. Veuillez vous adresser à ce sujet à votre magasin spécialisé.

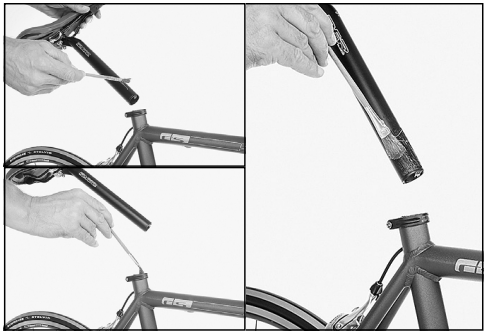
Démontage de la tige de selle :

1. Débloquez la selle avec le levier de serrage rapide conformément au chapitre 8.8 ou au niveau de la vis à 6 pans creux avec une clé 6 pans de taille adéquate.

2. Tirez sur la selle pour l'extraire avec la tige de selle du cadre.



Montage de la tige de selle :



1. **Pour la tige de selle et/ou le tube de selle en carbone :**

- Enduisez la tige de selle et l'intérieur du tube de selle, sans exception, de pâte de montage pour pièces en carbone.
- La tige de selle et le tube de selle ne doivent pas être graissés. Seule la pâte de montage pour carbone peut être utilisée.
- Les tiges de selle en aluminium ne doivent être montées qu'en utilisant une pâte de montage pour carbone.

2. **Poussez la selle avec la tige de selle dans le tube de selle du cadre jusqu'à ce que vous atteigniez la hauteur d'assise souhaitée. Dans cette position, l'extrémité inférieure de la tige de selle (longueur (x)) doit se trouver au moins (y) mm en dessous du bord supérieur du tube de selle. (voir définition ci-dessous)**

! **Ne vous fiez pas au marquage sur la tige de selle.**

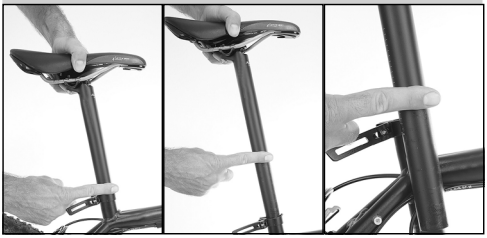
Vous pouvez ainsi vérifier la profondeur d'insertion correcte (y) :

! **Tenez le bout d'un doigt contre la tige de selle lorsqu'elle est montée, juste au-dessus du collier de serrage.**

! **Laissez le bout de votre doigt à cet endroit et retirez la tige de selle du tube du siège.**

! **Tenez la tige de selle latéralement à côté du tube de selle de manière à ce que le bout de votre doigt se trouve à nouveau à la hauteur du collier de serrage.**

! **Dans cette position, l'extrémité inférieure de la tige de selle (longueur (x)) doit se trouver au moins (y) mm en dessous du bord supérieur du tube de selle.**
120mm (y) à 400mm (x)
120mm (y) à 420mm (x) RockShox Reverb
110mm (y) à 380mm (x)
100mm (y) à 350mm (x)



3. **Tournez la selle de manière à ce que la pointe se trouve dans le sens de la marche.**

4. **Veillez à ce que le collier de serrage soit positionné de niveau avec le cadre et que les encoches sur le tube de selle et celles du collier se chevauchent.**

5. **Fermez le levier de serrage rapide comme indiqué au chapitre 8.8, ou serrez la vis à 6 pans creux avec une clé de serrage dynamométrique.**

Respectez les instructions de montage et le couple de serrage prescrit (voir 3.3).

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Une tige de selle en carbone fixée trop fermement risque de se briser en cours de route, pouvant conduire à des situations dangereuses et provoquer des chutes, de accidents et des dégâts matériels.

- Le collier de serrage du tube de selle doit être suffisamment serré pour éviter à la tige de selle de s'abaisser ou de tourner en cours de route.
- Si la tige de selle ne reste pas dans la position souhaitée malgré un moment de serrage maximal, veuillez consulter sans tarder votre magasin spécialisé.

! **Marquez la position correcte de votre tige de selle au moyen d'un morceau de bande adhésive.**

12 Nettoyage et entretien de votre vélo

Risque de blessures et de dégâts matériels !

La corrosion peut endommager des parties de votre vélo importantes pour votre sécurité ou entraver leur stabilité. Ces pièces peuvent se casser en cours de route et entraîner des chutes graves. La corrosion est notamment favorisée par

- **le sel (salage des routes en hiver par exemple)**
- **l'air salé (à proximité des côtes et dans les zones industrielles par exemple)**
- **la transpiration.**

Risque de dégâts matériels !

N'utilisez pas de nettoyeur haute pression ou de jet de vapeur. Le jet d'eau tranchant peut endommager votre vélo.

Un bon entretien prolonge la durée de vie de votre vélo et de ses composants. Nettoyez et entretenez votre vélo régulièrement.

Pour le laver, utilisez un jet d'eau faible ou un seau d'eau et une éponge. Utilisez uniquement de l'eau douce ou dessalée.

Il existe de nombreuses méthodes pour nettoyer un vélo. Vous trouverez ci-après une méthode éprouvée pour nettoyer un vélo très sale:

1. **Éliminez avec un jet d'eau faible les saletés les plus grossières : terre, cailloux, sable, etc.**
2. **Laissez sécher un peu votre vélo.**
3. **Vaporisez un produit de nettoyage adapté sur tout votre vélo.**

! En présence de légères salissures, il suffit généralement de vaporiser un produit de nettoyage adapté puis de le rincer après avoir respecté le temps d'action indiqué.

! Quant aux salissures plus tenaces, vous pouvez les éliminer par exemple avec un pinceau à radiateur lorsque le temps d'action est écoulé, puis rincer votre vélo.

Risque de dégâts matériels !

Les produits de nettoyage, les lubrifiants et les conservateurs sont des produits chimiques.

Une mauvaise utilisation de ces produits peut endommager votre vélo.

- Utilisez uniquement des produits explicitement adaptés pour vélos.
- Assurez-vous que le produit choisi n'abîme pas la peinture ni les parties en caoutchouc, en matière synthétique ou en métal de votre vélo. Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet.
- Respectez les indications correspondantes du fabricant.

4. **Rincez tout le vélo au jet d'eau peu faible puis laissez-le sécher.**
5. **Nettoyez la chaîne:**

- Versez quelques gouttes de produit de nettoyage pour chaîne de vélo sur un chiffon en coton propre et non pelucheux et nettoyez la chaîne. Ce faisant, actionnez lentement le pédalier dans le sens contraire de la marche.
- Répétez cette opération avec un morceau de chiffon propre jusqu'à ce que la chaîne soit propre.
- Laissez le produit de nettoyage s'évaporer pendant env. 1.

! S'il reste du produit de nettoyage entre les maillons de la chaîne, il dissoudra immédiatement le nouveau lubrifiant, qui sera alors sans effet.

- Appliquez une petite quantité de lubrifiant pour chaîne de vélo sur les articulations de la chaîne.

Risque de dégâts matériels !

Les lubrifiants pour chaînes de moto ne sont pas adaptés car ils adhèrent aux chaînes de vélo et aux éléments d'entraînement.

- Utilisez uniquement des lubrifiants pour chaînes de vélo.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

En cas d'utilisation trop généreuse de lubrifiant, celui-ci peut couler sur les jantes et les disques de freins et les endommager.

Cela risque de diminuer l'effet de freinage.

- Éliminez le surplus de lubrifiant sur la chaîne avec un chiffon en coton propre, sec et non pelucheux.
- Nettoyez les jantes et les disques de freins avec un produit dégraissant adapté. Consultez votre magasin spécialisé.

Risque de blessures et de dégâts matériels !

Tout contact de la cire ou du produit conservateur avec les jantes et les disques de freins ou avec les patins et les garnitures de freins réduit l'effet de freinage.

- Nettoyez ces composants avec un produit dégraissant adapté. Consultez votre magasin spécialisé.

6. **Nettoyez les parties du vélo restées très sales à la main avec un chiffon en coton propre et non pelucheux et un produit de nettoyage adapté.**

7. **Vaporisez tout le vélo avec une cire adaptée ou un conservateur assimilé.**

   Exceptions :

   - **patins / garnitures de freins**
   - **jantes (freins sur jante)**
   - **disques de freins**
   - **poignées, leviers / manettes de freinage**
   - **selle**
   - **pneus**

8. **Lorsque le temps d'action indiqué est écoulé, polissez votre vélo avec un chiffon en coton propre et non pelucheux.**

9. **Nettoyez les patins et les garnitures de freins, les jantes (si votre vélo est équipé de freins sur jantes) et les disques de freins à la main avec un chiffon en coton propre, sec et non pelucheux et un produit dégraissant approprié.**

! Nettoyez et lubrifiez votre chaîne comme décrit après chaque trajet sur route mouillée, chaque trajet prolongé sur un sol sablonneux, au plus tard tous les 200 km.

Maintenance dans le cadre du plan de service

Les intervalles de temps indiqués sont des valeurs indicatives générales pour une utilisation régulière.
Veuillez noter que certaines situations d'utilisation (conditions défavorables) peuvent entraîner une charge accrue et une usure accélérée de certains composants.
De telles conditions défavorables comprennent entre autres :
- des trajets dans des conditions météorologiques défavorables
(par ex. humidité, neige),
- des démarrages fréquents avec des vitesses trop élevées, en particulier en côte ou avec une charge,
- conduite avec une sollicitation permanente élevée de la transmission ou des freins.
Veillez à ce que votre vélo soit entretenu conformément à nos recommandations et que toutes les révisions effectuées soient consignées dans le carnet d'entretien ci-joint.
Si l'usure ou les dommages ne sont pas détectés à temps, il y a un risque de défaillance des composants.
Si cela devait se produire en cours de route, cela pourrait entraîner des blessures graves, voire des situations potentiellement mortelles.
Faites remplacer les composants usés ou endommagés avant de remettre votre vélo en service.
Contrôlez votre vélo avant chaque trajet, après chaque transport et après chaque stationnement sans surveillance. Ne mettez pas votre vélo en service s'il n'est pas en parfait état. En cas de doute, adressez-vous à un revendeur spécialisé.

Plan de service

Faites effectuer les révisions aux intervalles prescrits exclusivement par un atelier spécialisé agréé par le fabricant.

Type d'inspection / d'entretien	Utilisation normale	Utilisation intensive, notamment en cas d'utilisation fréquente / sportive, proche de la compétition
Première inspection	au plus tard après 200 km / 2 mois	au plus tard après 100 km / 1 mois
Inspections ultérieures	tous les 2000 km / 1x par an	tous les 500 km / tous les 2 mois
Remplacement de composants importants pour la sécurité / composants de contact (par ex. guidon et potence)	après une chute ou un accident / indication du fabricant de composants / au plus tard tous les 10 ans	après une chute ou un accident / indication du fabricant de composants / au plus tard tous les 5 ans

Dans des conditions défavorables, votre chaîne peut s'user rapidement.
Un remplacement précoce prolonge la durée de vie des autres composants du système d'entraînement.

13 Ranger son vélo pendant une période prolongée

Risque de dégâts matériels !

Un entreposage inadapté de votre vélo peut endommager le palier et les pneus et favoriser la corrosion.

- **Veuillez respecter les indications suivantes.**

1. **Entretenez et nettoyez votre vélo comme indiqué au chapitre 12.**
2. **Entreposez impérativement votre vélo dans un endroit sec et peu poussiéreux.**
3. **Utilisez un porte-vélo adapté (par ex. à trois pieds, crochet mural). Consultez votre magasin spécialisé à ce sujet.**
4. **Si une ou deux roue(s) de votre vélo est / sont en contact avec le sol :**

- Soulevez votre vélo toutes les 2 ou 3 semaines et faites tourner les roues de quelques tours à la main.
- Faites bouger plusieurs fois le guidon de gauche à droite.
- Faites tourner le pédalier à la main et faites-lui faire plusieurs tours dans le sens contraire de la marche.
- Avant de réutiliser votre vélo, contrôlez-le conformément aux indications du chapitre 7.

14 Garantie, clauses de garantie

14.1 Clauses de garantie

Dans tous les cas, nous garantissons l'ensemble des cadres et des fourches fixes Cube pendant une période légale de 2 ans à compter de la date de l'achat.
Pour faire valoir votre droit de garantie, votre interlocuteur est le magasin spécialisé qui vous a vendu votre produit.

14.2 Garantie

Outre la garantie légale, nous accordons au client final une garantie sur une partie de nos cadres Cube et de nos fourches fixes dans les conditions suivantes :
Nous garantissons l'ensemble des cadres et des fourches fixes dès leur date d'achat :

Aluminium	6 ans de garantie
Carbone, Alu-Carbone	3 ans de garantie

Si un rupture survenait au cours de cette période (à compter de la date d'achat), nous nous engageons à remplacer cet article par le même article ou par un article équivalent.

Nous nous réservons le droit de réparer les cadres ou pièces défectueux, ou bien de les remplacer par le modèle plus récent correspondant.

Si le cadre doit être remplacé, en l'absence d'un cadre de même type, nous nous engageons à fournir un cadre de remplacement dont la forme et la couleur peuvent être différentes de celles du cadre d'origine.

Tout droit de livraison d'une marchandise de même type est exclu.

Nous ne prendrons pas en charge et nous ne rembourserons pas les frais correspondant à des travaux de remplacement effectués en dehors de la période légale de garantie (2 ans).

Cas particulier :
Cette extension de garantie ne s'applique pas aux modèles Flying Circus, TWO 15, ainsi qu'aux pièces rapportées qui concernent le remplacement du cadre.

Dans ce cas, ce sont les 2 ans de garantie légales qui s'appliquent.

14.3 Conditions de garantie

La garantie porte uniquement sur la structure du cadre, et non sur sa peinture ni sur son décor.

Les frais nécessaire à l'installation de pièces rapportées suite à un remplacement du cadre (par ex. dérailleur, jeu de direction, amortisseurs, etc.) ne sont pas couverts par la garantie et doivent être pris en charge par le client lui-même.

14.4 Tout droit de garantie est exclu :

en présence de modifications réalisées sur le produit sans l'autorisation préalable du fabricant

En cas d'équipement ultérieur d'entraînements électriques de tout type (comme par ex. moteur de moyeu avant, moteur de moyeu arrière, moteur central, etc.)

en présence de défauts et de dommages :

- occasionnés par des pièces rapportées (comme des sacs, des cadenas, des porte-vélos, etc.)
- résultant du non-respect des prescriptions et indications des manuels d'utilisation.
- d'un cas de force majeure, d'un accident, d'une utilisation inappropriée, de réparations non effectuées par un spécialiste, d'un manque d'entretien ou de l'usure.
- d'une utilisation à d'autres fins que celles pour lesquelles le vélo est destiné (par ex. utilisation d'un cadre standard pour un dirt-bike. Du montage d'une fourche à double pont, d'un élargissement de la zone de la fourche. D'une sollicitation intensive telle que des sauts, etc.).
- d'un remplacement de pièces avec des pièces de rechange autres que les pièces de rechange d'origine indiquées dans la manuel d'utilisation ou de pièces non agréées par nous.

14.5 Carnet d'entretien
Liste de contrôle de l'inspection de remise
Certificat de livraison

En raison des dispositions légales relatives à l'obligation d'information en cas de rappel, ainsi qu'en relation avec les droits de garantie, le carnet d'entretien ci-joint doit être rempli avant ou lors de la remise d'un vélo vendu.
Le revendeur doit discuter du carnet d'entretien avec le client dans les moindres détails, le remplir et le signer.
Par sa signature, le revendeur confirme qu'il a effectué le contrôle du vélo conformément à la check-list d'inspection de remise et qu'il a donné au client des instructions sur l'utilisation sans erreur du vélo conformément au mode d'emploi et aux informations de sécurité.

Note aux distributeurs : Une copie des formulaires dûment remplis et signés par les deux parties contractantes doit être conservée par le concessionnaire à des fins de documentation.
Tenez le carnet d'entretien consciencieusement à jour et respectez les intervalles d'entretien recommandés.
Les intervalles de temps indiqués, dans le plan d'entretien, sont des valeurs indicatives générales pour une utilisation régulière.
Dans certaines situations d'utilisation (conditions défavorables), il peut y avoir une sollicitation accrue et une usure accélérée de certains composants et les intervalles peuvent être plus courts. Veillez à ce que votre vélo soit entretenu conformément à nos recommandations et que toutes les révisions effectuées soient consignées dans ce carnet d'entretien.
Si l'usure ou les dommages ne sont pas détectés à temps, il y a un risque de défaillance des composants.