



CALIFORNIA

**JAMIS[®]
BIKES**

LEOPARD

Vélo de ville
Vélo de trekking/de randonnée
Vélo pour jeunes
Singlespeed/Vélo sans roue libre
conformément à
EN ISO 4210-2:2015-12

Vélo enfant
conformément à
EN ISO 8089:2014-10

Introduction

Mesdames et Messieurs,

nous voudrions pour commencer vous communiquer quelques informations importantes concernant votre nouvelle bicyclette. Il s'agit de vous permettre de mieux en comprendre la mécanique et de prévenir les risques. Nous vous recommandons de lire soigneusement cette notice et de la conserver en lieu sûr.

Votre bicyclette vous a été livrée entièrement montée et réglée. Si ce n'est pas le cas, pour garantir un travail de qualité, adressez-vous pour les interventions nécessaires à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

On suppose que les utilisateurs de cette bicyclette disposent déjà des connaissances de base leur permettant d'utiliser un vélo.

Toute personne qui utilise ce vélo

- le répare et/ou l'entretient
- le nettoie
- ou l'élimine,

doit avoir pris connaissance de et avoir compris le contenu et la signification de la présente notice d'utilisation. Si vous avez d'autres questions ou que vous n'avez pas bien compris quelque chose, n'hésitez pas pour votre sécurité à consulter votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Toutes les informations de la présente notice concernent le montage, la technique ainsi que l'entretien du vélo. Vous voudrez bien tenir compte des indications suivantes, dont beaucoup sont importantes du point de vue de la sécurité. N'en pas tenir compte risque de provoquer des accidents, des chutes et des dommages financiers graves.

Une bicyclette moderne étant un objet technique complexe, nous n'abordons que les points les plus importants.

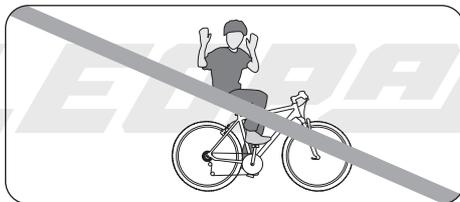
Cette notice n'est évidemment valable que pour la bicyclette avec laquelle elle a été fournie.

Pour des détails techniques particuliers, vous voudrez bien vous reporter aux notices des fabricants des composants qui équipent votre vélo. Si tout n'est pas clair, n'hésitez pas à consulter votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Avant de rouler sur la voie publique, renseignez-vous sur la réglementation en vigueur dans le pays d'utilisation.

Pour commencer, quelques indications concernant le cycliste lui-même :

- il faut toujours porter un casque approprié et de la bonne taille, et ce pour tous les trajets sans exception !
- respectez les conseils pour le port du casque donnés dans la notice du fabricant ;
- portez toujours des vêtements de couleur claire ou des vêtements de sport munis d'éléments réfléchissants. Lorsque vous évoluez en terrain difficile, portez des vêtements adaptés, en particulier des protections.
- il est obligatoire de porter des vêtements serrés ; le cas échéant utilisez des pinces à vélo ; vos chaussures doivent avoir des semelles rigides et non glissantes ;



- ne roulez jamais sans tenir le guidon !
- Même si vous avez déjà de l'expérience dans l'utilisation de bicyclettes, il est impératif de lire préalablement le chapitre « Avant la première utilisation » et d'effectuer les contrôles importants mentionnés dans le chapitre „Avant chaque utilisation“ !

Il faut bien tenir compte que, en tant que cycliste usager de la route, vous êtes particulièrement exposé.

Protégez-vous et les autres en adoptant un comportement routier responsable et soucieux de la sécurité.

Conseils aux parents et aux éducateurs

En tant que personne chargée d'éducation, vous êtes responsable de ce que fait votre enfant et de sa sécurité. Cette responsabilité s'étend à l'état de la bicyclette et à son adaptation au cycliste.

Consultez les sections « Enfants » et « Dispositions légales » pour savoir ce que vous et votre enfant doivent obligatoirement faire.

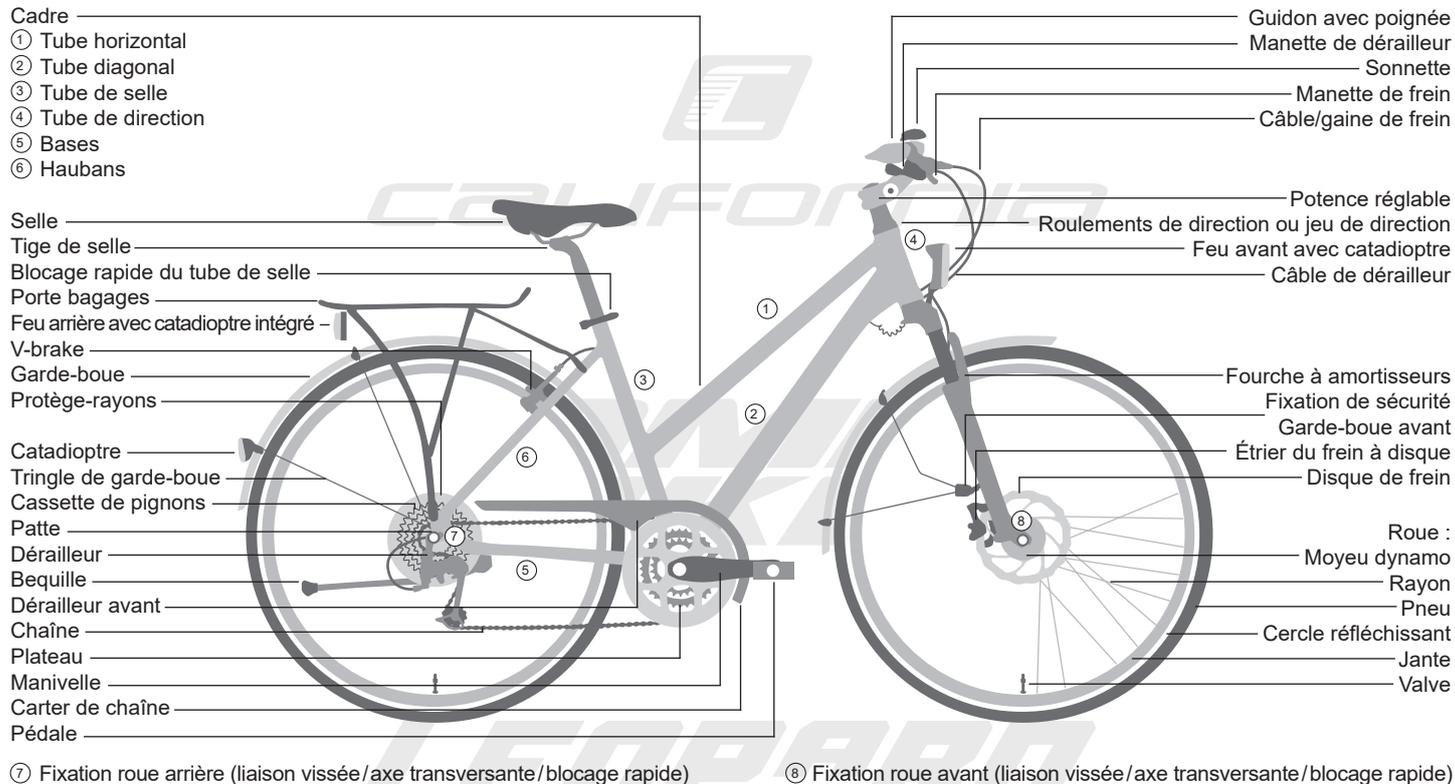
Il faut aussi vous assurer de ce que l'enfant a appris à se servir en toute sécurité de ce vélo. Assurez-vous de ce qu'il a appris à se servir en toute sécurité et responsabilité de sa bicyclette dans l'environnement où il va l'utiliser.

- Attention ! Les enfants âgés de moins de huit ans doivent rouler sur le trottoir. Les enfants entre huit et dix ans ont le droit de rouler sur le trottoir.
- Lorsque les enfants traversent une voie de circulation, ils doivent descendre de vélo.



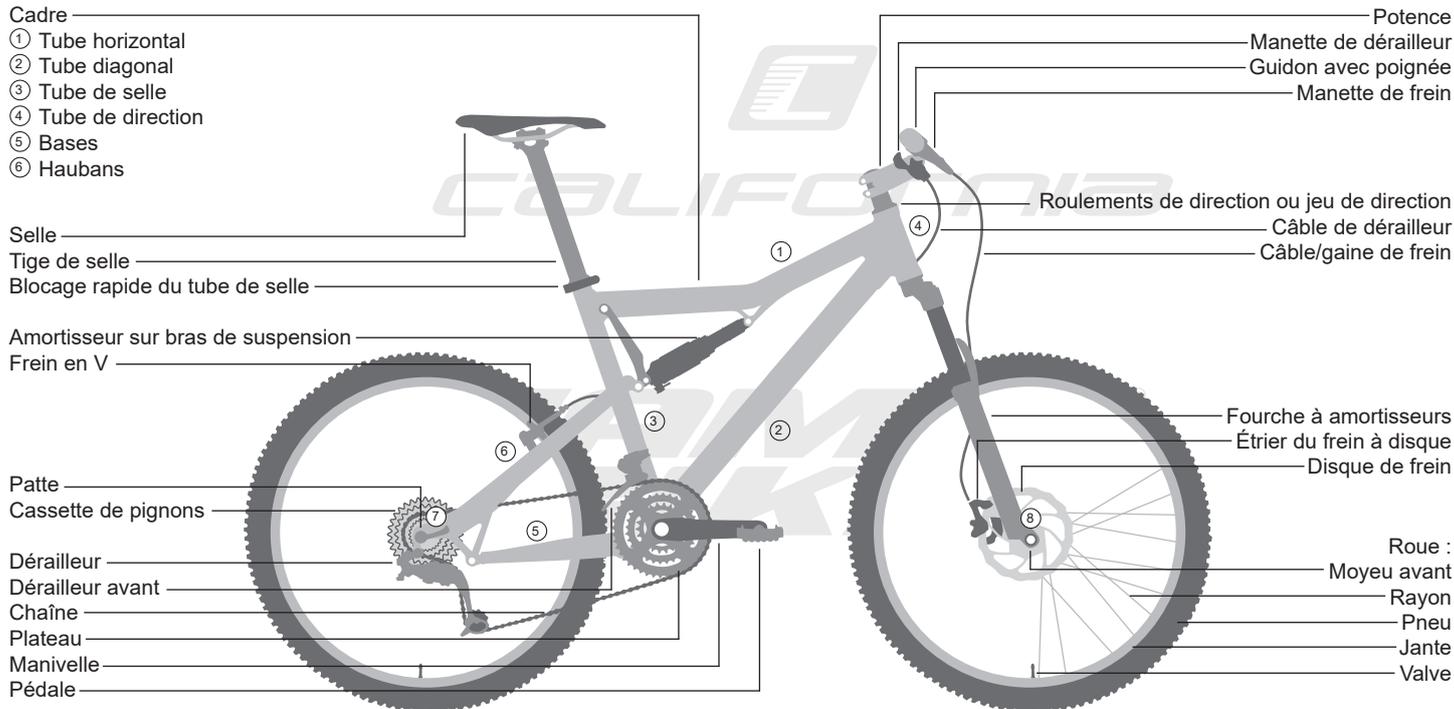
Les pièces constitutives d'une bicyclette

Vélo de ville



La bicyclette que vous avez achetée peut présenter un aspect différent. La présente notice décrit des vélos des types suivants : Vélo de ville/ de randonnée, vélo hollandais, vélo monovitesse/sans roue libre, VTC, vélo pour jeunes, vélo pour enfant. La présente notice d'utilisation n'est valable que pour le modèle de vélo indiqué sur la couverture et avec lequel elle a été fournie.

VTT



⑦ Fixation roue arrière (liaison vissée/axe transversante/blocage rapide)

⑧ Fixation roue avant (liaison vissée/axe transversante/blocage rapide)

La bicyclette que vous avez achetée peut présenter un aspect différent. Cette notice décrit des vélos des catégories suivantes : VTT suspendu/semi-rigide, vélo trekking/VTC, VTT dirt/streetbike, monovitesse, vélo pour jeunes, fatbike. La présente notice d'utilisation n'est valable que pour le modèle de vélo indiqué sur la couverture et avec lequel elle a été fournie.

Sommaire

Introduction	1	Entretien	24
Les pièces constitutives d'une bicyclette	2	Chaîne	25
Sommaire	4	Transmission par courroie	25
Mentions légales	4	Roues	26
Sécurité	4	Les jantes et les pneus	26
Avant la première utilisation	5	Pneus et pression des pneus	27
Avant chaque utilisation	6	Pneus sans chambre/tubeless	28
Lorsque l'on a fait une chute	8	Réparation des crevaisons	28
Dispositions légales	9	Freins	30
Utilisation conforme à la destination	9	Dérailleur	33
Réglages individuels	12	Programme de révision	35
Utilisation des blocages rapides et axes traversants	12	La lubrification	37
Axes traversants	13	Vis et boulons	38
Montage des pédales	14	Accessoires non montés	39
Réglage de la position	15	Porte-bagages non montés	39
Réglage de l'inclinaison de la selle	16	Embouts de guidon/cornes de guidon	39
Réglage du guidon/de la potence	17	Les accessoires	40
Réglage des manettes de frein	17	Accessoires/entretien/pièces de rechange	40
Frein à rétropédalage	18	L'éclairage	40
Les enfants et le vélo	18	Garde-boue	41
Cadre	22	Porte-bagages	42
Suspension	23	Les pièces en carbone	43
		Transport du vélo	44
		Garantie	45
		Le vélo et l'environnement	45
		Révisions périodiques	46
		Identification de la bicyclette	48

Mentions légales

Pour toutes questions, tournez-vous d'abord vers votre point de vente Coop Brico+Loisirs, et ensuite éventuellement vers le fabricant du produit.

Pour savoir où vous adresser, voir la garantie, le dos de la notice ou les notices des fabricants des pièces jointes à la présente notice.

En charge de la diffusion de la notice d'utilisation

inMotion mar.com
info@inmotionmar.com,
www.inmotionmar.com

Texte et illustrations :

Veidt-Anleitungen
anleitungen@thomas-veidt.de

Examen juridique validé par un cabinet d'avocats spécialisé dans la protection intellectuelle.

La présente notice d'utilisation répond aux exigences de et est conforme aux normes DIN EN ISO 4210 et DIN EN ISO 8098.

Il incombe au fabricant du véhicule de fournir les notices correspondantes pour toute livraison et utilisation en dehors des domaines prévus aux normes ci-dessus.

© La reproduction, la traduction ou tout usage commercial du présent document ne sauraient se faire sans autorisation écrite préalable (même pour de simples extraits sous forme imprimée ou électronique).

2-en-1 édition 3.6, mai 2022

Sécurité

Lisez soigneusement toutes les indications et les avertissements que donne la notice avant de l'utiliser. Conservez-la toujours à proximité de votre vélo pour l'avoir toujours sous la main.

Avant d'utiliser votre bicyclette, n'oubliez pas de lire les sections « Avant la première utilisation » et « Avant chaque utilisation ».

Lorsque vous donnez ou revendez votre bicyclette à quelqu'un d'autre, donnez-lui aussi la présente notice.

Cette notice donne quatre sortes d'indications différentes : il y a des informations importantes concernant votre nouveau vélo et son utilisation, des informations sur les risques de dommages matériels et les risques pour l'environnement, et des informations sur les risques de chute et de dommages, dommages corporels inclus. Le quatrième type d'indication vous rappelle de vous conformer au couple prescrit pour éviter que des pièces ne se desserrent ou ne se cassent.

Ces icônes signalent un danger qu'on peut courir dans certaines circonstances.

Les explications sur les risques encourus sont données dans des cartouches à fond gris.

Les quatre catégories d'indications que donne la notice :



N.B. Cette icône donne des informations sur l'utilisation du produit ou bien sur la partie de la notice à laquelle il faut se référer.



Attention ! Cette icône signale un comportement fautif pouvant provoquer des dommages matériels et des dommages à l'environnement.



Danger ! Cette icône signale un danger potentiel pour votre santé et votre vie faute d'un bon respect des conseils donnés ou faute de la prise des précautions nécessaires.



Assemblages importants ! Ici il faut bloquer la vis ou le boulon à un couple de serrage bien précis. La valeur du couple de serrage se trouve sur la pièce elle-même ; si ce n'est pas le cas, consultez le tableau de la page 38. Pour bien respecter le couple de serrage prescrit, il faut utiliser une clé dynamométrique. Si vous n'en avez pas, confiez l'intervention à votre point de vente Coop Brico+Loisirs. Les pièces qui ne sont pas bloquées à la valeur de couple prescrite peuvent se détacher ou casser ! Cela peut avoir pour conséquence des chutes graves.

Lorsque l'on reprend son vélo, même après un très court moment, il est conseillé de vérifier que personne n'a trafiqué les blocages rapides en son absence. Vérifiez régulièrement que toutes les liaisons vissées sont bien serrées et que toutes les pièces sont bien fixées.

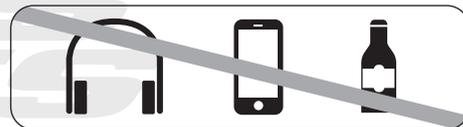
Il faut savoir que les pièces en matériaux composites comme la fibre de carbone se serrent le plus souvent moins fort. Voir page 38. Peuvent être en fibre de carbone des pièces comme le guidon, la potence, la tige de selle, le chariot de selle, le cadre et les fourches, les manivelles. Faites-vous montrer par votre vélociste comment procéder avec ces matériaux.

La présente notice d'utilisation part du principe que vous savez faire du vélo. Elle n'est pas des-

tinée à vous apprendre à en faire. Elle n'ambitionne pas non plus de vous apprendre à monter ou à réparer votre vélo.

Toujours avoir pleinement conscience de ce qu'il est dangereux de rouler à vélo, et qu'en tant que cycliste on est particulièrement à risque. Ne jamais oublier que l'on n'est pas protégé comme dans une voiture. Il n'y a ni airbag ni carrosserie. Ce qui n'empêche pas que l'on est plus rapide et qu'on se déplace dans d'autres espaces qu'un piéton. C'est pourquoi il faut toujours faire extrêmement attention aux autres usagers de la route.

Ne jamais rouler avec des écouteurs ni en téléphonant. Ne jamais rouler sans être sûr de pouvoir parfaitement maîtriser son véhicule. Cela vaut tout particulièrement lorsque l'on a pris des médicaments ou consommé de l'alcool ou d'autres drogues.



- Il faut adapter sa conduite lorsque la chaussée est mouillée ou glissante. Il faut rouler plus lentement et freiner avec prudence et avec anticipation pour la raison que les distances de freinage rallongent beaucoup.
- Il faut adapter sa vitesse au terrain et à ses capacités.



Avant la première utilisation



Les bicyclettes modernes sont de véritables concentrés de technologie. Pour intervenir dessus, il faut un savoir-faire, de l'expérience et des outils spécifiques. N'intervenez pas vous-même sur votre bicyclette ! Confiez-en l'entretien et la réparation à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Il y a lieu également de consulter les notices d'instructions des fabricants des pièces montées sur le vélo, ces notices étant fournies avec le vélo ou bien consultables par Internet.



Si vous avez encore des questions après la lecture de la présente notice, n'hésitez pas à consulter votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Il y a lieu de s'assurer que la bicyclette est en bon état de marche et bien réglée.

Comptent comme pièces d'usure les :

- Position et fixation de la selle et du guidon
- Montage et réglage des freins
- Fixation des roues au cadre et à la fourche

Pour vous assurer confort et sécurité, confiez le réglage du guidon et de la potence à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Réglez la selle à la position qui vous convient – c'est aussi la plus sûre (voir p. 15).

Faites régler les manettes de frein par votre point de vente Coop Brico+Loisirs de façon à les avoir toujours bien en main. Repérez bien quelle manette commande quel frein : avant/arrière, droite/gauche !

La manette droite commande le frein arrière, la manette gauche le frein avant. N'oubliez pas à la prise en main de votre nouveau vélo de vérifier quelle manette commande quel frein, ce n'est peut-être pas la disposition à laquelle vous êtes habitué.



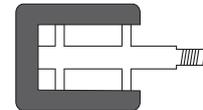
Pour ceux qui n'en ont pas l'habitude, les freins modernes peuvent s'avérer d'une efficacité redoutable par rapport aux systèmes plus anciens ! Il est conseillé de d'abord s'y habituer en les essayant tranquillement dans un endroit peu fréquenté.

Il faut faire attention que l'efficacité des freins peut se voir modifiée de manière dangereuse, et en particulier détériorée, lorsque la chaussée est mouillée ou glissante. Il y a lieu dans ces cas de se montrer très prudent et de prévoir une augmentation de la distance de freinage.

Si vous utilisez une bicyclette monovitesse ou sans roue libre, il faut d'abord s'habituer au freinage ! Les bicyclettes monovitesse équipées d'un seul frein sont interdites sur la voie publique. Les vélos à pignon fixe, ou « fixies », n'ont pas de roue libre, la roue arrière entraînant toujours les manivelles.



Si votre bicyclette est équipée de pédales dont la cage est en caoutchouc ou en plastique et que vous n'en avez pas l'habitude, il est conseillé de faire un essai préalable. Les pédales en caoutchouc et en plastique deviennent très glissantes lorsqu'elles sont mouillées !





Risques dus à des pièces en mouvement

En cours d'utilisation comme au cours de toutes interventions, les pièces en mouvement et en rotation constituent des dangers. Il faut se protéger en évitant de porter des vêtements trop larges qui seraient susceptibles de s'y prendre. En cours d'utilisation et pour toutes interventions, il faut se tenir éloigné de pièces qui tournent (roues, disques, plateaux, pignons) et ne pas saisir des pièces en mouvement, pointues ou qui dépassent (pédales, manivelles, etc.).

Vérifiez que les roues sont bien fixées au cadre et à la fourche. Contrôlez le bon serrage de tous les blocages rapides et axes traversants et de toutes les liaisons vissées importantes (vis et écrous). (voir pp. 12 et 38).

Soulevez un peu votre vélo et laissez-le retomber au sol d'une hauteur de 10 cm environ. Si vous entendez des bruits de ferraille ou d'autres bruits inhabituels, demandez à votre point de vente Coop Brico+Loisirs d'en identifier la cause et d'y remédier avant d'utiliser le vélo.

Poussez le vélo avec les freins serrés. Le frein arrière doit bloquer la roue arrière, le frein avant doit bloquer la roue avant en faisant se soulever la roue arrière. Faites quelques essais dans un endroit à l'écart de la circulation pour vous habituer à vos nouveaux freins. Les freins modernes peuvent freiner différemment de ce à quoi vous étiez habitué. Il ne doit pas non plus y avoir de

jeu ni de bruits dans la direction au freinage.

Vérifier la pression de gonflage des pneus. La pression prescrite est indiquée sur les flancs des pneus. Conformez-vous aux indications de pression minimum et maximum. En l'absence d'indication, on considère qu'une pression de 2,5 bar/36 PSI convient à la plupart des pneus. Avec des pneus d'une section inférieure à 30 mm (11/8 ") il faut gonfler à 4 bar/58 PSI.

La pression des pneus peut se contrôler à la main de façon approximative, en cours de route par exemple. En appuyant avec le pouce sur le pneu gonflé, il ne faut pas pouvoir enfoncer le pneu de manière significative.

Il faut contrôler les pneus et les jantes. Regardez s'il n'y a pas d'endroits endommagés, de fentes, de déformations, d'inclusion de corps étrangers (éclats de verre, cailloux coupants).

Si vous constatez la présence de coupures, de fentes ou de trous, n'utilisez surtout pas votre vélo. Faites contrôler votre vélo par un spécialiste.

Avant chaque utilisation

Il faut procéder aux vérifications suivantes avant chaque utilisation :

- vérifier le bon état et le bon fonctionnement de l'éclairage et de la sonnette ;
- vérifier le bon état et le bon fonctionnement des freins ;
- vérifier l'étanchéité des durites et des raccords des freins hydrauliques ;
- vérifier l'absence de dommages, de corps étrangers et de voile aux roues et aux jantes, en particulier après un usage en tout-terrain
- vérifier l'état d'usure des pneus ;
- vérifier la bonne fixation et le bon fonctionnement de la suspension ;
- vérifier que les vis, écrous, axes traversants et blocages rapides sont bien serrés (voir pages 12 et 38) ;
- vérifier s'il n'y a pas des déformations, des fissures ou d'autres dommages au cadre et à la fourche
- vérifier le bon état et le bon réglage du guidon, de la potence, de la tige de selle et de la selle ;
- vérifier que la tige de selle et la selle sont bien fixées : pour cela, essayer de tourner la selle dans tous les sens, elle ne doit pas pouvoir bouger ;
- si vous êtes équipé de pédales automatiques, vérifiez-en le bon fonctionnement : le pied doit pouvoir se dégager rapidement et facilement ;
- pour les BMX, vérifier le bon fonctionnement du rotor, la bonne fixation du guidon sur la potence et celle des repose-pieds.

Lorsque l'on a fait une chute



N'utilisez pas votre bicyclette si vous n'êtes pas sûr qu'elle soit en parfait état. Faites-la vérifier par votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Faites-en régulièrement contrôler les principaux organes, surtout si vous l'utilisez beaucoup, que ce soit sportivement ou au quotidien.

Dans ces conditions, le cadre, la fourche, les éléments de suspension et d'autres équipements de sécurité comme les freins et les roues sont soumis à une forte usure, ce qui est susceptible d'en affecter la sécurité.

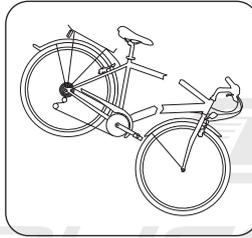
Si l'on dépasse la durée d'utilisation prévue ou la durée de vie des composants, ils peuvent rendre l'âme inopinément. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves !



Il faut également procéder à ces vérifications avant de repartir après toute chute ou après que la bicyclette est tombée.

Les pièces en aluminium ne supportent pas toujours d'être dévoilées et les pièces en carbone peuvent souffrir de dommages invisibles !

Faites contrôler votre vélo par votre vélociste.



Il faut rechercher tout ce qui a pu changer sur le vélo. Il peut s'agir de bosses ou de fissures au cadre ou à la fourche, mais aussi de pièces tordues. Si des pièces comme

le guidon ou la selle ne sont plus bien en place, il faut en vérifier le réglage et s'assurer qu'ils sont en ordre de marche.

- Inspectez soigneusement le cadre et la fourche. On arrive à détecter la plupart des déformations en examinant la surface sous divers angles en succession.
- Vérifiez si la selle, la tige de selle, la potence et le guidon n'ont pas été déréglés. Si c'est le cas, il ne faut surtout pas tourner ou tordre la pièce pour la remettre en position. Il faut d'abord en dévisser la fixation. Au remontage, il faut toujours serrer au couple prescrit. Vous trouverez les valeurs de couple prescrites à la page 38 et à la section « Blocages rapides », page 12.
- Vérifiez si les deux roues sont bien en place dans le cadre et dans la fourche.
- Soulevez le vélo et vérifiez l'une après l'autre si les roues tournent bien. Les jantes doivent passer bien régulièrement et sans contact entre les mâchoires des freins. Les pneus ne doivent pas non plus toucher les freins. Sur les vélos à frein à disque, on vérifie l'absence de voile de la roue à l'écart entre le cadre ou la fourche et le pneu.

- Vérifier le bon fonctionnement des deux freins.
- Ne repartez pas sans avoir vérifié que la chaîne est bien en place sur son plateau et son pignon. Elle doit s'engrener parfaitement sur les dents. Si on se met à pédaler et que la chaîne saute, cela peut provoquer des chutes et éventuellement des blessures graves.

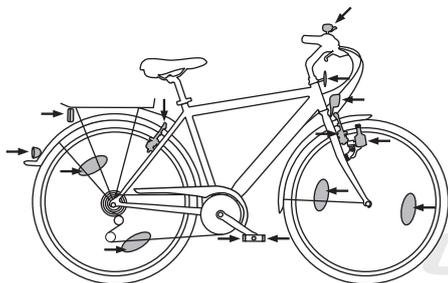


Les pièces en aluminium sont susceptibles de se briser inopinément lorsqu'elles ont subi une déformation. C'est pourquoi il ne faut plus utiliser de pièces ayant été déformées ou tordues, après une chute par exemple. De telles pièces sont à remplacer impérativement.

Les pièces en carbone peuvent avoir été gravement endommagées sans que cela ne soit visible ! Après une chute, faites inspecter toutes les pièces en carbone de votre vélo par votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Si vous constatez une modification à votre vélo, **NE VOUS EN SERVEZ PLUS !** Inspectez soigneusement toute pièce desserrée avant de la revisser, en utilisant obligatoirement une clé dynamométrique. Rappelez votre vélo à votre point de vente Coop Brico+Loisirs et demandez-lui de vérifier votre vélo en lui expliquant votre chute.

Dispositions légales



Avant d'utiliser votre vélo sur la voie publique, renseignez-vous sur la législation en vigueur.

CH En Suisse la réglementation en vigueur est celle de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers. Veuillez lire à ce sujet les articles 213 à 218.

- En Suisse aussi les vélos doivent être équipés de deux freins puissants, un frein de roue avant et un frein de roue arrière.
- Le guidon doit avoir une largeur de 40 à 70 cm et doit pouvoir se manœuvrer sans entraves.
- Les feux ne doivent pas éblouir.
- Les vélos doivent être équipés au minimum d'un catadioptre avant et d'un catadioptre arrière d'une surface réfléchissante d'au moins 10 cm² fixés au vélo. Les catadioptres doivent pouvoir, par beau temps, refléter très visiblement les phares d'un autre véhicule à une distance de 100 m.
- Les pédales doivent être équipées chacune à l'avant et à l'arrière d'un catadioptre d'une surface réfléchissante d'au moins 5 cm². Sont exemptées les pédales de course, les pédales à cale-pied et autres.

- Il est possible d'utiliser d'autres dispositifs réfléchissants que des catadioptres s'ils présentent la même efficacité.
- Les vélos (exceptés les vélos d'un poids à vide, c'est-à-dire sans cycliste, inférieur à 11 kg) doivent être équipés d'une sonnette bien audible, à l'exclusion de tout autre dispositif.
- Les vélos sont à équiper d'un système antivol approprié.
- La pastille d'assurance autrefois obligatoire ayant été supprimée, les dommages provoqués par un vélo sont de la responsabilité de l'utilisateur ou doivent être couverts par une assurance responsabilité civile privée. Pour cela adressez-vous à votre assureur.

Utilisation conforme à la destination



Le vélo est un moyen de transport pour une seule personne. Le transport d'une autre personne sur le vélo n'est autorisé que conformément à la réglementation en vigueur dans le pays d'utilisation. Les tandems, par exemple, constituant une exception. Le transport de bagages ne soit se faire qu'avec des dispositifs adaptés. Le transport d'enfants doit se faire exclusivement dans des sièges pour enfant et dans des remorques prévues à cet effet (il est recommandé de ne choisir que des équipements de la meilleure qualité.) Il ne faut pas oublier de respecter le poids total autorisé.



Poids total autorisé : poids du cycliste + poids du vélo + poids des bagages

La présente notice d'utilisation ne vaut que pour les types de vélo précisés sur la couverture, les indications pour chaque type de vélo étant signalées à chaque fois.

Une utilisation dans le cadre autorisé inclut le bon respect des consignes d'utilisation et d'entretien données dans la présente notice.



Dangers d'une utilisation non conforme

Ce vélo ne doit être utilisé que pour l'objet auquel il est destiné.

À cet effet, lisez la section « Utilisation conforme » de la notice d'utilisation originale. L'utilisation conforme inclut le bon respect

des notices d'utilisation et d'entretien précisées dans la présente notice.

Il y a lieu également d'informer les autres utilisateurs du vélo de l'utilisation qui doit en être faite et du danger de non-respect des restrictions qui s'imposent.

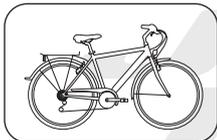
Une utilisation non conforme, une surcharge ou un manque d'entretien peuvent provoquer des accidents et des chutes entraînant des dommages corporels graves, pour vous et pour d'autres !

Si vous êtes équipé conformément à la réglementation nationale en vigueur, vous pouvez vous servir :

Type 1

Les vélos trekking

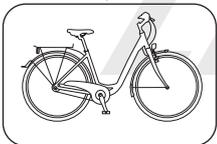
et les Pedelecs conçus pour cette utilisation, les vélos pour jeunes, les vélos pour enfants et les vélos monovitesse/à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique et en terrain de difficulté basse de type chemins de campagne. (Les vélos monovitesse/fixie équipés d'un seul frein sont interdits sur la voie publique).



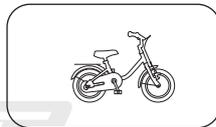
Type 2

Les vélos de ville et de randonnée,

les Pedelecs adaptés pour cette utilisation, les vélos pour jeunes, pour les enfants et les vélos monovitesse/à pignon fixe équipés pour



utilisation sur la voie publique et les routes goudronnées. (Les vélos monovitesse/fixie équipés d'un seul frein sont interdits sur la voie publique).



Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci s'applique particulièrement en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait

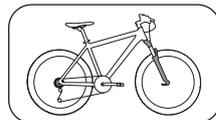
- d'une utilisation extrême en tout-terrain difficile,
- une utilisation en surcharge ou encore de réparations inappropriées.

Les bicyclettes ne sont pas conçues pour des sollicitations extrêmes, comme la descente d'escaliers ou les sauts, des utilisations en compétitions officielles ou des acrobaties. La participation à des compétitions ne peut se faire que si le fabricant l'autorise.

Type 3

MTB – Débattement jusqu'à 120 mm env.

et les Pedelec, les vélos pour jeunes et les vélos monovitesse/à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la



voie publique et en terrain de difficulté moyenne de type chemins de campagne, chemins et tracés de cross. (Les vélos monovitesse/fixie équipés d'un seul frein sont interdits sur la voie publique). Ce type de vélo peut franchir de petits obstacles comme des racines, des cailloux ou des marches. Il y a lieu de porter les équipements de protection appropriés (casque adéquat, gants).

Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

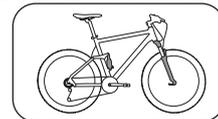
- utilisation en terrain difficile, sauts, descentes difficiles, bike-park
- utilisation en surcharge
- ou bien réparations mal effectuées

Les bicyclettes ne sont pas conçues pour des sollicitations extrêmes, comme la descente d'escaliers, utilisation intense de type compétitions officielles ou les sauts.

Type 4

All Mountain – Débattement de 120 - 150 mm env.

et les Pedelec équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique et en tout-terrain. Ce type de vélo supporte le franchissement d'obstacles comme des racines, des cailloux ou des marches. Les petits sauts sont autorisés. Il y a lieu de porter les équipements de protection appropriés (casque adéquat, gants, éventuellement protections).



Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

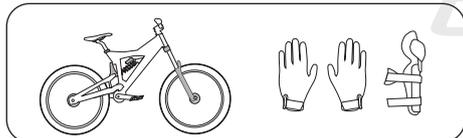
- utilisation en tout-terrain difficile, grands sauts, parcours downhill ou utilisation en bike-park

- utilisation en surcharge ou bien
- réparations mal effectuées

Ce type de vélo n'est pas conçu pour les sollicitations extrêmes, de type descentes difficiles, grands sauts, utilisation intense de type compétitions officielles ou acrobaties.

Type 5

Enduro – Débâtement de 150-180 mm env.



et les Pedelec équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique et en tout-terrain. Ce type de vélo supporte le franchissement d'obstacles comme des racines, des cailloux ou des marches. Les sauts sont autorisés. Il y a lieu de porter les équipements de protection appropriés (casque adéquat, gants à doigts longs, éventuellement protections).

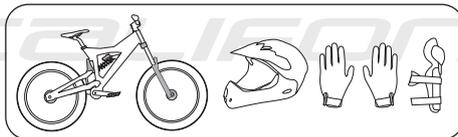
Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- utilisation en terrain difficile, grands sauts, parcours downhill extrêmes, utilisation agressive en bike-park
- utilisation en surcharge ou bien
- réparations mal effectuées

Ce type de vélo n'est pas conçu pour les sollicitations extrêmes, de type descente de marches ou sauts, utilisation intense de type compétitions officielles ou acrobaties.

Type 6

Freeride/downhill – Débâtement au-delà de 180 mm



et les Pedelec équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique et en tout-terrain. Ce type de vélo supporte le franchissement d'obstacles comme des racines, des cailloux ou des marches. Les sauts sont autorisés. Il y a lieu de porter les équipements de protection appropriés (casque intégral, gants à doigts longs, protections).

Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- utilisation extrême en tout-terrain difficile, très grands sauts, parcours downhill extrêmes ou utilisation agressive en bike-park
- utilisation en surcharge ou bien
- réparations mal effectuées

Ce type de vélo n'est pas conçu pour les sollicitations extrêmes, par exemple utilisation intense de type compétitions non officielles ou acrobaties très osées.

Type 7

Vélos trekking/VTC

et les Pedelec, les vélos pour jeunes et les vélos monovitesse/à pignon fixe équipés à cet effet pour utilisation sur la voie publique, les chemins stabilisés et en terrain facile de type chemins de campagne. Ce type de vélo peut franchir de petits obstacles comme des racines ou des cailloux.



Le fabricant et le revendeur ne sont pas responsables dans le cas d'une utilisation dépassant le cadre de l'utilisation prévue. Ceci est plus particulièrement valable en cas de non-respect des instructions en matière de sécurité et pour les dommages qui pourraient en résulter, par exemple du fait :

- utilisation en tout-terrain
- de surcharge ou
- de réparations effectuées de façon non conforme.

Ce type de vélo n'est pas conçu pour les sollicitations extrêmes, de type descente de marches ou sauts, utilisation intense de type compétitions officielles ou acrobaties.

La participation à des compétitions ne peut se faire que si le fabricant l'autorise.

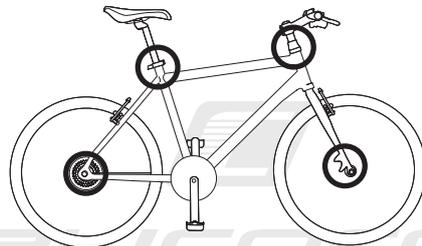
Si vous ne savez pas bien à quelle catégorie appartient votre vélo, demandez à votre revendeur ou au fabricant quelles en sont les limites d'utilisation. Informez-vous sur la législation en vigueur avant d'emprunter la voie publique. Ne roulez que sur des voies où la circulation est autorisée.

Réglages individuels

La fixation de la selle, de la tige de selle, du guidon et de la potence peut se faire au moyen de blocages rapides ou de vis ou de boulons.



S'agissant des potences, il y a lieu de bien consulter la notice du fabricant. Les interventions sur le guidon et la potence sont à réserver à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.



Emplacements où peuvent se trouver des blocages rapides/ axes traversants



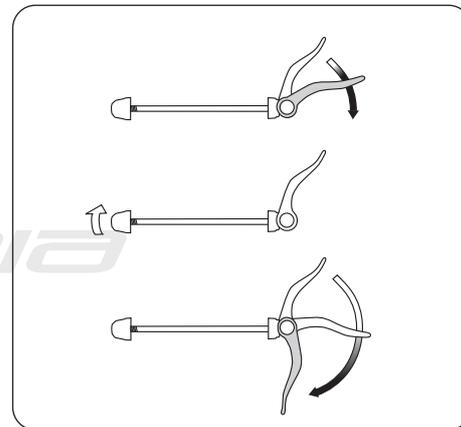
Pour l'utilisation et l'entretien des vélos équipés d'axes traversants, consulter la notice du fabricant des axes.

Utilisation des blocages rapides et axes traversants

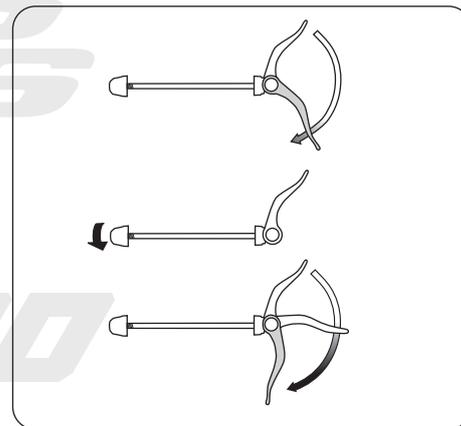
Les blocage rapides ainsi que les axes traversants sont des dispositifs permettant de fixer des éléments au vélo autrement que par une liaison vissée. Un blocage rapide a deux fonctionnalités : le levier permet d'assurer le blocage avec la force nécessaire, l'écrou permet de régler la force de blocage. Ce réglage se fait en position ouverte.



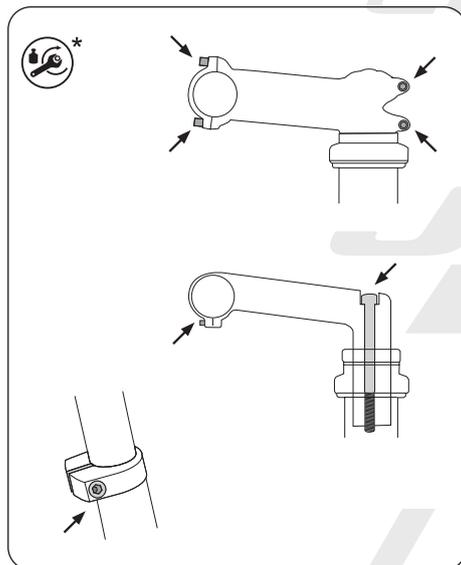
Bonne fermeture d'un blocage rapide – Une résistance commence à se manifester en milieu de course et on a besoin d'appuyer avec la paume pour assurer le blocage.



Desserrer l'écrou de réglage



Pour un blocage plus fort



Emplacements où peuvent se trouver des vis et boulons de réglage



- Tous les blocages rapides doivent être bien bloqués avant utilisation.
- Vérifiez le bon serrage de tous les blocages rapides et axes traversants chaque fois que vous reprenez votre vélo après l'avoir laissé sans surveillance, ne serait-ce que quelques instants.
- En position fermée, le levier de blocage doit être bien rabattu à proximité du cadre, de la fourche ou de la tige de selle.
- En position fermée, le levier de blocage doit toujours être orienté vers l'arrière. Cela lui permet de ne pas s'ouvrir intempestivement en cours de route.



Lorsque l'on utilise un antivol, il faut qu'il protège aussi les roues ou autres éléments fixés au vélo par un blocage rapide.

Axes traversants

Sur les châssis actuels, on trouve également des axes traversants à la place de blocages rapides ou d'écrous. Ces axes traversants fonctionnent généralement comme des blocages rapides.

L'axe se visse d'un côté dans l'un des jambages de la fourche. Le levier assure le serrage du moyeu entre les deux jambages. Le moyeu et l'axe sont bloqués au moyen d'un levier à blocage rapide, qui fonctionne exactement comme un blocage rapide. Il existe également des systèmes où l'axe n'est qu'inséré ou vissé, puis bloqué par vissage. Consultez la notice du fabricant ci-jointe et faites-vous bien expliquer le système par votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Les indications ci-dessous sont destinées aux axes traversants pour fourches Rockshox, mais s'appliquent largement à d'autres types de fourches.



Une roue mal montée peut présenter du jeu ou même se détacher du vélo, ce qui peut endommager le vélo ou provoquer des blessures graves, voire mortelles. C'est pourquoi il est important de bien respecter les consignes suivantes :

- Vérifier que l'axe, les pattes de fourche et le mécanisme de blocage rapide soient bien propres.
- Demandez à votre point de vente Coop Brico+Loisirs de vous montrer comment monter correctement votre roue avant avec l'axe traversant.
- Prenez toutes les précautions nécessaires pour en assurer un bon montage.
- Utilisez votre vélo uniquement si vous êtes sûr que la roue avant est bien montée et qu'elle ne peut pas se détacher.

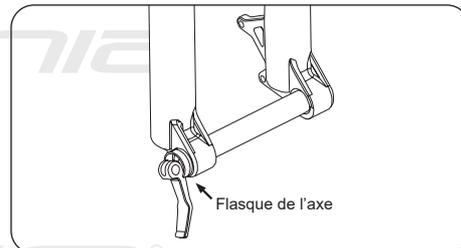
Montage

Disposez la roue dans les pattes de la fourche. L'axe du moyeu doit être bien en place dans les pattes. Fermez le mécanisme de fixation.

Pour les freins à disque il faut s'assurer de ce que le disque soit bien pris dans l'étrier de frein. Contrôler que ni le disque ni le moyeu ni des vis de fixation du disque ne viennent frotter contre le bas des fourreaux de la fourche. Si vous ne savez pas comment se règlent les freins à disque, consultez la notice du fabricant des freins.

Mise en place et blocage

1. Ouvrir le levier de blocage rapide. S'assurer de ce que les ergots du levier entraînent bien l'axe par l'encoche prévue à cet effet sur l'axe.
2. Enfoncer l'axe dans le moyeu jusqu'en butée, par la droite, puis le tourner pour le visser dans le filetage de la patte.



Axe traversant dans les pattes de la fourche, sans moyeu, sur une fourche Rock Shox®

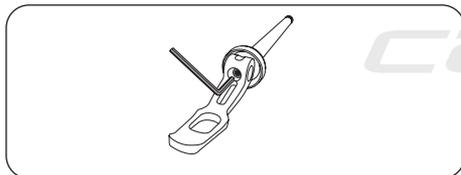
3. Pour fixer l'axe dans les pattes, faire s'enclencher les ergots du levier de blocage rapide dans l'encoche de l'extrémité de l'axe, ce qui permet de visser l'axe (en tournant à la main dans le sens des aiguilles d'une montre). Cela fait, fermer le blocage rapide en le rabattant.

En le refermant, on doit sentir une forte résistance pour que le levier arrive en position rabattue à l'horizontale (à 90° par rapport au bas du fourreau).

L'effort à faire doit laisser une trace bien visible sur la paume.

Si le levier se laisse rabattre sans opposer de résistance et sans laisser de trace visible sur la paume, c'est que la force de blocage est insuffi-

sante. Pour arriver à un bon réglage, procéder comme suit. Ouvrir le levier de blocage, puis serrer lentement la vis de fixation du blocage jusqu'à obtenir un serrage suffisant. Pour un blocage plus fort, ouvrir le blocage rapide et mettre une clé Allen de 2,5 mm dans la vis de réglage du blocage, au milieu de l'entraîneur du levier



Axe traversant avec levier de blocage rapide et clé Allen pour le réglage

Visser la clé Allen dans le sens des aiguilles d'une montre et vérifier la force de blocage. Répéter l'opération jusqu'à avoir un blocage suffisant.

Il ne faut pas utiliser d'autres outils pour fixer l'axe aux pattes de la fourche. Un serrage trop fort peut endommager l'axe et/ou les pattes.



Une fois refermé, il ne faut plus toucher au levier de blocage rapide. S'il changeait de position, cela pourrait vouloir dire que l'axe est desserré, avec tous les risques que cela peut entraîner, allant jusqu'à des blessures graves, voire mortelles.

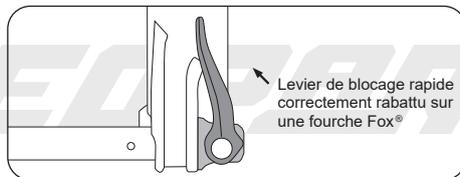
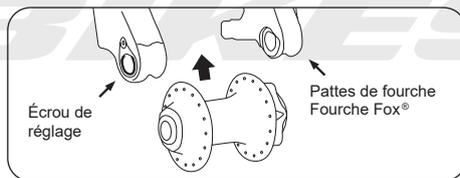
Démontage

1. Ouvrir le levier de blocage rapide et en introduire l'ergot dans la fente prévue à cet effet dans le flasque de l'axe.
2. Tourner le levier dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que l'axe sorte du filetage de la fourche du côté opposé. Retirer l'axe de son moyeu.

Les vélos équipés de fourches de marque Fox® fonctionnent selon le même principe, avec la différence que l'axe traversant s'insère dans la fourche par la gauche.

Axes traversants d'autres fabricants

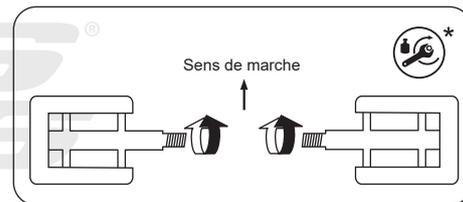
Les axes traversants d'autres fabricants peuvent présenter de légères différences, avec par exemple la force de blocage qui peut s'augmenter en retirant un écrou logé dans la patte, et en le remettant en place après l'avoir tourné dans le sens des aiguilles d'une montre.



Il faut toujours vérifier le bon blocage de tous les blocages rapides et des axes traversant avant de se servir de son vélo, même si on ne l'a abandonné qu'un bref instant. Il ne faut utiliser le vélo qu'avec tous les blocages rapides bien serrés.

Montage des pédales

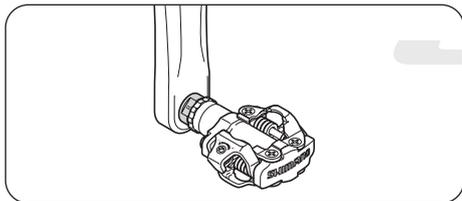
Si votre bicyclette vous a été livrée avec les pédales non montées, il faut les visser sur les manivelles avec une clé adaptée. Il faut bien faire attention que les deux pédales se visent en sens contraire et se bloquent très fort (voir p. 38). Il faut enduire les filetages de graisse au préalable.



Pour l'utilisation de pédales à cale-pied, consultez la notice du fabricant. N'oubliez pas de vous exercer à l'utilisation des cale-pieds dans un endroit à l'écart de la circulation. Une sangle de cale-pied très serrée **EMPÊCHE** de retirer le pied ! Cela peut entraîner des chutes et des blessures.



Lorsque vous êtes équipé de pédales automatiques, il faut absolument lire la notice du fabricant. Il faut d'abord s'exercer à mettre et à retirer ses chaussures des pédales automatiques en roulant dans un endroit peu fréquenté. Les pédales automatiques dont on a du mal à se dégager sont très dangereuses !



Source : Shimano® techdocs

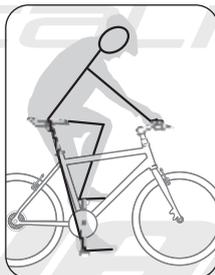


Avec les pédales automatiques, on peut régler la force nécessaire pour dégager la chaussure de la pédale. Il est recommandé au début de choisir un réglage permettant un dégagement très facile. Les pédales automatiques sont à nettoyer régulièrement avec un lubrifiant-nettoyant en bombe approprié.

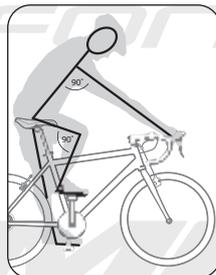
Réglage de la position

Pour utiliser un vélo, il faut d'abord régler la position assise. C'est une condition sine qua non pour la santé et la sécurité.

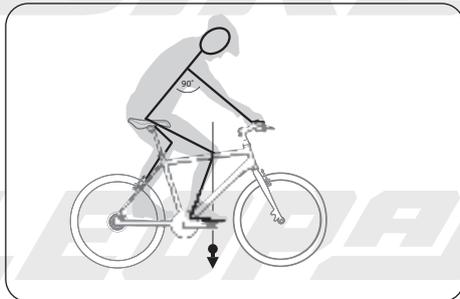
Pour cela, il faut régler la hauteur et l'inclinaison de la selle et la hauteur et l'inclinaison de l'ensemble guidon-potence.



Bon réglage de la hauteur de selle



Genou plié à 90° au moins, angle bras-torse 90°



Le genou doit se trouver à la verticale de l'axe de la pédale avant

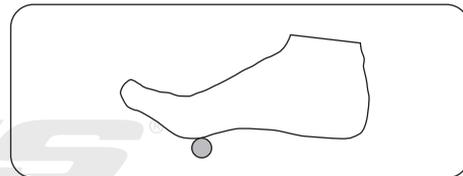
Réglage de la hauteur de selle

Régler la selle à sa hauteur approximative. S'asseoir sur le vélo en se faisant aider ou en s'appuyant à un mur ou à une rambarde.

Amener une pédale le plus bas possible et poser le talon dessus. La jambe doit être en extension.

En remettant le pied à la bonne position, elle doit se retrouver légèrement fléchie.

La bonne position du pied sur la pédale s'obtient en mettant la partie la plus large du pied au-dessus de l'axe de la pédale.



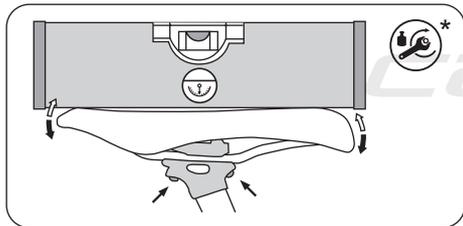
Lorsque l'on utilise des pédales automatiques, il faut régler les cales de façon à retrouver cette position du pied. Cela prévient d'éventuels dommages à l'appareil moteur et assure une transmission de puissance optimale.



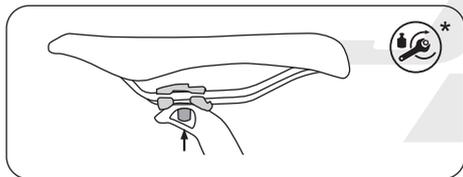
Pour les enfants et les personnes qui ne sont pas parfaitement à l'aise sur un vélo, il faut régler la hauteur de la selle de façon à pouvoir poser à terre avec la pointe des pieds. Il y a sinon un risque de chute, et éventuellement de graves dommages corporels, lorsque le vélo est à l'arrêt.

Réglage de l'inclinaison de la selle

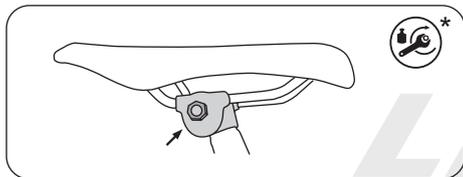
Une fois la hauteur de selle réglée, il faut en vérifier et en régler l'inclinaison. Le dessus de la selle doit être horizontal. Ce réglage se fait vis de blocage du chariot desserrée(s).



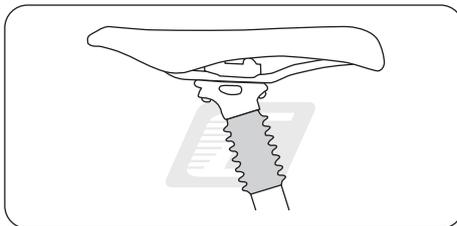
Fixation avec joues latérales



Tige de selle à deux vis



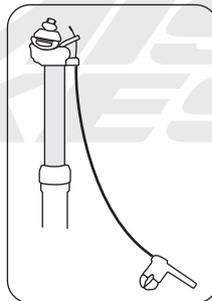
Fixation à joues latérales



Tige de selle suspendue



Avant de monter en selle, vérifiez que la selle et la tige de selle soient bien bloquées. Prenez la selle par l'avant et par l'arrière et essayez de la faire tourner. Elle ne doit pas bouger.



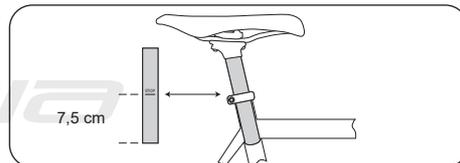
Si votre VTT est équipé d'une tige de selle télescopique, n'oubliez pas de consulter la notice du fabricant jointe avant utilisation.



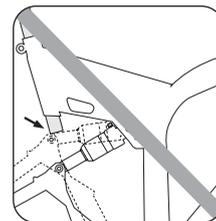
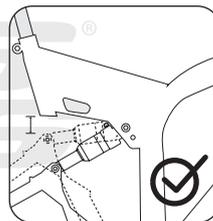
Pour le réglage et l'utilisation des tiges de selle suspendues et des tiges de selle télescopiques, consultez la notice du fabricant.



Il ne faut jamais sortir la tige de selle du cadre plus haut que le repère gravé dessus ! En l'absence de repère, il faut toujours laisser une longueur d'au moins 7,5 cm dans le tube de selle.



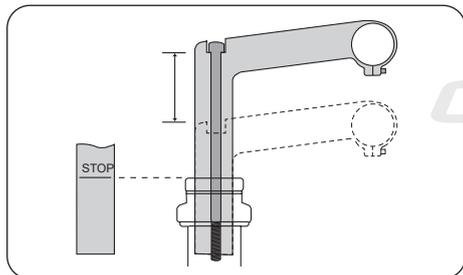
Sur les vélos à suspension arrière, la tige de selle ne doit pas pouvoir toucher l'amortisseur, même lorsque suspension arrive en butée !



Réglage du guidon/de la potence

Il existe différents types de potences :

potence à plongeur

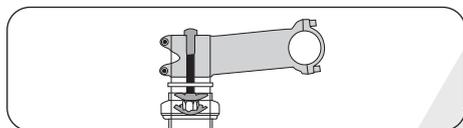


Il est possible de régler la hauteur de la potence



Tout réglage de la potence modifie la position du guidon. Il faut que toutes les manettes restent toujours bien accessibles et fonctionnelles. Il faut vérifier que les fils et les câbles soient tous suffisamment longs pour ne gêner en rien les mouvements du guidon.

Potence Aheadset



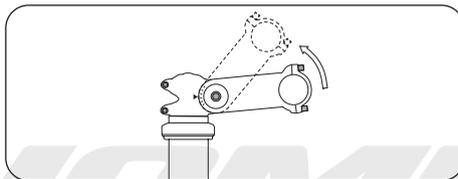
La hauteur peut se régler comme suit :

- par montage d'autres entretoises sur ou sous la potence
- par inversion de la potence
- par remplacement de la potence



C'est une opération qu'il faut confier à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Potence réglable



Il est possible de régler l'inclinaison de la potence



S'agissant des potences, il y a lieu de bien consulter la notice du fabricant. Les interventions sur le guidon et la potence sont à réserver à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.



Le BMX se pratique en position debout. Faites-vous conseiller par votre revendeur sur la bonne position de conduite.

Réglage des manettes de frein

Les manettes de frein sont à régler de façon à pouvoir les actionner en toute sécurité et à pouvoir freiner sans fatigue. Repérez bien quelle manette actionne quel frein.

Certains freins comportent des limiteurs de freinage (« modulateurs de puissance »). Ce dispositif a pour but d'empêcher de freiner trop fort, et par conséquent de bloquer les roues (ce qui peut être très dangereux).



Toutefois, en actionnant la manette très fort, ou en fin de course, la force de freinage peut augmenter brutalement !

Prenez le temps de vous habituer à cette particularité. Demandez la notice du fabricant et faites-vous l'expliquer.



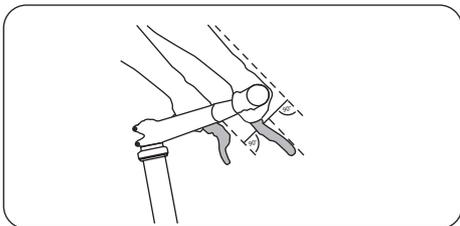
Les manettes de frein doivent être orientées de façon à permettre aux mains de les actionner en toute sécurité et sans fatigue (les mains se trouvant dans le prolongement naturel des bras en extension).



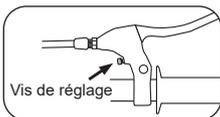
Avant d'entamer votre premier parcours, assurez-vous de la position des leviers de frein.

Dans le cas de changements de vitesse à moyeu, c'est en général le levier de frein installé sur le côté droit du guidon qui agit sur le frein de roue avant. Dans le cas de dérailleurs, il s'agit le plus souvent du levier de frein installé du côté gauche.

Si vous désirez inverser la position des leviers de frein au niveau de la poignée de guidon, veuillez vous adresser à un atelier spécialisé pour le montage.

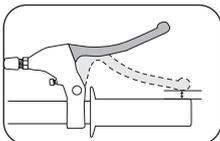


Pour pouvoir bien actionner les manettes lorsqu'on a de petites mains, une vis de réglage (située sur le montant de la manette) permet de rapprocher la manette du guidon.

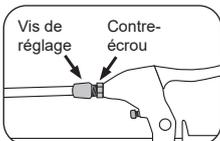


Vis de réglage

Sur certains modèles, il est possible de rapprocher les manettes de frein au moyen d'accessoires spéciaux.



Le câble est à régler de façon à ce que la manette ne touche pas le guidon même lorsqu'on freine très fort.



Vis de réglage Contre-écrou

Le réglage de rattrapage des freins mécaniques se fait en général grâce à une vis de réglage sur la cocotte de la commande de frein. Dévisser la vis de réglage jusqu'à obtenir un bon freinage. Bloquer la vis en serrant le contreécrou.

Frein à rétropédalage

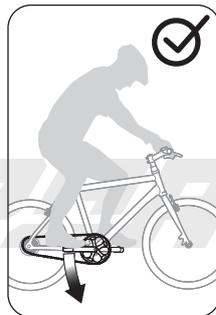
Les freins à rétropédalage s'actionnent en appuyant sur les pédales vers l'arrière et non plus vers l'avant. À ce moment, on ne dispose plus de la roue libre et les pédales ne peuvent plus tourner vers l'arrière !



Avec un frein à rétropédalage, c'est avec le pédalier en position horizontale qu'on freine le mieux. Si vous avez une pédale en haut et une autre en bas, l'effet de levier n'est pas suffisant pour bien freiner.

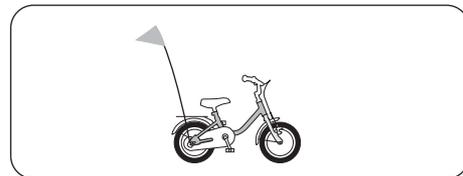


Dans les longues descentes, l'efficacité d'un frein à rétropédalage peut beaucoup diminuer ! Cela est dû au fort échauffement que provoque un freinage prolongé. Dans les longues descentes, il faut aussi freiner avec le frein avant. Il faut laisser au frein du temps de se refroidir, en évitant de toucher le tambour avec la main.



Les enfants et le vélo

Conseils aux parents



Avant de laisser votre enfant utiliser le vélo seul, prenez le temps de l'initier à l'utilisation de son vélo.

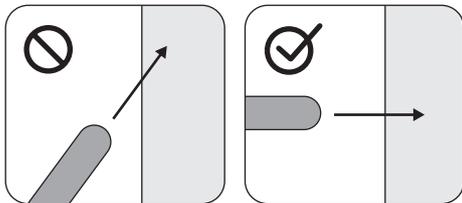
Expliquez-lui la conduite du vélo et la conduite sur route avant de le faire s'exercer.

N'oubliez pas qu'en tant que parent vous avez la garde de l'enfant. Cela s'applique tout particulièrement lorsqu'il commence à utiliser son vélo. Il faut toujours veiller à ne pas lui en demander trop !

Avant de le laisser utiliser son vélo, il faut absolument lui expliquer et lui montrer comment utiliser les freins, en particulier pour les vélos à rétropédalage.

Faites-le s'exercer en votre présence dans un endroit à l'écart de la circulation ou dans une zone de rencontre.

Pour qu'il puisse plus tard de rouler sur la voie publique, il faut l'initier aux difficultés qu'il pourra rencontrer, comme les bordures de trottoir et les rails. Les rails sont à franchir à angle droit autant que faire se peut, en vérifiant l'absence de circulation devant et derrière.



Il faut privilégier les vêtements de couleur claire et les pantalons à jambes serrées, ainsi que des chaussures à semelle rigide et antidérapante. Les vêtements équipés de bandes réfléchissantes sont vivement conseillés.

Pour toutes questions sur le réglage et l'entretien du vélo, n'hésitez pas à vous tourner vers votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Il vous faut connaître le Code de la route en vigueur dans votre pays. En Allemagne par exemple, les enfants de moins de 8 ans doivent rouler sur le trottoir, et ils peuvent continuer à le faire jusqu'à l'âge de 10 ans.

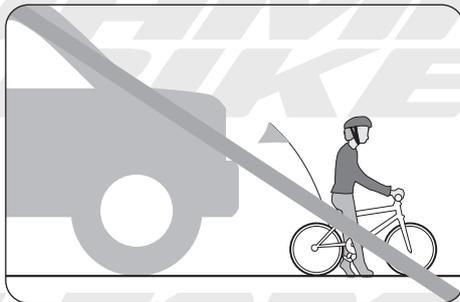
Du fait qu'en général les vélos pour enfants ne disposent pas de l'équipement réglementaire, leur usage sur la voie publique est interdit.



Ne laissez jamais vos enfants rouler sans casque !

Équipez-les d'un casque homologué. Pour l'achat, prenez votre enfant avec vous pour être sûr d'avoir la bonne taille et lui permettre de choisir un modèle qui lui plaît. Ce n'est que s'il lui plaît qu'il acceptera de le porter régulièrement.

Il faut veiller à ce qu'il lui aille bien et à ce que la sangle soit bien réglée et bien fermée.



Faites-le s'exercer comme si c'était un jeu, ce qui lui donnera envie de le faire et lui facilitera l'apprentissage.

Avant chaque utilisation

Exercez-vous avec votre enfant à procéder aux contrôles expliqués à la section « Avant chaque utilisation ». Cela permettra à votre enfant de se familiariser avec la technique et d'apprendre à reconnaître et à expliquer qu'il y a quelque chose qui ne va pas.

Il y a lieu de remédier sans tarder à tous défauts de fonctionnement, en le faisant vous-même ou en confiant le vélo à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

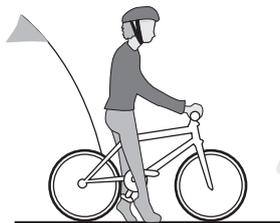


Si vous constatez lors de l'inspection préliminaire qu'il y a quelque chose qui ne va pas, il ne faut en aucun cas laisser votre enfant utiliser le vélo. Vous courriez le risque de graves accidents. En cas de doute, n'hésitez pas à vous adresser à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

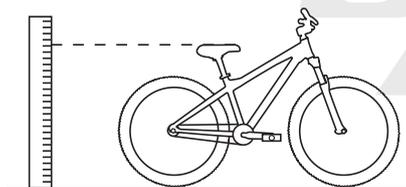
Réglage du vélo à la taille de l'enfant

La hauteur de selle est à régler de façon à ce que l'enfant puisse bien pédaler, mais pas trop haut, pour qu'il puisse encore toucher le sol avec la pointe des pieds. Ceci est très important pour lui

permettre de retrouver un appui lorsqu'il s'arrête ou lorsqu'il n'est pas bien en équilibre.



La hauteur de selle doit être vérifiée à peu près tous les 3 mois chez les enfants et les adolescents.



Entretien

Il vous faut contrôler régulièrement l'état du vélo de votre enfant. Plus les enfants sont petits, moins ils se rendent compte de l'état de leur vélo et des risques potentiels.

Utilisation des freins

Laissez votre enfant s'exercer à freiner dans un endroit à l'écart de la circulation. Il lui faut apprendre à freiner des deux freins en même temps, en lui expliquant que l'usage exclusif du frein avant est cause d'un report de poids vers l'avant susceptible de provoquer des chutes.



Votre enfant doit apprendre quelle manette actionne quel frein. Cela peut être différent selon les vélos. Votre point de vente Coop Brico+Loisirs pourra éventuellement inverser les manettes.



Votre enfant doit se familiariser progressivement avec l'utilisation des freins. Ne s'exercer au freinage d'urgence qu'en l'absence de circulation.



Apprenez à votre enfant à freiner doucement lorsque la chaussée est humide et glissante, pour éviter de déraper. Expliquez-lui qu'il faut rouler plus lentement chaque fois que c'est le cas.

Pneus



Expliquez à votre enfant qu'il ne doit pas rouler sur des obstacles présentant des angles, ce qui risquerait d'abîmer les pneus et les roues, et aussi de provoquer des chutes.

Vélo enfant/stabilisateurs

Votre responsabilité en tant que parent ou que surveillant légal est grande lorsqu'un enfant veut faire du vélo, c'est-à-dire s'aventurer sur la voie publique.

- Prenez le temps de faire essayer le vélo à l'enfant en l'accompagnant dans un endroit peu fréquenté (parking, prairie).
- Expliquez-lui bien qu'il ne doit faire du vélo qu'avec un casque et des vêtements de couleur claire visibles de loin.
- Réglez la selle et le guidon suffisamment bas pour qu'il puisse bien mettre les pieds à terre en cas de difficulté – il est important qu'il se sente en sécurité pour un bon apprentissage.
- Expliquez comment on se sert des freins avant et arrière et faites s'exercer l'enfant. L'utilisation du freinage par rétropédalage et l'utilisation prudente du frein avant commandé par la manette au guidon demandent un certain apprentissage.



Lorsque vous utilisez des stabilisateurs, n'oubliez pas de lire soigneusement la notice du fabricant ! Les stabilisateurs doivent être très bien fixés, votre enfant compte dessus ! Si vous n'êtes pas parfaitement sûr de les avoir bien montés, n'hésitez pas à vous adresser à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.



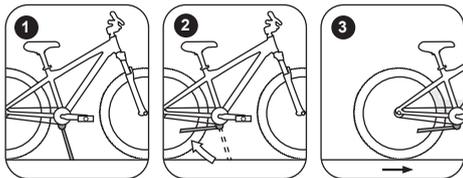
Les stabilisateurs ne doivent servir que pendant la phase d'apprentissage des tous jeunes enfants. Il est recommandé de les retirer le plus tôt possible pour favoriser l'apprentissage de l'équilibre.



L'utilisation de stabilisateurs peut aider votre enfant à apprendre à faire du vélo. Cela lui évite de tomber et le met en confiance. Toutefois il s'habitue à cette stabilité et n'apprend pas à se tenir en équilibre et à procéder à toutes les corrections de trajectoire nécessaires. C'est pourquoi il faut être particulièrement attentif au moment où on enlève les stabilisateurs, car à ce moment l'enfant doit prendre de nouvelles habitudes.

Béquille

Veillez à ce que la béquille soit bien rabattue chaque fois que votre enfant fait du vélo. Une béquille mal rabattue peut provoquer des chutes



Transport d'enfant/Remorques pour enfant

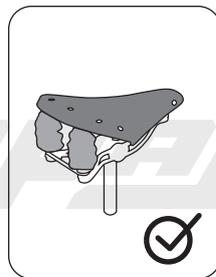
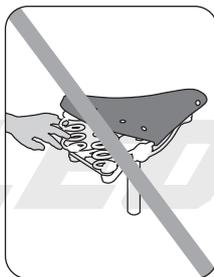
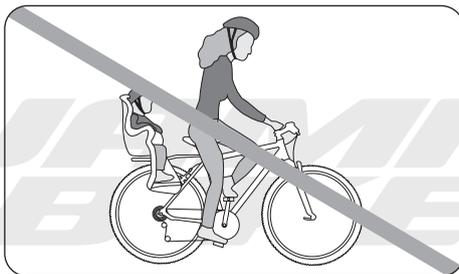
- N'utilisez que des sièges pour enfant offrant toute sécurité et homologués !
- L'enfant doit porter un casque ; ses pieds ne doivent pas pouvoir entrer en contact avec des pièces mobiles comme les rayons.
- La présence d'un siège pour enfant affecte le comportement du vélo. Cela rallonge la distance de freinage et rend le guidon plus difficile à maîtriser. Habituez-vous au siège pour enfant en vous entraînant dans un endroit peu fréquenté.
- N'oubliez pas de consulter les notices des fabricants ci-jointes.



Il ne faut monter de siège pour enfant que sur les bicyclettes sur lesquelles c'est possible.

L'utilisation de la fibre de carbone n'est pas autorisée dans les sièges pour enfant.

Il ne faut jamais fixer un siège pour enfant à la tige de selle. Il est conseillé d'envelopper tous les ressorts et les pièces mobiles de la selle et de la tige de selle pour protéger l'enfant. Assurez-vous que l'enfant ne puisse pas y introduire les doigts. Il y a un grand risque de blessure.



Lorsque votre bicyclette vous est livrée avec des accessoires non montés, prenez la peine de consulter les notices des fabricants.

S'agissant de remorques pour enfant :

- privilégier la meilleure qualité ;
- il faut ne les accrocher qu'à des bicyclettes et à des crochets prévus ou autorisés à cet effet par le fabricant.
- Les automobilistes ne font pas toujours attention à une remorque pour enfant dans la circulation ! Pour une meilleure visibilité, utilisez des fanions de couleur vive et un éclairage autorisé. Adressez-vous à votre point de vente Coop Brico+Loisirs pour les accessoires de sécurité.
- Il faut tenir compte du fait qu'un vélo qui tire une remorque est nettement plus long qu'un vélo seul. La présence d'une remorque pour enfant modifie le comportement de votre vélo. Cela rallonge la distance de freinage et rend le guidon plus difficile à maîtriser. La présence de la remorque modifie également le comportement de l'ensemble dans les virages. Tout cela demande une certaine habitude pour s'insérer dans la circulation. Avant de se lancer sur la route, il faut d'abord s'exercer avec la remorque vide dans un endroit à l'abri de la circulation.

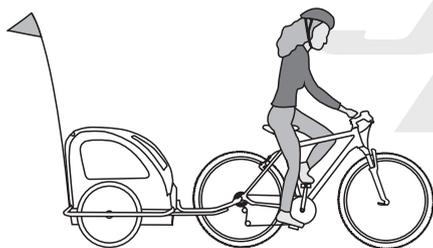


Vérifier si le fabricant de la remorque donne des indications de charge maximale et de vitesse maximale autorisées. Il y a lieu de se conformer à ces valeurs. Il est interdit aux enfants en dessous de 16 ans de rouler avec une remorque.



Les bicyclettes à suspension avant et arrière ne doivent pas être utilisées avec des remorques et des remorques pour enfant.

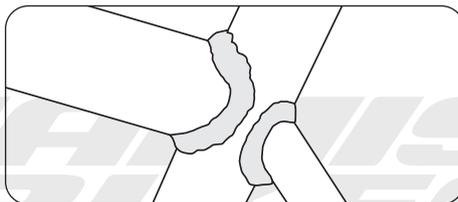
Leurs fixations et leurs roulements ne sont pas conçus pour résister aux forces correspondantes. Il peut en résulter une usure accélérée et de la casse, avec de graves conséquences.



Cadre

Suivant le type et la fonction de la bicyclette, les formes du cadre sont différentes. Les cadres modernes sont constitués de matériaux différents tels que des alliages d'acier, d'aluminium ou du carbone (fibres de carbone).

Grâce aux progrès réalisés au niveau des matériaux et de la construction, il est possible, de nos jours, de fabriquer toutes les formes de cadre de façon sûre et stable à la conduite. Ainsi, malgré le fait que le cadre soit bas, ce qui rend la montée confortable, vous pouvez être sûr de toujours rouler en sécurité avec votre bicyclette, et ce même avec des bagages.



Cadre en aluminium soudé



Si vous vous faites voler votre vélo, il peut être identifié grâce à son numéro de série sur le cadre. Notez et archivez soigneusement ce numéro. Une identification précise n'est sans cela pas possible.

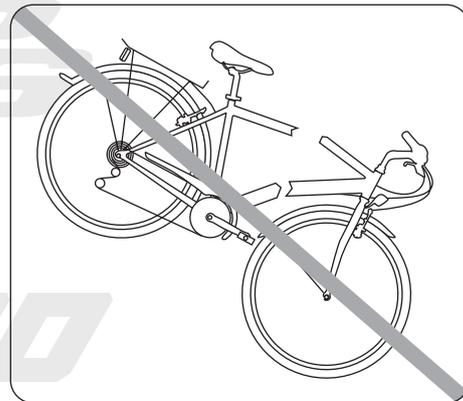
Dans la documentation remise avec votre vélo, vous trouverez un paragraphe dans lequel vous pouvez inscrire le numéro du cadre.

Le numéro de série peut se trouver à différents endroits sur le cadre. Il se trouve souvent sur le tube de selle, sur une patte ou sur le boîtier de pédalier.



Ne rouler en aucun cas avec un cadre déformé ou fissuré. Ne jamais réparer vous-même des éléments endommagés car vous risquez un accident. Les pièces défectueuses doivent être remplacées par un point de vente Coop Brico+Loisirs. Ne réutilisez votre Pedelec qu'après le remplacement. Faites inspecter votre bicyclette par un point de vente Coop Brico+Loisirs après un accident ou une chute.

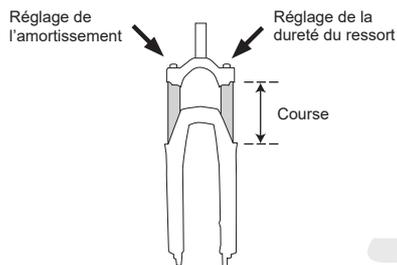
Un cadre ou des pièces endommagés peuvent provoquer des accidents. Si votre vélo ne roule pas bien droit, cela peut venir du fait que le cadre ou la fourche sont voilés. Veuillez vous adresser à un point de vente Coop Brico+Loisirs afin de faire vérifier le cadre et la fourche et de faire aligner les roues, le cas échéant.



Suspension

Sur les bicyclettes suspendues, les amortisseurs doivent se régler en fonction du poids du cycliste et de l'utilisation. C'est une opération qui demande un certain savoir-faire. Il est recommandé de se faire aider par son point de vente Coop Brico+Loisirs. Lisez soigneusement la ou les notices correspondant aux amortisseurs de votre bicyclette.

Une fourche typique ressemble à ceci :



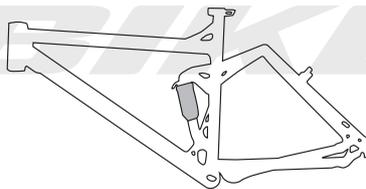
Le réglage d'une fourche à ressorts doit se faire conformément à la notice du fabricant de la fourche. De manière générale, lorsqu'on roule sur des irrégularités de la route, la fourche doit travailler de façon visible, mais sans arriver en butée.

Avec un bon réglage, lorsque le cycliste est simplement en selle, la suspension s'enfonce d'environ 10 à 15 % de sa course (cyclocross), 15–20 % (vélo de randonnée) ou 25–33 % (enduro, freeride, descente).

i Il est important pour conserver un bon amortissement de nettoyer régulièrement la fourche. Pour cela il suffit d'eau chaude et de détergent pour vaisselle. On peut aussi utiliser un nettoyant spécial. Pour la lubrification, qu'il faut effectuer après chaque nettoyage, mais aussi à intervalles réguliers, vous trouverez du lubrifiant en bombe approprié chez votre point de vente Coop Brico+Loisirs. Il en va de même pour les selles suspendues.

i La plupart des tiges de selle suspendues peuvent se régler en fonction du poids. Cela implique le plus souvent de les démonter. Pour cela, consultez votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

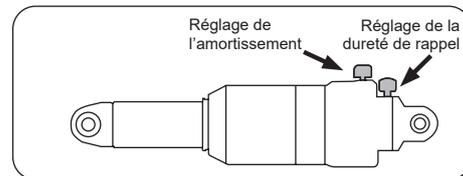
Cadres suspendus et amortisseurs



Sur les cadres suspendus, il y a un bras de suspension mobile équipé d'un amortisseur.

Certains amortisseurs fonctionnent avec un ressort métallique, d'autres avec un ressort pneumatique. L'amortissement (la vitesse de compression et d'extension) est réglable sur les amortisseurs de haut de gamme.

Un amortisseur typique ressemble à ceci :



Pour plus de détails, consultez les notices des fabricants ci-joints.

i Évitez de nettoyer votre bicyclette au karcher. En effet, le liquide sous pression arrive à entrer dans les roulements, même s'ils ont des joints, ce qui est très destructeur.

La tige de l'amortisseur et le joint sont à nettoyer avec un chiffon doux dans le cadre de l'entretien régulier. Ensuite, pulvériser un lubrifiant sur la tige et le joint pour les protéger. Il existe des produits spéciaux pour cela, de marque Brunox p. ex.

Il faut vérifier régulièrement si les articulations du bras arrière n'ont pas de jeu. Pour cela, maintenir le cadre d'une main, et de l'autre essayer de déplacer latéralement la roue arrière. Un jeu éventuel des articulations de l'amortisseur se constate en soulevant et en laissant retomber rapidement la roue arrière. Si a) vous sentez du jeu ou b) vous entendez un bruit quelque part, il faut tout de suite faire réviser votre bicyclette par votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Ne vous servez plus de votre vélo jusqu'à ce qu'il soit réparé.

Entretien



Une bonne fixation et un bon fonctionnement des amortisseurs sont indispensables à votre sécurité ! Un vélo à suspension avant et arrière doit être entretenu et contrôlé très régulièrement ! Pour le nettoyage, utiliser de l'eau chaude avec un peu de détergent pour la vaisselle ou de détergent de ménage doux.



Serrez toutes les vis à leur couple de serrage prescrit. Sinon les vis peuvent s'arracher ou casser et des pièces peuvent se détacher (voir page 38).



Les bicyclettes à suspension avant et arrière ne doivent pas être utilisées avec des remorques et des remorques pour enfant.

Leurs fixations et leurs roulements ne sont pas conçus pour résister aux forces correspondantes. Il peut en résulter une usure accélérée et de la casse, avec de graves conséquences.



Si le tube de selle de votre vélo suspendu est très court et ouvert sur le bas, il faut veiller à ne pas descendre la tige de selle trop bas (sinon, elle peut venir toucher l'amortisseur lorsqu'il arrive en butée).



Les pièces du vélo doivent être remplacées exclusivement par des pièces d'origine ou bien par des pièces homologuées par le constructeur.



Faites réviser votre bicyclette régulièrement par votre point de vente Coop Brico+Loisirs. Il sait repérer les pièces usées ou abîmées et vous conseille dans le choix des pièces de rechange. Il faut éviter de réparer soi-même les pièces vitales pour la sécurité (cadre, fourche, guidon, potence, jeu de direction, freins, éclairage).



Les bicyclettes modernes sont de véritables concentrés de technologie. Pour intervenir dessus, il faut un savoir-faire, de l'expérience et des outils spéciaux. N'intervenez pas vous-même sur votre bicyclette ! Confiez-en l'entretien et la réparation à votre revendeur.



Comme tout appareil mécanique, un vélo est soumis à de fortes sollicitations et à l'usure correspondante. Différents matériaux et différentes pièces peuvent réagir de façon différente à l'usure en fonction des sollicitations. Une pièce utilisée au-delà de sa longévité nominale peut présenter une défaillance soudaine, et il peut en résulter des dommages corporels au conducteur. L'apparition de fissures, de défauts de surface ou de modifications de couleurs dans des zones fortement sollicitées signale que la durée d'utilisation de la pièce a été atteinte ; une telle pièce est à remplacer impérativement.

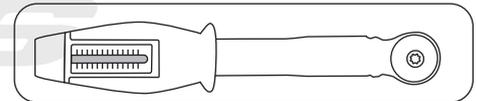


Vis et clé dynamométrique

N'oubliez pas, chaque fois que vous intervenez sur votre bicyclette, que les vis doivent se serrer à la valeur de couple prescrite – sinon les vis peuvent se détacher, voire se casser. Ce couple est indiqué sur beaucoup de pièces.

Sa valeur s'exprime en Newton-mètres (Nm). Le serrage se fait à l'aide d'une clé dynamométrique. On a tout intérêt à utiliser une clé dynamométrique affichant la valeur de serrage obtenue. Sinon les vis peuvent se détacher, voire se casser. Si vous n'avez pas de clé dynamométrique, il vaut beaucoup mieux confier ces travaux à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

Vous trouverez à la page 38 un tableau des valeurs de couple de serrage des principaux organes.



Clé dynamométrique



Pour toutes interventions, porter des vêtements, des gants et des lunettes de protection appropriés, faute de quoi on peut se salir ou se blesser, y compris avec des produits lubrifiants et autres fluides.

Chaîne

Pour bien marcher, une chaîne doit se nettoyer et se lubrifier régulièrement (voir page 37). Les saletés peuvent s'enlever lors du nettoyage ordinaire du vélo. Sinon, on peut la nettoyer en passant dessus, de tous les côtés, un chiffon imbibé d'huile. Une fois propre, il faut la lubrifier avec un lubrifiant approprié, surtout aux articulations des maillons. Au bout d'un certain temps, essuyer le lubrifiant superflu.

Réglage de la chaîne



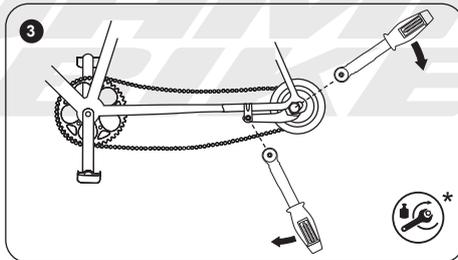
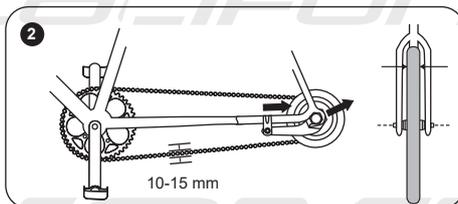
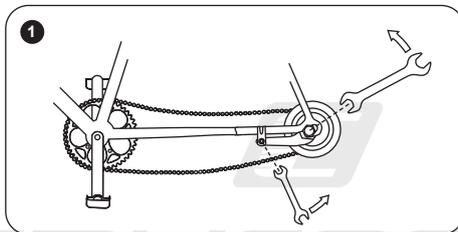
Pour un bon fonctionnement de la chaîne et du changement de vitesse, il faut que la chaîne présente une certaine tension. Les dérailleurs assurent une tension automatique de la chaîne. Avec les changements de vitesse de moyeu montés sans tendeur de chaîne, il faut retendre des chaînes détendues. En effet, elle risque de sauter, ce qui peut aller jusqu'à entraîner une chute.



Bien veiller au bon serrage des écrous d'axe et du bras anticouple.

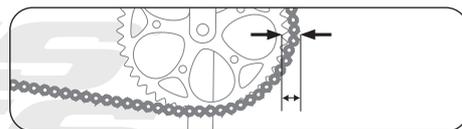


Sur les bicyclettes à pattes de fourche réglables, la tension de la chaîne ne se règle pas dévissant les écrous de l'axe du moyeu, mais en dévissant les vis de réglage, puis en les resserrant. Sur les bicyclettes où c'est le boîtier de pédalier qui est équipé d'un excentrique, se conformer aux instructions du fabricant.



Les chaînes s'usent du fait de leur utilisation et de la saleté. Il faut changer la chaîne dès qu'on peut l'écarter quelque peu du plateau, 5 mm env., simplement en la pinçant avec les doigts. Les chaînes modernes pour dérailleurs n'ont généralement plus de maillon rapide. Il faut un outil spécial pour les ouvrir/les changer/les refermer. C'est un travail à confier à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

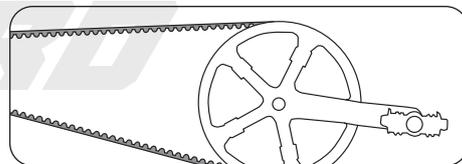
D'autres chaînes sont, elles, équipées de maillons rapides et peuvent s'ouvrir sans outils spéciaux. S'ils sont de la bonne largeur et si le type de transmission le permet, de tels maillons rapides permettent d'intervenir sur une chaîne même en rase campagne.



Transmission par courroie



Si votre vélo est équipé d'une transmission par courroie, il est impératif de lire la notice du fabricant de la transmission ci-jointe avant de l'utiliser.



Roues

Contrôle des roues

La bicyclette est reliée à la chaussée par les pneus des roues. Les roues sont soumises à une forte contrainte du fait des inégalités au sol et du poids du conducteur.

Un contrôle approfondi et un centrage des roues sont effectués avant l'expédition du vélo. Cependant, les rayons se tassent au cours des premiers kilomètres parcourus.

- Il y a lieu, après les 100 premiers kilomètres, de faire contrôler les roues de votre vélo par un spécialiste, et éventuellement de les équilibrer.
- Par la suite, contrôlez à intervalles réguliers la tension des rayons. Les rayons lâches ou endommagés doivent être remplacés ou encore centrés par un point de vente Coop Brico+Loisirs.

La fixation de la roue dans le cadre et la fourche peut être réalisée de différentes manières. Habituellement, la roue est fixée par des écrous à chapeau ou par des serrages rapides. À côté de cela, il existe différents raccordements par axe d'enfichage qui sont vissés ou fixés au moyen de différents systèmes de serrage rapide. Pour les vélos équipés d'axes traversants, consulter le chapitre « Blocages rapides » de la présente notice, la notice du fabricant ci-jointe ou son site Internet.



Toutes les liaisons vissées doivent toujours être serrées au couple prescrit. Si le couple de serrage n'est pas correct, les vis peuvent casser ou des éléments raccordés peuvent se desserrer.

(voir page 38 « Couples de serrage pour les raccords à vis »).

Contrôle des moyeux

Les roulements de moyeu sont contrôlés de la manière suivante :

- Décollez la roue du sol en soulevant le vélo d'abord à l'avant et ensuite à l'arrière. Faites tourner la roue respective.
- La roue doit continuer à tourner sur quelques tours et le mouvement de rotation devrait s'arrêter progressivement. Si la roue s'arrête soudainement, le roulement est défectueux. À l'exception des roues avant avec dynamo de moyeu. Ce type de roue présente une résistance au roulement légèrement plus élevée. Elle reste imperceptible à l'usage, mais se remarque pour ce contrôle.
- Le roulement de moyeu ne doit pas présenter de jeu. Essayer de faire bouger la roue de droite à gauche et inversement pour vérifier l'absence de jeu. Aucun jeu ne doit être perceptible.
- Si la roue bouge facilement dans le sens latéral dans le roulement ou si elle est difficile à tourner, les roulements de moyeu doivent être réglés par un point de vente Coop Brico+Loisirs.

Les jantes et les pneus



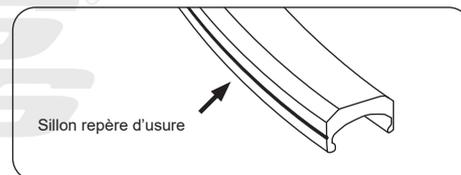
Il est normal que les patins et les garnitures de frein s'usent. Contrôlez régulièrement l'état des freins et des garnitures de frein. Remplacez suffisamment tôt les garnitures de frein et les patins usés.

Veillez à ce que les jantes et les disques soient propres et sans huile ni graisse.

Il faut nettoyer les jantes régulièrement selon la périodicité du programme d'entretien (voir page 35). Il faut à cette occasion vérifier les repères d'usure de freinage :



Les jantes modernes (de 24" et plus) présentent des repères de limite d'usure par freinage. Il s'agit de points ou de lignes, de couleur ou estampés, se trouvant sur la surface d'appui. Lorsqu'ils ne sont plus visibles il ne faut plus utiliser la jante. Inversement, il peut y avoir des repères estampés ou de couleur qui apparaissent à partir d'un certain degré d'usure. Il faut faire vérifier la jante par votre point de vente Coop Brico+Loisirs au plus tard lorsqu'elle a consommé deux paires de patins.



Il faut veiller lorsqu'on remplace les pneus d'origine ou les manivelles à ce qu'il reste suffisamment de dégagement entre les pneus et les chaussures au pédalage, faute de quoi on court le risque d'accidents et de chutes graves.



Les jantes sont les principales composantes de sécurité, soumis à de fortes sollicitations. Elles s'usent à l'utilisation, surtout du fait du freinage (avec les freins à mâchoires). Il ne faut plus rouler avec une jante abîmée ou bien présentant des traces d'usure de freinage trop importantes. Faites-la vérifier et changer par votre revendeur. Une jante trop usée, et donc affaiblie, peut provoquer des chutes et des accidents graves.



En particulier les jantes en matériaux composites comme la fibre de verre doivent être traitées avec beaucoup de soin. L'usure provoquée par les patins, mais aussi l'utilisation normale, sont une source de sollicitations importantes.

- Avant chaque utilisation, vérifiez l'absence d'usure, de déformations, de fissures, d'écaillés sur les jantes et les roues !
- Si vous constatez des modifications, ne roulez plus avec cette pièce sans l'avoir faite contrôler par votre revendeur ou par le fabricant !
- Les pièces en fibre de carbones ne doivent pas être exposées à de fortes températures. Une simple exposition au soleil, par exemple dans une voiture, peut donner des températures trop élevées. Cela peut endommager la structure de la pièce. Il peut en résulter une rupture de la pièce, des chutes et des dommages corporels allant jusqu'à la mort !



Il faut aussi contrôler régulièrement les pneus de son vélo. On trouve sur le flanc de chaque pneu l'indication de la pression de gonflage maximale et minimale autorisées. Ces valeurs sont à respecter, faute de quoi le pneu peut se déjanter ou éclater !

Si les pneus et les jantes portent des indications de pression différentes, s'appliquent la pression maximale la plus faible et la pression minimale la plus élevée.

Lorsque vous changez un pneu, remplacez-le uniquement par un modèle de type identique possédant la même dimension et la même sculpture. Sinon les caractéristiques de roulage peuvent être modifiées de manière défavorable. Des accidents peuvent alors se produire par la suite.



Les pneus peuvent présenter des dimensions différentes. Les dimensions des pneus sont normalisées.

Exemple 1 : « 46-622 » indique que le pneu possède une largeur de 46 mm et que la jante possède un diamètre de 622 mm.

Exemple 2 : « 28 x 1.60 pouces » indique que le pneu possède un diamètre de 28 pouces et une largeur de 1,60 pouce.

Pneus et pression des pneus

Les valeurs pour la pression des pneus recommandée peuvent être indiquées en bar ou en PSI. Le tableau qui suit représente la conversion des valeurs de pression usuelles et vous montre pour quelles largeurs de pneus ces valeurs de pression sont utilisées.

<i>Largeur de pneu</i>	<i>Pression recommandée</i>
20 mm	9,0 bar 130 psi
23 mm	8,0 bar 115 psi
25 mm	7,0 bar 100 psi
28 mm	6,0 bar 85 psi
30 mm	5,5 bar 80 psi
32 mm	5,0 bar 70 psi
35 mm	4,5 bar 65 psi
37 mm	4,5 bar 65 psi
40 mm	4,0 bar 55 psi
42 mm	4,0 bar 55 psi
44 mm	3,5 bar 50 psi
47 mm	3,5 bar 50 psi
50 mm	3,0 bar 45 psi
54 mm	2,5 bar 35 psi
57 mm	2,2 bar 32 psi
60 mm	2,0 bar 30 psi



Vous devez respecter les indications du fabricant de pneus. Elles peuvent être différentes, le cas échéant. Le non-respect des indications peut entraîner des dommages au niveau des pneus et des chambres à air.



Il faut aussi contrôler régulièrement les pneus de son vélo. On trouve sur le flanc de chaque pneu l'indication de la pression de gonflage maximale et minimale. Ces valeurs sont à respecter, faute de quoi le pneu se déjante ou éclater! Si les pneus et les jantes portent des indications de pression différentes, s'appliquent la pression maximale la plus faible et la pression minimale la plus élevée.



Exemple d'une indication de pression



Les pneus sont des pièces d'usure. Vérifiez-en régulièrement la pression, les sculptures et l'état général. Tous les pneus ne peuvent pas s'utiliser indifféremment. Faites-vous conseiller par votre point de vente Coop Brico+Loisirs pour leur choix.



Le bon fonctionnement et la sécurité de votre bicyclette dépendent de l'utilisation de pièces de rechange adaptées et homologuées. Faites-vous conseiller par le fabricant, l'importateur ou votre point de vente Coop Brico+Loisirs.



Ne remplacez les pièces vitales pour la sécurité qui sont abîmées ou usées que par des pièces d'origine du fabricant ou par des pièces compatibles. Pour l'éclairage c'est obligatoire, pour d'autres pièces la plupart du temps la garantie s'annule lorsqu'on n'utilise pas des pièces de rechange du type prescrit.



L'utilisation de pièces qui ne sont pas des pièces d'origine ou qui ne sont pas adaptés peut gravement affecter la fonctionnalité ! Des pneus ayant une mauvaise adhérence ou en mauvais état, des garnitures de frein n'ayant pas le bon coefficient de friction ou des pièces en aluminium mal montées ou de mauvaise fabrication peuvent entraîner des accidents dont les conséquences peuvent être extrêmement graves. Il en va de même pour un montage mal réalisé !

Pneus sans chambre/tubeless

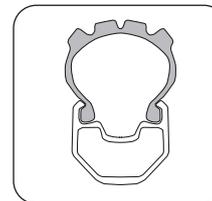
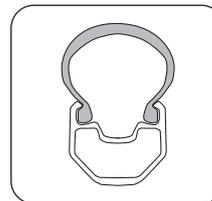
Si votre bicyclette est équipée de pneus sans chambre, consultez la notice ci-jointe des fabricants des jantes et des pneus.



Il ne faut utiliser des pneus sans chambre que sur des jantes prévues à cet effet. Ce type de jante est repéré à cet effet, p. ex. par l'indication « UST ».



Un pneu sans chambre doit s'utiliser dans les règles de l'art, gonflé à la bonne pression et éventuellement avec le liquide anticrevaillon recommandé.



Un pneu sans chambre se monte et se démonte sans outils, faute de quoi il peut perdre son étanchéité. Si le liquide anticrevaillon ne suffit pas pour assurer une réparation suffisante, on peut utiliser une chambre (pour la monter, il faut d'abord enlever la valve d'origine).

Réparation des crevaisons

Il vous faut les outils suivants :

- démonte-pneus (en plastique)
- pièce de raccordage
- solution de caoutchouc
- toile d'émeri
- clé plate (pour les roues sans blocage rapide)
- pompe à vélo
- chambre à air de rechange

1. Ouvrir le frein

Pour cela consulter la section « Freins » (page 30).

2. Démontez la roue

- Si votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou d'axes traversants, les ouvrir (voir p. 12) ;
- Si votre bicyclette est équipée d'écrous d'axe, les desserrer avec une clé plate de la bonne taille (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre).

La roue avant s'enlève à l'identique.



Source : Shimano® techdocs



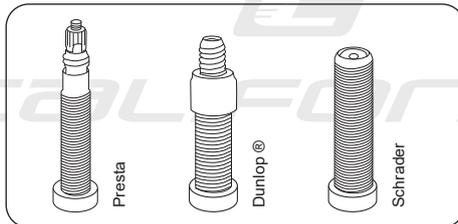
Il ne faut pas toucher le disque après un trajet. Il pourrait être chaud et vous brûler.

Pour la roue arrière :

- Sur les bicyclettes à dérailleur, se mettre sur le plus petit pignon (vitesse la plus rapide), ce qui est la position où la roue s'enlève le plus facilement.
- Si votre bicyclette est équipée de blocages rapides ou axes traversants, les ouvrir (voir p. 12)
- Si votre bicyclette est équipée d'écrous d'axe, les desserrer avec une clé plate de la bonne taille (dans le sens contraire des aiguilles d'une montre).
- Rabattre le dérailleur un peu vers l'arrière.
- Soulever un peu la bicyclette.
- De la paume de la main, donner à la roue un petit coup vers le bas.
- Retirer la roue du cadre.

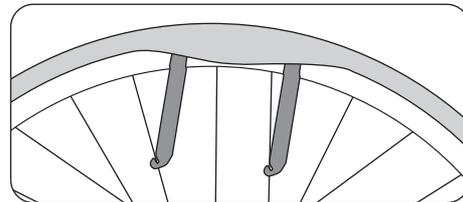
Si votre bicyclette est équipée d'un moyeu à vitesses intégrées, consultez d'abord la notice du fabricant ci-jointe.

Types de valves de chambres à air de vélo



3. Démontez le pneu et la chambre à air

- Dévissez le capuchon, l'écrou de fixation de la valve, et éventuellement le raccord et le mécanisme de valve sur les valves Dunlop.
- Laissez la chambre à air se dégonfler.
- De l'autre côté de la roue par rapport à la valve, insérez un démonte-pneu juste sous le talon du pneu.
- Environ 10 cm plus loin, insérez le second démonte-pneu entre jante et pneu.
- Faites lever avec un démonte-pneu pour faire sortir le talon du pneu par-dessus le rebord de la jante.
- Répétez l'opération en vous décalant à chaque fois jusqu'à complètement dégager ce côté du pneu.
- Retirez la chambre à air.



4. Remplacement de la chambre à air

Changez la chambre à air.



Les pneus, qu'ils soient avec ou sans chambre, doivent se changer conformément aux instructions du fabricant de pneus ou de jantes.

5. Remonter le pneu et la chambre à air



Faites attention à ne pas laisser s'introduire de corps étranger à l'intérieur du pneu. Vérifiez que la chambre ne fasse pas de plis et ne soit pas coincée. Vérifiez que le fond de jante recouvre bien tous les écrous de rayon et qu'il ne soit pas abîmé.

- Mettez la jante à l'intérieur du pneu.
- Faites rentrer un des côtés du pneu dans le creux de la jante, sur tout le tour.
- Faites passer la valve par le trou prévu à cet effet, puis, de part et d'autre, disposez la chambre dans la jante, à l'intérieur du pneu.
- Faites passer vigoureusement l'autre côté du pneu entièrement par-dessus le rebord de la jante, en appuyant avec la paume (avec l'éminence thénar).

- Vérifiez le bon positionnement de la chambre à air.
- Pour les valves Dunlop® : Remettez en place le mécanisme de la valve et revissez le raccord par-dessus.
- Gonflez un peu la chambre à air.
- Vérifiez que le pneu soit bien en place, en vous repérant à l'aide de la fine moulure courant le long du pneu. S'il n'est pas tout à fait bien en place, rectifiez-en la position à la main, et vérifiez sa bonne concentricité.
- Gonflez la chambre à air à la pression recommandée.



Avant de monter le pneu sur sa jante, vérifiez-en le sens de roulement.

6. Monter la roue

Monter la roue sur sa fourche et la fixer avec ses écrous ou son blocage rapide.



Si votre bicyclette est équipée de freins à disque, vérifiez que les disques soient correctement pris entre les garnitures !

Pour un bon montage et réglage des dérailleurs, des moyeux à vitesses intégrées et des systèmes combinés, consultez la notice du fabricant.



Serrez toutes les vis à leur couple de serrage prescrit. Sinon les vis peuvent s'arracher et des pièces peuvent se détacher (voir page 38).

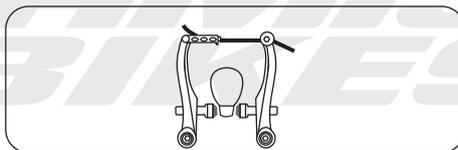
- Mettez le câble en place en le bloquant ou en le raccrochant.
- Vérifiez si les garnitures touchent la surface de freinage.
- Revissez le bras anticouple.
- Faites un essai de freinage.

Freins

Il existe sur les bicyclettes modernes différents types de freins.

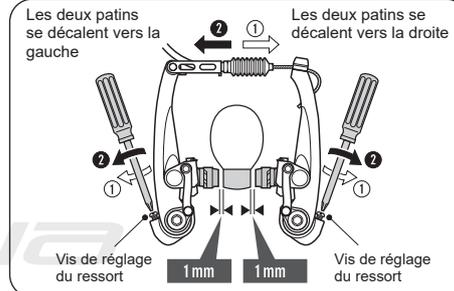
Il existe différents systèmes :

Freins à mâchoires à tirage linéaire (V-brake)



Si une garniture de frein en caoutchouc frotte contre la jante :

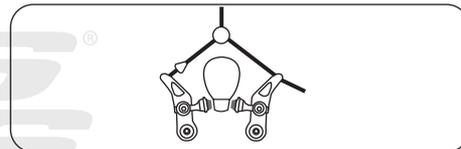
Les vis de réglage à ressort vous permettent de régler la force de détente pour que les deux tampons en caoutchouc se décollent de la jante de façon uniforme lorsque vous relâchez le levier de frein. Ensuite vérifiez le bon fonctionnement du frein.



Réglage des freins au niveau de la jante

Source : Shimano® techdocs

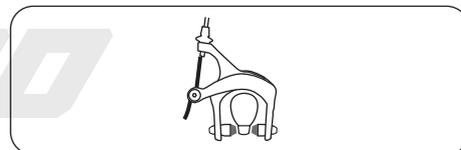
Freins à tirage direct (cantilever)



Ouvrir le frein cantilever ou V-brake :

- mettre une main à cheval sur le pneu ;
- appuyer les bras du frein contre la jante ;
- retirer le câble ou la gaine de l'un des bras.

Freins à tirage latéral



Formation de bulles avec les freins à disques



Veillez éviter des freinages permanents prolongés, comme cela peut se produire dans de longues descentes sur des pentes abruptes. Les freinages prolongés peuvent occasionner la formation de bulles de vapeur et une défaillance complète de l'installation de freinage. Des chutes très graves et des blessures peuvent en résulter.

Le levier de frein ne doit pas être actionné si votre vélo est couché ou s'il est positionné à l'envers. Sinon, des bulles d'air peuvent arriver dans le système hydraulique, ce qui peut entraîner une défaillance du frein. Après chaque transport, vérifier si le point dur du frein semble plus souple que précédemment. Actionner ensuite lentement le frein à plusieurs reprises. Le système de freinage peut alors se purger. Si le point dur demeure souple, vous ne devez pas continuer à rouler. Le point de vente Coop Brico+Loisirs doit purger le frein.

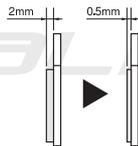


Avant un transport, vous pouvez contourner ce problème en actionnant le levier de frein et en le maintenant dans cette position à l'aide d'une courroie par exemple. Ceci permet d'empêcher la pénétration d'air dans le système hydraulique.

Si l'installation de freinage doit être nettoyée, veuillez lire les instructions données par les fabricants des composants.



Les disques de frein et les garnitures de frein sont soumis à une usure particulièrement importante. Veuillez faire vérifier régulièrement par votre point de vente Coop Brico+Loisirs l'usure de ces composants de sécurité et les faire remplacer le cas échéant.



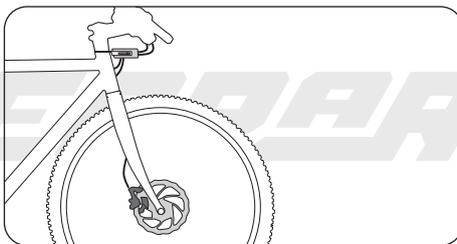
Source : Shimano® techdocs



Ne pas toucher le disque de frein lorsqu'il tourne ou juste après un freinage. Il y a un risque de se blesser et de se brûler.

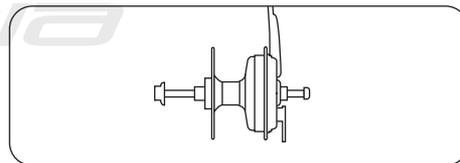


Source : Shimano® techdocs

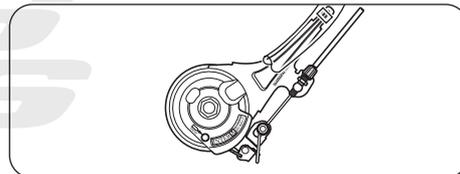


Pour les vélos équipés d'un convertisseur (permettant d'actionner des freins hydrauliques avec des manettes mécaniques) il est impératif de lire le mode d'emploi du fabricant ci-joint avant d'utiliser votre vélo.

Freins à tambour



Freins à rouleau



Freins à rouleau

Source : Shimano® techdocs

Pour détendre le frein sur les moyeux à vitesses, les freins à rétropédalage, à tambour, à rouleau :

- débloquer le serre-câble ou dégager le câble du bras.
- Sur les freins à rétropédalage, il faut dévisser le bras anticouple fixé à la base (au tube horizontal).



Pratiquement tous les types de freins modernes assurent un freinage nettement plus puissant ce que n'était le cas autrefois. Avant d'utiliser le vélo sur route, il faut d'abord s'y habituer en pratiquant des freinages et des freinages d'urgence dans un endroit à l'abri de la circulation.



Lorsque l'on descend une côte très longue ou très raide, il ne faut pas freiner en permanence ou avec un seul frein. Cela peut faire chauffer le frein et faire perdre toute puissance de freinage.



La bonne façon de faire est de freiner en même temps des deux freins. La seule exception est lorsqu'on roule sur un sol glissant, comme du sable ou du verglas. À ce moment il faut freiner très doucement et surtout avec le frein arrière. Sinon on court le risque de voir la roue avant se dérober latéralement, ce qui vous fait tomber.



Votre bicyclette est livrée avec la notice correspondant au système de freinage dont elle est équipée. Vous trouverez des informations sur le freinage de votre bicyclette dans la notice du fabricant et sur son site Internet.



Les freins sont des éléments vitaux pour la sécurité. Il y a lieu d'en assurer l'entretien régulier. Cela demande un savoir-faire et un outillage particuliers. Confiez toutes les interventions sur votre bicyclette à votre point de vente Coop Brico+Loisirs. Les interventions qui ne sont pas réalisées dans les règles de l'art constituent un risque pour la sécurité !

Ne mettez jamais de lubrifiant sur les patins, les plaquettes ou les surfaces de freinage des jantes ou des disques. Toute huile ou graisse réduit l'efficacité de freinage.



Après toute intervention sur le système de freinage, il faut réaliser au moins un freinage d'essai dans un endroit à l'abri de la circulation avant de reprendre la route.



Il faut faire remplacer régulièrement le liquide de frein. Vérifiez régulièrement les plaquettes de frein et faites-les remplacer lorsqu'elles sont usées.

Vous trouverez d'autres indications dans la notice d'utilisation du fabricant des freins.

Dérailleur

Les vitesses permettent d'adapter son effort à la route ou d'atteindre la vitesse voulue. Les petits braquets vous permettent de monter les pentes plus facilement en se fatiguant moins. Les grands braquets demandent d'appuyer plus fort sur les pédales mais permettent d'aller plus vite et en pédalant à une cadence plus faible. Il est conseillé de manière générale de privilégier

des braquets plus petits avec un pédalage un peu plus rapide.

La présente notice d'utilisation décrit à titre d'exemple l'utilisation des composants de changement de vitesse d'une bicyclette. Ces pièces sont disponibles dans le commerce. Dans le cas de composants différents, vous trouverez des informations spécifiques dans la notice d'utilisation correspondante ou sur la page internet du fabricant. Pour toutes questions de montage, de réglage, d'utilisation et d'entretien, tournez-vous vers votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

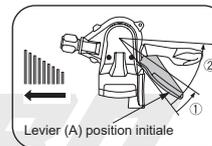
Il existe sur les bicyclettes modernes différents types de changements de vitesse.

Il existe différents systèmes :

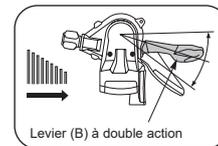
- dérailleurs ;
- changement de vitesse à moyeu ;
- systèmes combinés.
- dérailleurs automatiques/dérailleurs électriques

Ces changements de vitesse peuvent s'actionner avec différents types de manettes.

Manettes de type Shimano® STI



Passage d'une petite couronne dentée vers une plus grande (levier A)



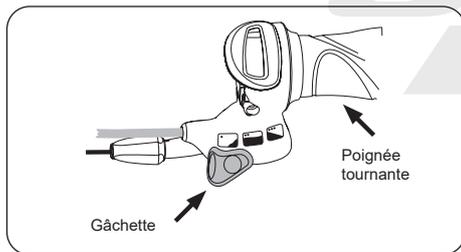
Passage d'une grande couronne dentée vers une plus petite (levier B)

Combinaison entre changement de vitesse à moyeu et dérailleur

Ce type de changement de vitesse est proposé par la société SRAM® sous la désignation « Dual Drive ». Ce type de changement de vitesse pour vélo dispose d'un moyeu à 3 vitesses et d'un logement de pignon supplémentaire pour les dérailleurs usuels. Parmi ses avantages, on note l'absence d'un basculeur avant et, de ce fait, un biaisement de la chaîne réduit.

Le composant de changement de vitesse à moyeu est actionné au moyen d'un levier à pouce. Le dérailleur est actionné au moyen d'une poignée tournante et pour la dernière version au moyen d'une manette trigger.

Le mode opératoire précis pour le réglage, le montage et le démontage de la roue arrière est indiqué dans les notices des fabricants jointes.



Dérailleur automatique

Il s'agit d'un système sans indexation qui offre le choix entre changement de vitesse automatique et changement de vitesse manuel.

En mode automatique, il suffit de choisir son rythme de pédalage au niveau de la poignée, le système Harmony s'occupe du reste. Le système adapte automatiquement et en continu le braquet à la situation, vous permettant de toujours conserver le même rythme.

En mode manuel, c'est vous qui choisissez le réglage, qui se fait en continu.

Le choix du mode se fait au moyen d'un bouton sur la poignée.

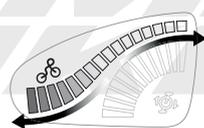


Le mode choisi s'affiche à l'afficheur de poignée.

En mode manuel, l'afficheur de poignée affiche, sous une icône représentant un cycliste, une côte représentée par des barrettes orange. Plus le braquet choisi est petit, plus le cycliste se déplace vers le haut de la côte.

Changement de vitesse manuel

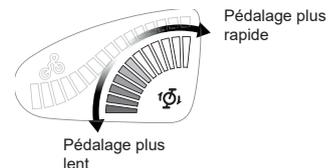
Grand braquet pour la vitesse



Petit braquet pour les montées

En mode automatique, l'afficheur de poignée affiche, au-dessus d'une icône représentant un pédalier, un secteur à barrettes bleues. Plus vous avez choisi un rythme élevé, plus il y a de barrettes allumées.

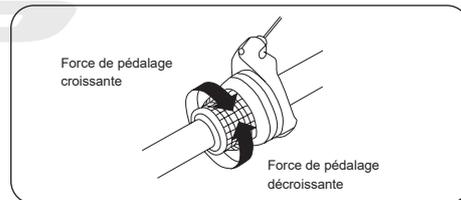
Changement de vitesse automatique

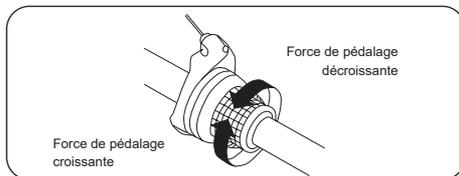


Changements de vitesse de moyeu/de pédalier

Le vélo peut aussi être équipé d'un changement de vitesse de moyeu, qui se commande par une manette tournante. Reportez-vous aux notices d'utilisation fournies pour l'utilisation et au mode opératoire lors du montage et du démontage en cas de panne. Il est utile que votre point de vente Coop Brico+Loisirs vous explique le fonctionnement et vous montre comment effectuer un démontage et un remontage.

Manettes tournantes





Source : Shimano® techdocs

i Votre bicyclette est livrée avec la notice correspondant au changement de vitesse dont elle est équipée. Vous trouverez des informations sur le changement de vitesse de votre bicyclette dans la notice du fabricant et sur son site Internet.

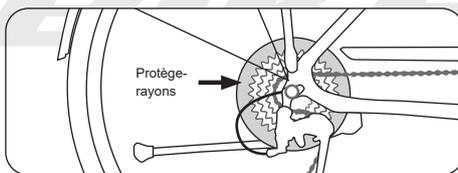
i Le changement de vitesse participe à la sécurité de votre bicyclette. Lisez la notice du fabricant et familiarisez-vous d'abord avec son fonctionnement. Confiez les interventions sur le changement de vitesse à votre point de vente Coop Brico+Loisirs. Les interventions qui ne sont pas réalisés dans les règles de l'art constituent un risque pour la sécurité !

i Ne pédalez jamais en arrière pendant que vous changez de vitesse : cela pourrait endommager le dérailleur. Toute modification au niveau du réglage de votre changement de vitesse ne doit être effectuée que petit à petit et avec précaution. En cas de mauvais réglage, la chaîne de vélo peut sauter du pignon et provoquer des chutes. En cas de doute, veuillez contacter un point de vente Coop Brico+Loisirs qui pourra effectuer ce réglage pour vous.

i Même avec un dérailleur parfaitement réglé, le croisement de la chaîne peut faire qu'elle devient un peu bruyante. Ce bruit est normal, et il n'y a pas de risque d'endommager le système de changement de vitesses. Lorsque la chaîne de vélo présente un biaisement moins important dans un autre rapport, le bruit ne se produit plus.



i L'utilisation d'un protège-rayon est recommandée. Sinon, la chaîne de vélo ou tout le mécanisme de dérailleur pourrait passer entre les pignons et les rayons et ce, malgré la faible importance des mauvais réglages.



Programme de révision

i Les pièces de votre vélo sont à remplacer par des pièces de même marque et de même type exclusivement, faute de quoi on court le risque de ne plus bénéficier de la garantie pour vices ni de la garantie commerciale.

i La mécanique des bicyclettes modernes est très performante, mais un peu délicate. Elle a besoin d'un entretien régulier. Cela demande un savoir-faire et un outillage particuliers. Confiez les interventions sur votre bicyclette à votre point de vente Coop Brico+Loisirs. Vous trouverez des informations sur les pièces constitutives de votre bicyclette et sur leur entretien dans la notice de leurs fabricants et sur leurs sites Internet.

Les interventions que vous pouvez envisager de réaliser par vous-même sans risque sont signalées en **gras**.

Pour assurer dans la durée le bon fonctionnement de votre bicyclette, et aussi pour ne pas perdre le bénéfice de la garantie :

- **nettoyez votre bicyclette chaque fois que vous l'avez utilisée, en vérifiant qu'elle est en bon état ;**
- **confiez les révisions à votre point de vente Coop Brico+Loisirs ;**
- **contrôlez votre bicyclette tous les 300 à 500 km, ou tous les 3 à 6 mois ;**
- **en vérifiant que vis, écrous et blocages rapides sont bien serrés ;**
- **utilisez une clé dynamométrique pour garantir un bon serrage ;**
- **assurez l'entretien et la lubrification des pièces mobiles conformément aux instructions du fabricant (les surfaces de freinage ne se lubrifient pas !)** ;
- **faites réparer une peinture endommagée ;**
- **faites remplacer les pièces défectueuses et usées.**

Périodicité d'entretien

Avant chaque utilisation :

Opération à réaliser

Entretien/contrôle :

Contrôlez :

- rayons
- usure et voilage des jantes
- état des pneus, présence de corps étrangers
- blocages rapides
- fonctionnement du changement de vitesse et de la suspension
- fonctionnement des freins
- freins hydrauliques : étanchéité
- Boyaux et pneus sans chamber a air: vérifier le bon état et gonflage appropriée.

Après les 200 premiers kilomètres, puis ensuite au moins une fois par an :

Opération à réaliser

Contrôler :

- pneus et roues

Couple de serrage :

- guidon
- pédales
- manivelles
- selle
- tige de selle
- toutes les vis de fixation

Réglage des éléments suivants :

- jeu de direction
- changement de vitesse
- freins
- amortisseurs

Tous les 300 à 500 km :

Opération à réaliser

Contrôler :

- chaîne
- plateau
- jante
- pignon(s)
- Transmission par courroie
- usure des garnitures (remplacer les garnitures usées)

Nettoyer :

- chaîne
- plateau
- pignon(s)
- Transmission par courroie

Lubrifier :

- chaîne avec huile pour chaines

Contrôler :

- le bon serrage des toutes les vis et boulons

Tous les 1 000 km :

Opération à réaliser

- contrôler les freins à tambour, éventuellement lubrifier la bague du frein avec un lubrifiant spécial ou la changer (point de vente Coop Brico+Loisirs)

Tous les 3 000 km :

Opération à réaliser

À faire contrôler, nettoyer, éventuellement remplacer par votre point de vente Coop Brico+Loisirs :

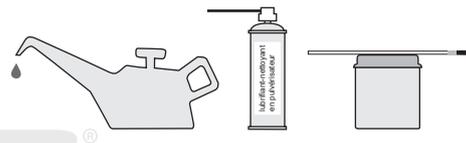
- moyeux
- jeu de direction
- freins
- pédales
- changement de vitesse

Après avoir roulé sous la pluie :

Opération à réaliser

Nettoyer et lubrifier :

- dérailleur
- freins (sauf les surfaces de freinage)
- chaîne
- Les articulations des cadres suspendus sont à entretenir conformément aux consignes du fabricant.



Faites-vous conseiller par votre point de vente Coop Brico+Loisirs pour les lubrifiants à utiliser ! Il n'existe pas de lubrifiant universel. L'utilisation d'un lubrifiant mal adapté peut affecter le bon fonctionnement et causer des dommages !



Pour garantir le bon fonctionnement dans la durée de votre bicyclette, la première révision est essentielle ! Les câbles et les rayons s'allongent, les vis et les boulons peuvent se desserrer. C'est pourquoi il faut absolument confier la première révision à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.

La lubrification



Les interventions effectuées sur une bicyclette demandent du savoir-faire, des outils et de l'expérience. Confiez toutes les interventions à effectuer sur des organes de sécurité à votre point de vente Coop Brico+Loisirs, ou demandez-lui de les vérifier.

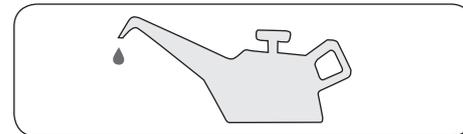


Schéma de graissage

<i>Que faut-il lubrifier ?</i>	<i>Avec quelle périodicité ?</i>	<i>Avec que type de lubrifiant ?</i>
Chaîne après l'avoir nettoyée lorsqu'elle s'est salie	après avoir roulé sous la pluie ; tous les 250 km	huile pour chaîne
Câbles de freins et de changement de vitesse	en cas de mauvais fonctionnement ; 1 fois par an	graisse sans silice
Roulements de roues, de pédalier, de direction	1 fois par an	graisse pour roulements
Amortisseurs	après les avoir nettoyés lorsqu'ils sont sales ; après avoir roulé sous la pluie ; selon les consignes du fabricant	lubrifiant-nettoyant en pulvérisateur
Filetages au montage	au montage	graisse
Surfaces de contact de pièces en carbone	au montage	pâte pour carbone
Surfaces de glissement des blocages rapides	1 fois par an	graisse, lubrifiant-nettoyant en pulvérisateur
Tige de selle métallique sur cadre acier	au montage	graisse
Articulations du dérailleur	en cas de mauvais fonctionnement ; 1 fois par an	lubrifiant-nettoyant en pulvérisateur
Pivots des freins	en cas de mauvais fonctionnement ; 1 fois par an	lubrifiant-nettoyant en pulvérisateur
Articulations des cadres suspendus	en cas de mauvais fonctionnement ; en cas de salissure	selon les indications du fabricant

Vis et boulons



Tous les assemblages par vis sont à bloquer au couple de serrage approprié pour assurer leur bonne tenue. Un serrage trop fort peut endommager les vis, boulons, écrous ou la pièce assemblée. Utilisez impérativement une clé dynamométrique. Sans cet outil spécial il n'est pas possible de réaliser un bon serrage.



Toute pièce qui porte une indication de couple de serrage doit obligatoirement être vissée à cette valeur. Recherchez dans la notice du fabricant de la pièce en question les bonnes valeurs de serrage.

Assemblage par vis	Couple de serrage
Manivelle, acier	30 Nm
Manivelle, aluminium	40 Nm
Pédales	40 Nm
Écrou d'axe de roue avant	25 Nm
Écrou d'axe de roue arrière	40 Nm
Expandeur de potence	8 Nm
Vis de blocage de potence Aheadset	9 Nm
Vis de blocage des embouts de cintre	10 Nm
Vis du collier de tige de selle M8	20 Nm

Assemblage par vis	Couple de serrage
Vis du collier de tige de selle M6	14 Nm
Vis du chariot de selle	20 Nm
Patins de frein	6 Nm
Support de dynamo	10 Nm

Serrage des pièces en fibre de carbone

Assemblage par vis	Couple de serrage
Vis du collier de fixation du dérailleur avant	3 Nm*
Vis de fixation de manette de dérailleur	3 Nm*
Vis de fixation de manette de frein	3 Nm*
Bride guidon-potence	5 Nm*
Fixation de la potence sur le pivot de fourche	4 Nm*

Assemblage par vis	Pas de vis	Couple de serrage max.
Vis du collier (amovible) de tige de selle	M 5	4 Nm*
Vis du collier (amovible) de tige de selle	M 6	5,5 Nm*

Assemblage par vis	Pas de vis	Couple de serrage max.
Patte de dérailleur	M 10 x 1	8 Nm*
Porte-bidon	M 5	4 Nm*
Roulement intérieur	BSA	selon instructions fabricant*
Étrier de frein, frein à disque, Shimano® (IS et PM)	M 6	6 – 8 Nm
Étrier de frein, frein à disque, AVID (IS et PM)	M 6	8 – 10 Nm
Étrier de frein, frein à disque, Magura (IS et PM)	M 6	6 Nm

Couples de serrage standard pour assemblages par vis.

Les assemblages par vis se serrent aux valeurs suivantes :

Dimensions	Marquage des vis			Unité
	8.8	10.9	12.9	
M 4	2,7	3,8	4,6	Nm
M 5	5,5	8,0	9,5	Nm
M 6	9,5	13,0	16,0	Nm
M 8	23,0	32,0	39,0	Nm
M 10	46,0	64,0	77,0	Nm

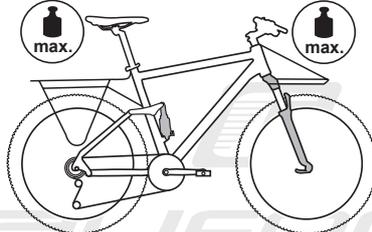
* Il est recommandé d'utiliser de la pâte de montage pour carbone

Accessoires non montés



Vous devez toujours installer les accessoires joints conformément aux spécifications et aux instructions. Leur montage doit toujours se faire en respectant le couple de serrage prescrit (voir la section « Couples de serrage » page 38).

- N'utilisez que des pièces conformes à la réglementation en vigueur et au Code de la route.
- L'utilisation de pièces non homologuées peut provoquer des accidents et des chutes graves. C'est pourquoi il ne faut utiliser que des pièces ou des accessoires d'origine parfaitement adaptés à votre vélo.
- Demandez conseil à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.



Il n'est pas toujours possible de combiner un cadre en carbone avec n'importe quelle autre pièce en carbone ! Conformez-vous aux instructions se trouvant dans la notice du fabricant. Renseignez-vous auprès de votre point de vente Coop Brico+Loisirs.



Lorsque vous chargez un porte-bagages, veillez à ne pas couvrir le feu avant, le feu arrière ou les catadioptres du vélo !



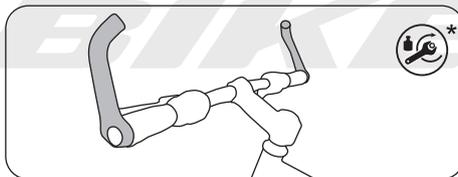
Porte-bagages non montés



Il ne faut monter de porte-bagages que sur des vélos qui le permettent. Utiliser pour cela les points de fixation prévus. Pour les cadres et les pièces en carbone, demandez à votre point de vente Coop Brico+Loisirs si et comment on peut transporter des bagages. Un porte-bagages ne doit pas se fixer à la tige de selle, qui n'est absolument pas prévue à cet effet ! Une surcharge de la tige de selle par un porte-bagages peut la faire casser, provoquant des chutes graves.

Évitez de charger un côté du porte-bagages plus que l'autre.

Embout de guidon/cornes de guidon



Les embouts de guidon et les cornes de guidon doivent toujours être fixés sur le guidon avec le bon couple de serrage, sinon vous risquez de chuter. Avant le montage, vous devez savoir s'il existe une autorisation du fabricant de guidon ; ce n'est qu'à cette condition que les embouts de guidon peuvent être montés.

Les accessoires

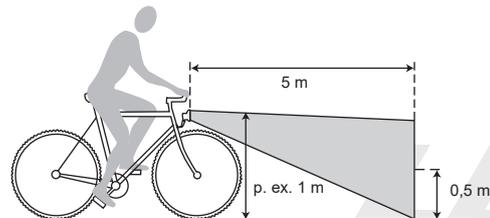
Accessoires/entretien/pièces de rechange

L'éclairage

i Consultez la notice accompagnant votre éclairage. Lorsque l'éclairage ne marche pas, avec les feux classiques c'est le plus souvent l'ampoule qui a rendu l'âme. Il n'est pas très difficile de changer soi-même une ampoule. Vous trouverez des ampoules de rechange chez votre point de vente Coop Brico+Loisirs. Dans les feux modernes à DEL, les diodes ne se changent pas.

i Nettoyez régulièrement les feux et les catadioptrés. Pour cela il suffit d'eau chaude et de détergent pour la vaisselle ou le ménage. Les contacts électriques s'entretiennent avec une huile en bombe appropriée.

i Il est absolument vital d'avoir un éclairage en bon état de marche ! Faites-le vérifier par votre point de vente Coop Brico+Loisirs.



L'Éclairage

Selon le système d'éclairage installé sur votre vélo, les ampoules à remplacer sont différentes. Les indications concernant les ampoules sont données dans la liste qui suit.

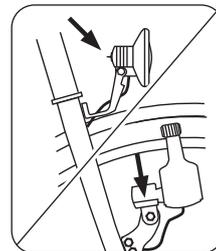
Éclairage utilisé	Données caractéristiques des ampoules	
Feu avant	6 V	2,4 W
Feu avant halogène	6 V	0,6 W
Feu arrière	6 V	0,6 W
Feu arrière avec feu de position	6 V	0,6 W
Éclairage avec ampoules à LED	Les ampoules à LED ne sont pas remplaçables	
Dynamo	6 V	3 W
Dynamo de moyeu	6 V	3 W

Dynamo

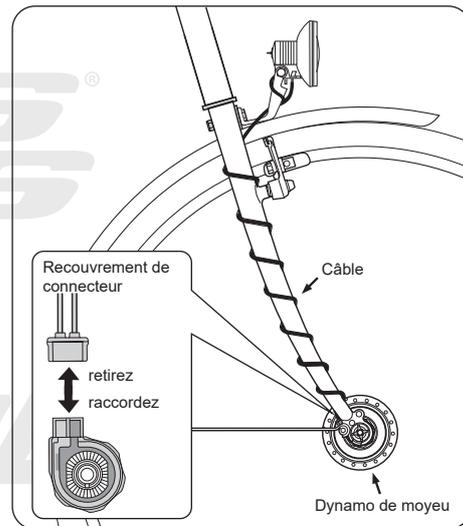
La dynamo produit l'énergie électrique nécessaire pour le feu avant et le feu arrière.

Les dynamos latérales se mettent généralement en marche en appuyant dessus par le haut.

Les dynamos de moyeu ont un interrupteur qui se trouve au dos du feu ou sur le guidon. Si l'éclairage de votre vélo comporte un capteur de luminosité, les feux s'allument et s'éteignent automatiquement.



Dynamo de moyeu

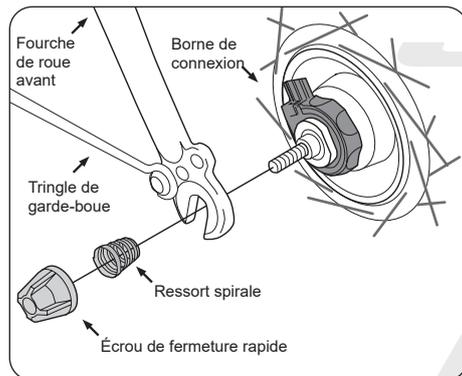


Si votre vélo est équipé d'une dynamo de moyeu, les feux s'allument simplement avec l'interrupteur disposé à l'arrière du feu avant. Si l'éclairage de votre vélo comporte un capteur de luminosité, les feux s'allument et s'éteignent automatiquement.



Pour démonter la roue avant, il faut d'abord retirer la connexion du câble d'éclairage.

Pour l'installation du câble d'éclairage, la borne de connexion de la dynamo moyeu doit être installée du côté droit dans le sens de marche. Reliez de nouveau correctement les connecteurs entre eux et vérifiez le fonctionnement de l'éclairage. Pour cela, tournez la roue avant et vérifiez que le feu s'allume.



Source : Shimano® techdocs

Panne du système d'éclairage



Les feux sont des éléments très importants pour la sécurité. Leur fonction est vitale. En cas de panne ou de défauts de fonctionnement intermittents, confiez le contrôle et la réparation uniquement à un point de vente Coop Brico+Loisirs !



Nettoyez les catadioptrés et les feux de votre système d'éclairage à intervalles réguliers ! Il suffit pour cela d'utiliser de l'eau chaude et du liquide-vaisselle. Maintenez les points de contact dans un état propre et conducteur à l'aide d'une huile d'entretien appropriée !

Votre vélo est équipé d'un système d'éclairage moderne. Celui-ci offre, outre la fonction d'éclairage pure, souvent des fonctions de sécurité, telles que le feu de position. Si vous êtes à l'arrêt la nuit, par exemple à un feu tricolore, vous restez malgré tout visible pour les autres usagers de la route.

De la même façon, certains modèles sont équipés du feu de circulation diurne nouvellement développé. Ces feux sont alimentés différemment selon que vous êtes en marche ou à l'arrêt. Veuillez lire à ce sujet les notices jointes du fabricant de composants.

Garde-boue

Les garde-boues sont fixés dans une position correcte au moyen de tringles spéciales. Si le bord intérieur du garde-boue est positionné parallèlement au pneu comme un anneau, les tringles présentent la longueur optimum. Dans le

cadre d'une utilisation normale, le garde-boue ne doit pas se détacher. Le garde-boue est muni de clips de sécurité au cas où quelque chose se bloquerait entre le garde-boue et le pneu. Cette fixation de sécurité se détache alors de son support afin d'éviter une chute.



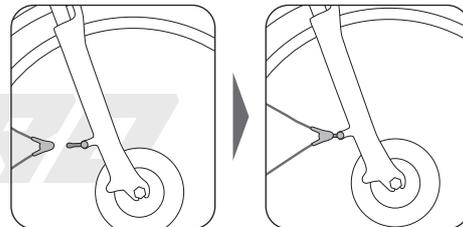
Descendez immédiatement du vélo si un corps étranger est coincé entre le pneu et le garde-boue. Le corps étranger doit être retiré avant que vous ne poursuiviez la route. Sinon, vous risquez une chute et des blessures graves.



Ne continuez en aucun cas à rouler avec une tringle de garde-boue folle : elle pourrait s'emmêler avec la roue et la bloquer.

Des garde-boues endommagés sont à faire remplacer par votre point de vente Coop Brico+Loisirs avant de réutiliser le vélo. De même, vérifiez régulièrement si les tringles sont bien fixées dans les sécurités anti-arrachement.

Reclipsage des tringles



Comme on peut voir dans la figure, un clip en plastique est fixé sur la tringle.

- Le clip s'emboîte sur le porte-clip fixé à la fourche
- Les garde-boues sont orientés de façon à ce qu'ils n'entrent pas en contact avec le pneu.

Porte-bagages



La présence de bagages affecte la tenue de route. Cela rallonge entre autres la distance de freinage, ce qui peut être la cause de graves accidents. Il y a lieu d'adapter son mode de conduite, ce qui veut dire qu'il faut freiner plus tôt et maîtriser un guidon plus lourd. Il ne faut transporter de bagages que sur un porte-bagages prévu à cet effet ! Un porte-bagages ne doit pas se fixer à la tige de selle, qui n'est absolument pas prévue à cet effet ! La surcharge provoquée par un porte-bagages peut faire casser la tige de selle, ce qui peut entraîner des chutes graves !

- Il ne faut fixer de siège pour enfant à un porte-bagages que si le siège est prévu à cet effet et que le fabricant l'autorise.
- Il faut veiller à ce que rien ne puisse se prendre dans les rayons et dans les roues en rotation.



Lorsque vous voyagez chargé, il ne faut pas dépasser le poids total autorisé de la bicyclette. La charge admise pour le porte-bagages est indiquée dessus.



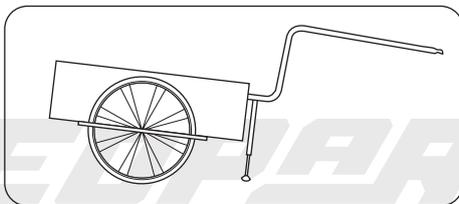
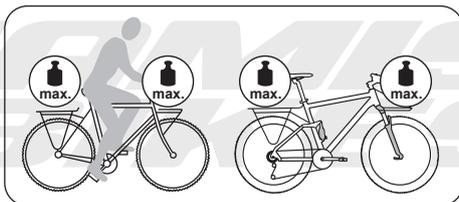
Lorsque vous chargez un porte-bagages, veillez à ne pas couvrir le feu avant, le feu arrière ou les catadioptres du vélo !

Évitez de charger un côté du porte-bagages plus que l'autre.

Porte-bagages avant



Les porte-bagages avant se fixent à l'axe avant ou à la fourche. Les porte-bagages avant affectent notablement la conduite de la bicyclette ! Faites des essais porte-bagages avant chargé dans un endroit peu fréquenté !



Renseignez-vous pour savoir si votre vélo peut s'utiliser avec une remorque. Cette information doit se trouver dans la documentation que vous a remis votre point de vente Coop Brico+Loisirs lorsque vous avez acheté votre vélo.

Utiliser exclusivement des remorques homologuées. Sont homologuées par exemple les remorques marquées « GS » (geprüfte Sicherheit). Faites-vous conseiller par votre point de vente Coop Brico+Loisirs. Il se chargera aussi du bon montage de l'attelage qui est nécessaire.

Il faut tenir compte du fait qu'un vélo qui tire une remorque est nettement plus long qu'un vélo seul. La présence de la remorque modifie également le comportement de l'ensemble dans les virages. Tout cela demande une certaine habitude pour s'insérer dans la circulation. Avant de se lancer sur la route, il faut d'abord s'exercer avec la remorque vide dans un endroit à l'abri de la circulation.



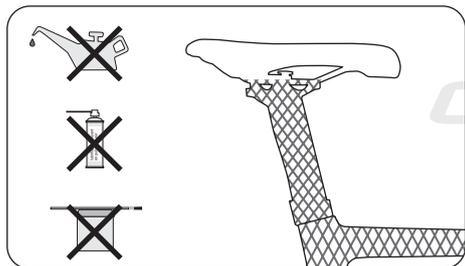
Ne pas oublier de lire la notice d'utilisation du fabricant, qui donne généralement des conseils pour bien rouler attelé. On peut aussi consulter le site Internet du fabricant.

Vérifier si le fabricant de la remorque donne des indications de charge maximale et de vitesse maximale autorisées. Il y a lieu de se conformer à ces valeurs. Il est interdit aux enfants en dessous de 16 ans de rouler avec une remorque.

Les pièces en carbone



Un cadre et des pièces en fibre de carbone ne doivent pas être lubrifiés avec de l'huile ou de la graisse. Il y a lieu d'utiliser une pâte de montage spéciale pour les pièces en carbone.



La fibre de carbone est un matériau qui demande des précautions spéciales au montage, au transport, au stockage, à l'utilisation et à l'entretien.

Les propriétés du carbone



En cas de chute ou d'accident, on ne doit pas conserver des pièces en carbone déformées, enfoncées ou tordues. Il peut se faire que des fibres aient été détruites ou se soient détachées, p. ex. à l'intérieur de la pièce, sans qu'on ne voie rien de l'extérieur !

C'est pourquoi il faut régulièrement et soigneusement inspecter un cadre en carbone et toutes pièces en carbone, particulièrement après une chute ou un accident.

- Recherchez les décollements, les criques, les rayures profondes, les trous ou autres

désordres pouvant affecter la surface.

- Essayez de voir s'il y a des pièces qui apparaissent plus molles ou moins solides au toucher que normalement.
- Vérifiez s'il n'y a pas des couches qui se détachent (peinture, finition, fibres).
- Recherchez des bruits ou des craquements inhabituels.

Si vous avez le moindre doute, faites contrôler les pièces en carbone concernées par un vélociste !



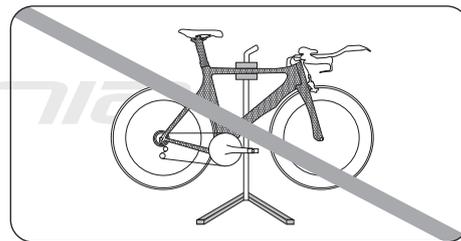
Certaines pièces en carbone se fixent avec un couple de serrage inférieur à celui d'une pièce en métal.

Un serrage trop fort peut provoquer des dommages invisibles à l'œil nu. Cela peut entraîner une rupture ou des altérations du cadre ou des pièces pouvant conduire à une chute. C'est pourquoi il y a lieu de toujours consulter les notices jointes des fabricants, ou de se renseigner auprès de votre point de vente Coop Brico+Loisirs. Utilisez toujours une clé dynamométrique pour bien respecter les couples de serrage prescrits. Les pièces en carbone ne doivent pas se lubrifier avec de la graisse. Le montage des pièces en carbone se fait avec des pâtes de montage spéciales permettant des assemblages à faible serrage.

Il ne faut jamais faire subir de fortes températures à des pièces en carbone ! Un simple séjour dans un véhicule en plein soleil peut donner lieu à des températures pouvant affecter la sécurité des pièces.

Conformez-vous aux indications pour le transport de vélos comportant des pièces en carbone

Un cadre en carbone ne se bloque pas directement sur l'établi, il faut le fixer par la tige de selle. Si la tige de selle est elle aussi en carbone, il faut la remplacer provisoirement par une tige en métal.



Les pièces et les zones en carbone suivantes sont à contrôler régulièrement (au moins tous les 100 km) ou après tout accident ou toute chute, en recherchant la présence de fissures, de cassures ou de modifications de surface :

Cela concerne les zones de transition des douilles taraudées du porte-bidon, la fente des pattes, les zones de suspension dans le cas de cadre entièrement suspendus, les logements d'éléments de suspension au niveau du cadre principal et du bras arrière, la bride de serrage de la selle, la patte de dérailleur, la zone de serrage du basculeur, le logement de frein à disque ou le socle de frein, la zone d'emmanchement du jeu de direction, ainsi que la zone filetée des coquilles de pédalier.

Carbone =



Transport du vélo



Transport par voiture

N'utiliser que des porte-vélos de toit ou de hayons conformes à la réglementation en vigueur.

Les porte-vélos de toit, de hayon ou autres homologués procurent la sécurité nécessaire. Ils doivent être homologués conformément à l'art. 22 du Code de la route (Allemagne). On recherchera la présence d'un label de qualité, de types GS.



Les porte-vélos de mauvaise qualité peuvent provoquer des accidents. Il y a lieu d'adapter sa conduite à la charge sur le toit que constitue le porte-vélos.



Le fait de transporter un vélo sur le toit modifie aussi la hauteur totale du véhicule !

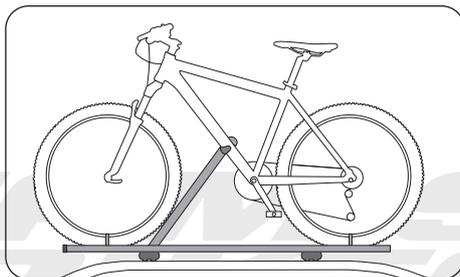
Le vélo est à fixer soigneusement de façon à ne pas pouvoir se détacher du porte-vélo. Un vélo qui se détache peut provoquer de graves accidents de la circulation. Ne pas oublier de vérifier la fixation du vélo plusieurs fois pendant le trajet. Des pièces non fixées (de type outils, pompe, sacoche ou siège pour enfant) peuvent se détacher pendant la marche et mettre en danger les autres usagers de la route. Il ne faut pas oublier de retirer au préalable toutes pièces non fixées.

Ne pas attacher un vélo par son guidon, sa potence, sa selle ou sa tige de selle qui si le porte-vélos est prévu à cet effet. Ne pas utiliser d'accessoires de fixation susceptibles d'endommager le cadre ou la fourche.



Ne jamais attacher un vélo par une pièce en carbone.

Toujours disposer le vélo verticalement sur ses roues, sauf si le porte-vélos permet de faire autrement. Ne jamais accrocher un vélo à un porte-vélo de toit ou de hayon par une manivelle. Il risquerait de se décrocher, ce qui pourrait provoquer de graves accidents.



Ne pas hésiter à se renseigner sur l'utilisation et la pose de son porte-vélos sur les pages Internet des fabricants de pièces et d'accessoires. Toujours se renseigner au préalable lorsqu'on utilise un matériel qu'on ne connaît pas.



Transport par train

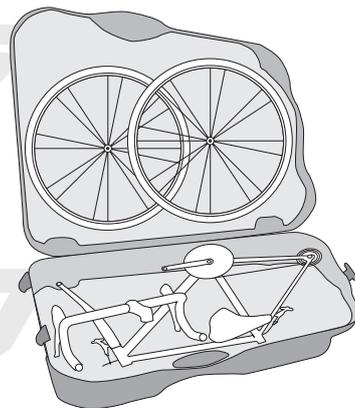
Les vélos ne sont pas traités de la même façon dans les différents modes de transports publics. Il est utile de se renseigner avant le départ sur la possibilité d'emporter son vélo dans les bus, les trams ou les trains.

Certains trains comportent des espaces spécifiques pour des vélos, posés ou suspendus, dans les trains grandes lignes il faut en général réserver à l'avance.



Transport par avion

Il faut se renseigner auprès de sa compagnie aérienne sur les conditions s'appliquant au transport de matériels sportifs et de vélos. Le transport d'un vélo peut exiger une réservation spéciale. Il faut soigneusement emballer son vélo pour éviter les dommages en cours de transport. Il existe pour cela des valises spéciales, mais aussi des cartons prévus à cet effet. N'hésitez pas à vous renseigner auprès de votre point de vente Coop Brico+Loisirs.



Garantie

Le vélo Leopard que vous avez acheté est un produit d'excellente qualité. C'est pourquoi il bénéficie d'une excellente couverture de garantie :

1 Conditions préalables à l'application de la garantie

La société coopérative Coop garantit vos vélos Leopard pour les durées détaillées ci-dessous, à partir de la date d'achat, contre les défauts de fabrication et la défectuosité des matériaux :

- Cadre : garanti pendant 5 ans contre la casse
- Batterie : garantie pendant 2 ans (60 % de la capacité nominale assignée)

Toutes les autres pièces ainsi que les équipements sont garantis pendant deux ans. La dégradation naturelle des pièces d'usure n'est pas couverte par la garantie.

Pendant la période de garantie, il est remédié gratuitement aux défauts du produit, et ce par réparation ou par remplacement. Toutes les prestations de garantie seront fournies exclusivement par le service après-vente Coop. La garantie est transférable à un propriétaire ultérieur. Pour cela, un justificatif d'achat (facture / document de vente daté qui identifie le vélo Leopard) est impérativement nécessaire.

La garantie ne couvre pas les dommages résultant d'une utilisation et d'une usure normales (par exemple sur les pneus, les chambres à air, les chaînes, les freins, etc.).

Il appartient à l'utilisateur du vélo Leopard d'en prendre soin et de l'entretenir régulièrement.

2 Exclusions de garantie

La garantie est exclue en cas d'utilisation en course ou en compétition, ou en cas d'usage professionnel. La garantie expire si le vélo Leopard n'est pas utilisé selon les indications du fabricant, n'est pas suffisamment entretenu, est mal réparé, fait l'objet de transformations ou de modifications ou se trouve endommagé suite à un accident ou une utilisation excessive ou inadéquate.

La garantie s'applique uniquement si aucun composant autre que d'origine n'est employé, même dans le cas d'un remplacement.

Les pièces d'usure et les prestations du service après-vente Coop sont dans l'ensemble exclues des conditions de garantie.

En cas d'échange d'un vélo Leopard ou de composants dans le cadre des présentes conditions de garantie, la société coopérative Coop se réserve le droit de livrer ou de monter des pièces fonctionnellement équivalentes.

En Suisse s'applique la législation en vigueur en matière de garantie.

Coop, Info Service, BP 2550, 4002 Bâle
Info-Tél. 0848 888 444*, www.coop.ch

Le vélo et l'environnement

Produits de nettoyage et d'entretien

Il ne faut pas que le nettoyage et l'entretien de votre vélo occasionne des pollutions indues. C'est pourquoi nous recommandons, autant que faire se peut, l'utilisation de produits de nettoyage et d'entretien biodégradables. Il faut éviter de les mettre à l'égout. Pour nettoyer la chaîne, utiliser un produit spécial et mettre le produit ayant servi en déchetterie.

Produits de nettoyage des freins et lubrifiants

Ils sont à traiter comme les autres produits de nettoyage et d'entretien.

Pneus et chambres à air

Les pneus et les chambres à air ne sont pas des déchets ménagers. Ils doivent être mis en déchetterie.

Cadres et pièces en carbone

Il s'agit là d'un matériau composite constitué de couches de mat de fibre de carbone. Les pièces en carbone endommagées doivent aller en déchetterie. Le mieux est de les confier à votre point de vente Coop Brico+Loisirs.



* Tarif national

Révisions périodiques

Éléments à surveiller lors du prochain contrôle :

Pièces dont le remplacement est recommandé :

Problèmes constatés :

1. Révision
Après 200 km env.

Opération effectuées :

Pièces mises en œuvre :

Date, signature

Cachet du revendeur

2. Révision
Après 1000 km env.

Opération effectuées :

Pièces mises en œuvre :

Date, signature

Cachet du revendeur

3. Révision
Après 2000 km env.

Opération effectuées :

Pièces mises en œuvre :

Date, signature

Cachet du revendeur

4. Révision

Opération effectuées :

Pièces mises en œuvre :

Date, signature

Cachet du revendeur

Documentation remise

Le vélo identifié dans le paragraphe « Identification de la bicyclette » a été livré au client préparé dans les règles de l'art et en état de marche. Il s'agit d'un vélo de type _____ ainsi que décrit à la section « Usage conforme à la destination ».

La fonctionnalité des éléments ci-dessous a été contrôlée :

- Roues : tension des rayons, bonne fixation, voilage, gonflage correct
- Tous assemblages à vis : bonne fixation, bon couple de serrage
- Changement de vitesses
- Système de freinage
- Éclairage
- Réglage de la position
- Réglage de la suspension en fonction du cycliste
- Les accessoires suivants ont été montés et contrôlés à part :

- Essai par le mécanicien/livraison
- Consignes d'utilisation données au client
- Manette du frein avant, à droite
- Manette du frein arrière, à gauche

Remis par (cachet du revendeur) : _____

Date

Signature du mécanicien/revendeur

Il a été remis et expliqué les notices suivantes :

- Bicyclette

Notices supplémentaires :

- Changement de vitesses
- Transmission par courroie
- Freins
- Autres documents :
- Eléments de suspension _____

Si cela n'est pas précisé explicitement, les remorques, sièges pour enfants et porte-bagages ne sont pas autorisés, et le vélo n'est pas homologué pour la compétition.

Homologué pour usage avec remorque oui non

Homologué pour usage avec siège d'enfant oui non

Homologué pour usage avec porte-bagages oui non

Homologué pour la compétition oui non

Homologué les Bike Parks oui non

Le poids autorisé du conducteur, bagages compris, est de 80 kg. Le poids total maximum (poids vélo + cycliste + bagages + remorque) est de 100 kg. Pour ce vélo s'applique un poids total maximum admissible de _____ kg (poids vélo + cycliste + bagages + remorque). En l'absence d'autre valeur précisée dans le champ, s'applique le poids total pour le cycliste, bagages compris, de 80 kg, comme mentionné ci-dessus, et 100 kg comme poids total maximum admissible.

Client/réceptionnaire/propriétaire

Nom _____

Adresse _____

Code postal, ville _____

E-mail _____

Date d'achat

Signature du réceptionnaire/propriétaire

Identification de la bicyclette

Fabricant de la bicyclette _____

Remis par (cachet du point de vente Coop Brico+Loisirs) :

Marque _____



Transmission à un nouveau propriétaire :

Modèle _____

Hauteur de cadre/taille _____

Propriétaire _____

Couleur _____

Adresse _____

Numéro de cadre _____

Fourche _____

Date/signature _____

Numéro de série _____

Changement de vitesse _____

Équipements spéciaux _____

Date d'achat _____

Propriétaire _____

Adresse _____

Date/signature _____




CALIFORNIA

**JAMIS[®]
BIKES**

LEOPARD

JUMBO, Division der Coop Genossenschaft
Industriestrasse 34 • CH-8305 Dietlikon
www.jumbo.ch • 0 848 24 22 24