Everyday®

Vous souvenez-vous lorsque vous aviez du plaisir à conduire une bicyclette?

BICYCLETTE
MANUEL DE L'UTILISATEUR

the pride group

3375 14th Avenue, Unit # 7, Markham, Ontario Canada L3R 0H2
Téléphone: 1-800-387-7433 Télécopieur: 905-947-8214

Nous vous remercions d'avoir fait l'achat d'une bicyclette construite par Pride !

Veuillez prendre le temps de passer en revue ce manuel avant d'enfourcher votre bicyclette. Nous sommes assurés que vous profiterez durant des années de votre bicyclette sans éprouver aucun problème, pourvu qu'elle soit entretenue régulièrement. Le cadre de votre bicyclette est garanti à vie, tandis que les pièces sont garanties un an et les pneus et chambres à air sont garantis 30 jours. Veuillez lire tous les détails de la garantie à la page 53 de ce manuel.



the pridegroup
3375 14th Avenue, Unit # 7, Markham, Ontario Canada L3R 0H2
Phone: 1-800-387-7433 Fax: 905-947-8214

COMMENT VOUS SERVIR DE CE MANUEL

Ce manuel a été conçu pour garantir que vous obtenez de votre bicyclette la meilleure qualité, la plus haute sécurité et la meilleure performance possibles. À cet effet, il est important que vous compreniez les caractéristiques de votre bicyclette et la façon dont elle fonctionne pour que vous puissiez l'utiliser sans problème.

Rouler à bicyclette peut être dangereux même lorsque l'état de votre équipement et l'environnement sont à leur meilleur. L'entretien adéquat de votre bicyclette relève de votre responsabilité et aidera à réduire les risques d'accidents et de blessures.

Ce manuel contient des « Mises en garde et Avertissements » concernant l'entretien et / ou l'utilisation inadéquats de votre bicyclette. Nous vous conseillons fortement de vous familiariser avec ces mises en garde et de les respecter.

Que vous soyez un cycliste passionné vous remettant à la bicyclette après une absence prolongée ou que vous enfourchiez pour la toute première fois une bicyclette, ce manuel vous est destiné ! Le progrès et les changements dans le domaine de la bicyclette sont constants. La technologie des bicyclettes d'aujourd'hui permet de profiter d'une expérience plus régulière, plus silencieuse et plus efficace qui, par conséquent, fait naître le besoin d'être plus informé et l'importance de bien entretenir sa bicyclette.

REMARQUE **Toujours exécuter le « Contrôle de sécurité de 60 secondes de Pride » avant de monter à bicyclette.**

MISE EN GARDE Cette bicyclette est destinée à être achetée entièrement montée.
Ne pas l'assembler par vous-mêmes. Si vous l'assemblez par vous-mêmes, la garantie sera annulée et un assemblage incorrect pourrait causer des blessures.

MISE EN GARDE Les bicyclettes de trottoir sont conçues pour les enfants. Les enfants doivent en tout temps être sous la surveillance d'un adulte.

MISE EN GARDE Toujours porter un casque. Dans de nombreuses municipalités, rouler à bicyclette sans casque est interdit par la loi. Veuillez consulter vos règlements municipaux pour vous en assurer, mais nous vous conseillons de porter un casque en tout temps.

MISE EN GARDE Assurez-vous que lorsque vous roulez le soir ou sous la pluie, vos vêtements et votre bicyclette sont dotés de suffisamment de matériaux réfléchissants et que votre bicyclette possède suffisamment de lumières.

MISE EN GARDE Cette bicyclette a été conçue pour une seule personne. Ne pas essayer de rouler à deux ou en tandem avec cette bicyclette, car cela pourrait causer des blessures au conducteur ou aux conducteurs de la bicyclette ou endommager la bicyclette.

TABLE DES MATIÈRES

ANATOMIE D'UNE BICYCLETTE 4
CONTRÔLE DE SÉCURITÉ DE 60 SECONDES DE PRIDE 5
AJUSTEMENT ET SÉCURITÉ 6
- Taille et réglage du cadre 6
- Position de la selle 7
- Réglage du guidon et de la potence 8

ROULER EN TOUTE SÉCURITÉ ET DE FAÇON RESPONSABLE 10
- Les règles pour rouler en sécurité 10
- Rouler par temps de pluie 10
- Rouler le soir/la nuit 11

OUTILS NÉCESSAIRES POUR LE RÉGLAGE 12

COMMENT ÇA FONCTIONNE 13
- Levier de blocage rapide de la roue 13
- Enlever et installer des roues à levier de blocage rapide 14
- Enlever et installer des roues boulonnées 18
- Inspection des roues 20
- Pneus 20
- Valves de chambre à air 21
- Réparer un pneu 22
- Fourches à suspension avant 23
- Amortisseurs de suspension du cadre arrière 24
- Freins 25
- Freins à disque 27
- Réglage des freins 29
- Vitesses 33
- Changer de vitesses 34
- Réglage du dérailleur arrière 35
- Réglage du dérailleur avant 37
- Systèmes de vitesses internes 39
- Support de dérailleur remplaçable 39
- Pédales 40
- Dévoilement des roues 40
- Réflecteurs 40
- Béquilles 41
- Cale-pieds et courroies 41
- BMX : Câble pivotant (rotor) 42
- BMX : Chevilles pour roues 42

PRIDE ENFANTS 44
- Roues stabilisatrices 44
- Accessoires 45
- Sécurité 45

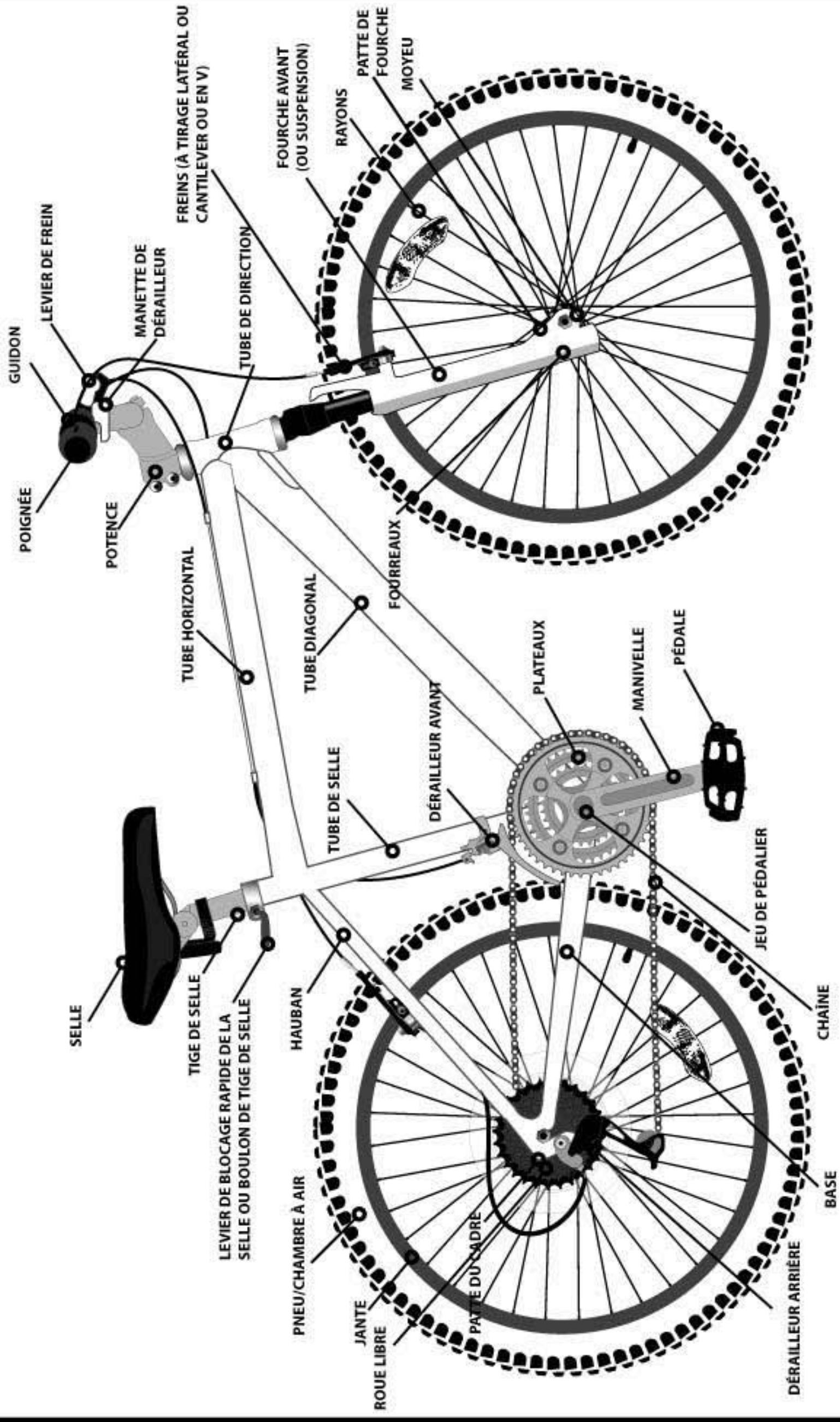
RÉVISION ET ENTRETIEN 46
- Période de rodage 46
- Entretien général 46
- Calendrier pour la révision et le remplacement des pièces 48
- Nettoyage 49
- Entreposage 49
- Sécurité et vol 50

AVANT DE PARTIR 51
Que faut-il emporter 51
Accessoires 51

GARANTIE LIMITÉE DE PRIDE 53

the pridegroup
3375 14th Avenue, Unit # 7, Markham, Ontario Canada L3R 0H2
Phone: 1-800-387-7433 Fax: 905-947-8214

ANATOMIE D'UNE BICYCLETTE



the pridegroup
3375 14th Avenue, Unit # 7, Markham, Ontario Canada L3R 0H2
Phone: 1-800-387-7433 Fax: 905-947-8214

Vous trouverez ci-dessous un contrôle de sécurité rapide et facile que vous devez effectuer avant chaque tour de bicyclette.

Étape 1
Placez-vous à côté de la bicyclette. Empoignez le dessus de la roue avant : poussez-la et tirez-la d'un côté et de l'autre. Vous devriez sentir que la roue est souple, sans sentir de jeu où l'essieu se raccorde à la fourche. Si vous sentez du jeu ou que vous êtes incertain, n'utilisez pas la bicyclette. Amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire vérifier. Répétez cette étape avec la roue arrière.

Étape 2
Tenez-vous devant la bicyclette en plaçant une main sur le guidon tout en étant à califourchon sur la roue avant. Avec la roue avant fermement maintenue entre vos jambes, essayez de tourner le guidon d'un côté et de l'autre. Le guidon / la potence ne doivent pas se désaligner d'avec la roue avant. Si le guidon bouge un tant soit peu, n'utilisez pas la bicyclette. Amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire vérifier.

Étape 3
Placez-vous à côté de la bicyclette. Vérifiez si les pédales sont solidement vissées dans les manivelles. On ne doit pas voir de filetage et vous ne devez pas être capable de dévisser les pédales à la main. Si vous voyez du filetage ou que vous pouvez tourner l'essieu de la pédale dans la manivelle, n'utilisez pas la bicyclette. Amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire vérifier.

Étape 4
Placez-vous à côté de la bicyclette. Placez une main sur le nez de la selle et l'autre à l'arrière de la selle. Essayez de faire tourner la selle de la gauche vers la droite et de haut en bas. Il ne doit pas y avoir de jeu dans la selle. Si vous sentez du jeu dans la selle, n'utilisez pas la bicyclette. Amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire vérifier.

Étape 5
Mettez-vous à califourchon sur le tube horizontal de la bicyclette en posant les pieds bien à plat au sol. Avec vos mains sur les poignées du guidon, serrez les leviers des freins et essayez de faire rouler la bicyclette vers l'avant. Les freins doivent bloquer les roues et la bicyclette ne doit pas avancer vers l'avant. Lâchez les leviers des freins et répétez ce test deux (2) fois de plus. Si vous sentez du jeu ou si les freins ne débloquent pas les roues lorsqu'ils sont relâchés, n'utilisez pas la bicyclette. Amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire vérifier.

Étape 6
Prenez quelques secondes pour marcher autour de la bicyclette et vérifier s'il y a des pièces desserrées ou des câbles usés. Vérifiez aussi la pression des pneus en appuyant sur les pneus avec votre main. En tenant la bicyclette par le guidon et la selle, soulevez la bicyclette à 10 cm du sol. Laissez-la retomber sur ses pneus. Vérifiez si vous entendez des bruits de quelque chose de desserré ou cassé. Si quelque chose semble desserré ou déplacé, ou si les pneus semblent dégonflés, n'utilisez pas la bicyclette. Amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire vérifier.

AJUSTEMENT ET SÉCURITÉ

Il est important que votre bicyclette soit ajustée adéquatement. Une bicyclette trop grande ou trop petite peut être difficile à maîtriser, ce qui pourrait causer une mauvaise expérience ou des blessures.

DÉTERMINER LA TAILLE DU CADRE ET LE DIAMÈTRE DE LA ROUE

Bicyclettes pour adultes

La plupart des bicyclettes pour adultes sont offertes en deux (2) diamètres de roue différents ainsi qu'en une variété de tailles de cadre. Maintenant, le type d'utilisation détermine habituellement le diamètre de la roue. La taille du cadre, quant à elle, est habituellement déterminée par votre grandeur et votre préférence.

Diamètre des roues

Des roues de 26 po (de diamètre) sont considérées comme multifonctionnelles. Selon le type de design du pneu, elles peuvent être conçues pour tout, allant de l'utilisation tout-terrain agressive à la route de banlieue, en passant par la chaussée en gravier ou asphaltée. Des roues de 700c (de diamètre) sont conçues plus précisément pour la route. Elles sont plus larges qu'une roue de 26 po et sont généralement dotées d'un pneu plus étroit et lisse. Elles conviennent quand même aux chaussées asphaltées ou en gravier.

Taille du cadre

On mesure le cadre à partir du milieu de l'axe de la manivelle à l'extrémité du tube de selle (voir figure 1A). Que votre bicyclette soit chaussée de roues de 26 po ou de 700c, qu'elle soit pour la route ou le tout-terrain, il est important de faire l'achat d'une bicyclette sur laquelle vous pouvez confortablement rouler. Vous devez être capable d'enfourcher le tube horizontal en ayant vos deux pieds bien à plat au sol et avoir au moins 1 po de dégagement entre votre entrejambe et le tube horizontal (voir figure 1B).

Bicyclettes pour enfants

Les bicyclettes pour enfants se divisent en deux catégories : (1) les bicyclettes de trottoir (2) les bicyclettes de rue.

Bicyclettes de trottoir

Ces bicyclettes ont une hauteur de siège maximale entre 435 et 635 mm à partir du sol. Ce sont généralement des bicyclettes ayant des diamètres de roue de 12 po à 16 po. Elles sont habituellement offertes avec des roues stabilisatrices et sont conçues pour les enfants entre 3 ans et 8 ans. Les enfants doivent pouvoir s'asseoir sur la selle et toucher au sol avec les deux pieds.

FIG . 1A

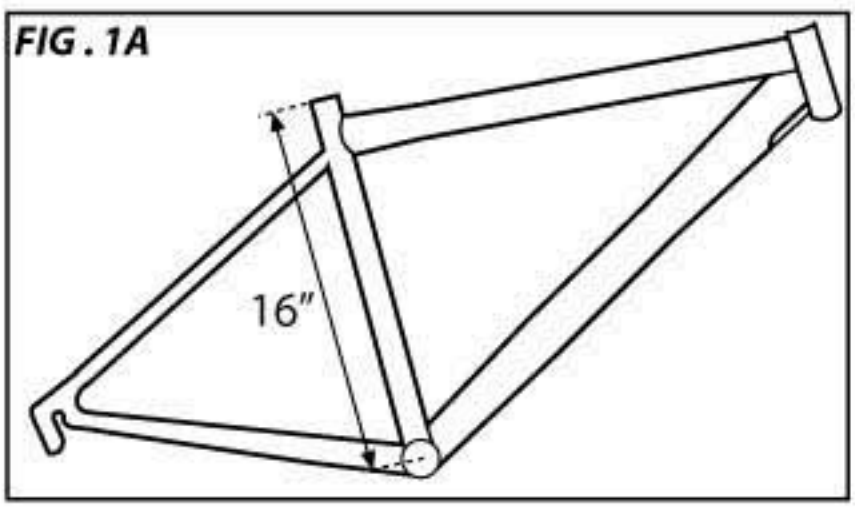
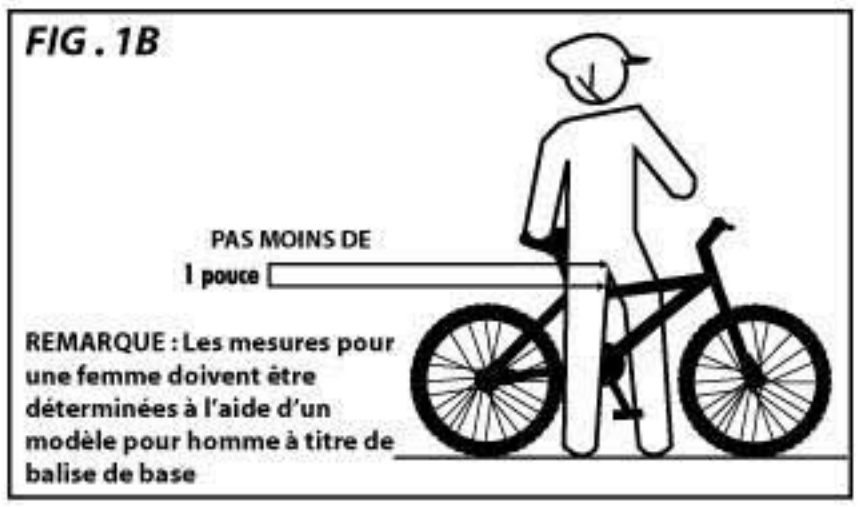


FIG . 1B



Bicyclettes de rue

Ces bicyclettes ont des diamètres de roue de moins de 24 po et possèdent une hauteur de siège maximale de plus de 635 mm. Ces bicyclettes ont généralement des diamètres de roue de 16 po à 20 po. Les conducteurs doivent être capables de s'asseoir confortablement sur la selle et toucher au sol avec la plante du pied.

Position de la selle

La bonne position de la selle constitue un facteur important pour obtenir la meilleure performance et le plus grand confort avec votre bicyclette. Votre bicyclette a été montée avec une position standard de selle. Si vous sentez que cette position est inconfortable, vous pouvez y faire des ajustements. Votre selle peut être ajustée en trois directions :

Réglage vers le haut et vers le bas

La longueur de vos jambes détermine la hauteur adéquate de votre selle. Cette hauteur peut facilement être déterminée. Vous aurez besoin de l'aide de quelqu'un pour tenir la bicyclette pendant que vous effectuez ce réglage.

a. Assoyez-vous sur la selle.
b. Placez les deux talons sur les pédales.
c. Faites tourner la manivelle vers l'arrière jusqu'à ce que la pédale où votre talon est posé soit en bas (à 6 heures) et que la manivelle soit parallèle avec le tube de selle. Dans cette position, votre jambe doit être presque complètement allongée au niveau du genou. Si elle ne l'est pas, vous devez monter la selle.

REMARQUE

Votre genou ne doit pas être bloqué ou trop allongé.
Votre jambe doit être presque entièrement allongée et le genou légèrement plié.

Pour régler la hauteur de la selle, desserrer le boulon de pincement du siège (voir figures 1C & 1D) et monter ou descendre au besoin la tige de selle. Lorsque vous avez atteint la hauteur désirée, assurez-vous que la selle est parallèle au tube horizontal de la bicyclette, et serrez suffisamment le boulon de pincement du siège pour que la selle ne puisse être tournée d'un côté ou de l'autre ni bougée de haut en bas.

REMARQUE

Veuillez vous référer à la page 13 pour les directives relatives à l'utilisation du système à blocage rapide.

MISE EN GARDE

On ne doit en aucun cas voir le « repère de sécurité » après avoir monté la selle. Si la selle ne peut être montée à la hauteur désirée sans exposer le repère de sécurité, on doit utiliser une tige de selle plus longue. Si vous utilisez la bicyclette en ayant la tige de selle au-dessus du repère de sécurité, cela pourrait causer des dommages ainsi que de graves blessures au conducteur de la bicyclette.

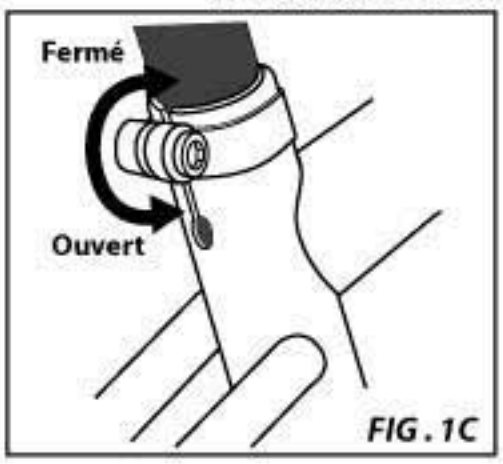


FIG . 1C

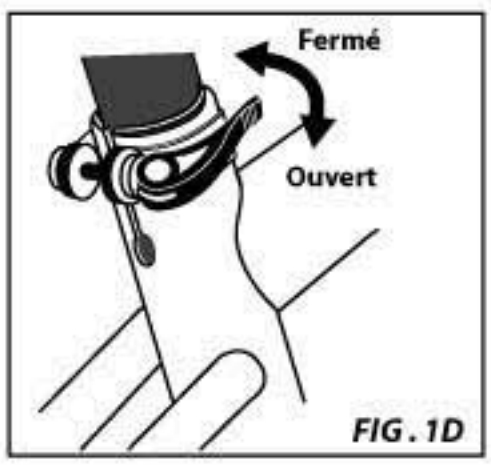


FIG . 1D

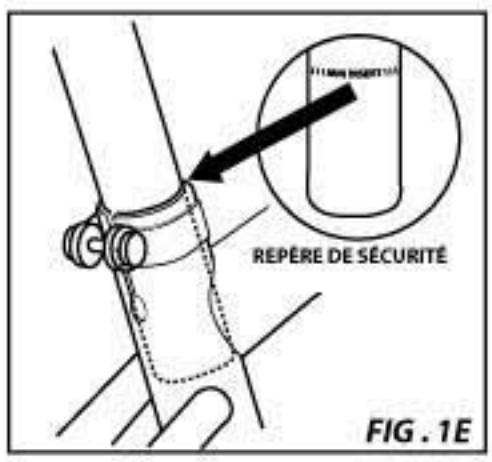
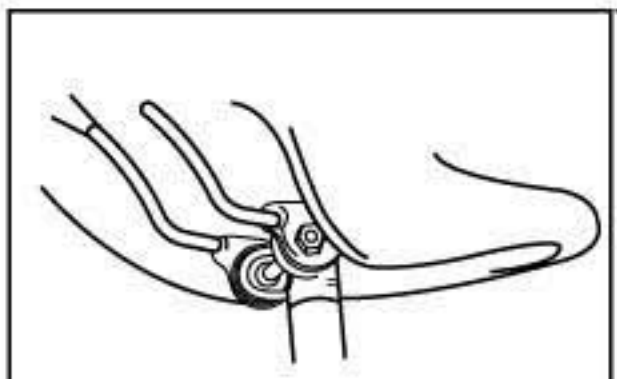
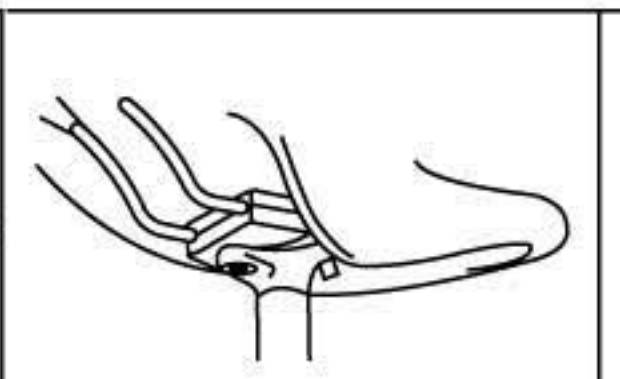
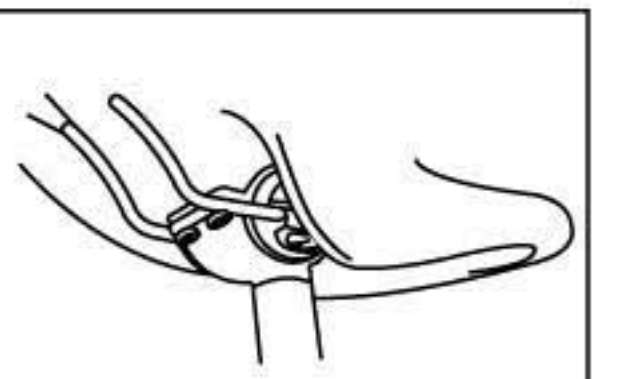


FIG . 1E

Réglage vers l'avant et vers l'arrière
Desserrer le mécanisme de serrage de la selle (voir figures 2A, 2B, 2C). Vous devrez déterminer quelle méthode de serrage possède votre bicyclette. Lorsqu'il est desserré, faites glisser la selle vers l'avant ou vers l'arrière sur les rails. Commencez avec la selle serrée au milieu, puis réglez vers l'avant ou vers l'arrière jusqu'à ce que vous trouviez la position qui vous est la plus confortable. Puis, serrez le mécanisme de serrage de la selle en vous assurant que la selle ne bouge pas.


FIG . 2A


FIG . 2B

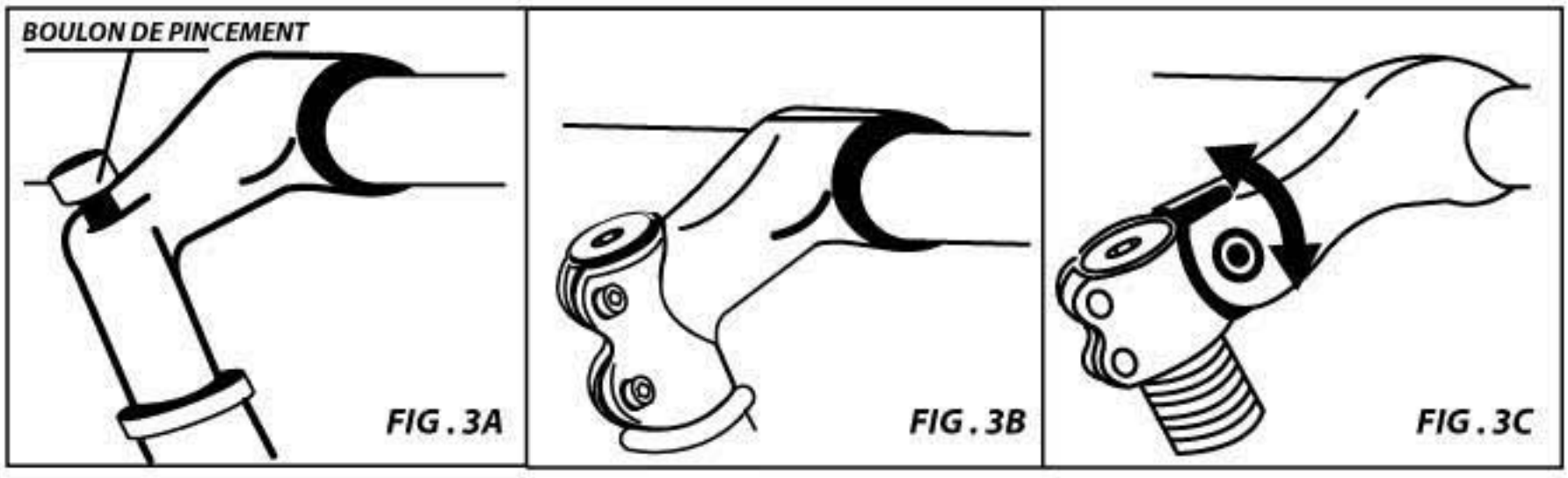

FIG . 2C

Réglage de l'inclinaison de la selle
Votre bicyclette a été montée en donnant à la selle une position horizontale standard. Quelques cyclistes préfèrent que le nez de la selle soit légèrement incliné vers le haut ou vers le bas. Les selles dotées d'un mécanisme de serrage (figure 2A) peuvent régler l'inclinaison en desserrant les deux boulons de chaque côté du collier de serrage, en inclinant la selle à l'angle désiré et en resserrant les boulons du collier de serrage. Les bicyclettes équipées d'un mini collier de serrage (Figure 2B) doivent être réglées à l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm. Desserrez le boulon hexagonal sous la selle. Lorsqu'il est desserré, bougez le nez de la selle vers le haut ou vers le bas à l'angle désiré, puis resserrez le boulon hexagonal en vous assurant que la selle ne bouge pas.
Les mécanismes de serrage de type BMX peuvent être réglés en desserrant le boulon du collier de serrage à l'aide d'une clé hexagonale, en inclinant la selle, puis en resserrant les boulons du collier de serrage en vous assurant que la selle ne bouge pas.

Guidon et angle
Votre bicyclette est dotée de l'une des trois combinaisons de guidons et de potences (voir figures 3A, 3B et 3C). Le type de combinaison que votre bicyclette possède détermine le réglage.

Potence à plongeur
Avec ce style de potence, vous pouvez régler la hauteur de la potence. Desserrez le boulon de pincement de la potence (figure 3A) avec soit une clé hexagonale soit une tricoise. Si le boulon de pincement se soulève, mais que la potence ne se desserre pas, utilisez un morceau de bois et un maillet pour légèrement enfoncer le boulon de pincement, libérant le boulon à clavette dans le tube pivot de la fourche permettant ainsi à la potence de bouger librement. Réglez la position de la potence vers le haut ou vers le bas et resserrez le boulot de pincement. Assurez-vous d'aligner la potence avec la roue avant, avant de resserrer le boulon de pincement.

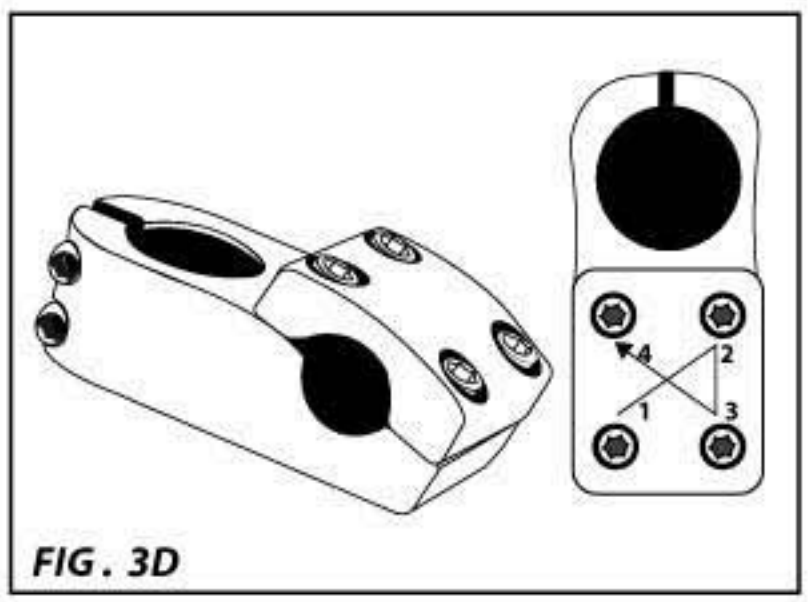
MISE EN GARDE On ne doit en aucun cas voir le « repère de sécurité » après avoir serré la potence. Si vous utilisez la bicyclette alors que la potence est au-dessus du repère de sécurité, vous endommagerez la bicyclette et cela pourrait causer de graves blessures au conducteur de la bicyclette.



Potence à tête en A (non filetée)
Avec ce style de potence (figure 3B), on ne peut régler la hauteur. Il se peut que votre bicyclette soit équipée de séparateurs amovibles qui permettent à la potence d'être abaissée, mais cette procédure doit être effectuée par un mécanicien compétent de vélos.

Potence réglable
Ce style de potence (figure 3C) se retrouve couramment sur les bicyclettes de style confort. Cette potence est disponible soit en style plongeur soit en style tête en A. Pour régler la hauteur, suivez les directives ci-dessus. Pour régler l'angle de la potence et du guidon, desserrez le boulon hexagonal situé sous la charnière de la potence ou sur le côté. Lorsqu'il est desserré, vous pouvez régler l'angle de la potence vers le haut ou vers le bas, puis resserrez le boulon hexagonal en vous assurant qu'il n'y a aucun mouvement ou jeu dans la potence.

Potence BMX à boulons
Voici un style courant de potence que l'on retrouve sur les bicyclettes BMX. Elle est offerte soit en style plongeur soit en style tête en A. Pour régler la hauteur, suivre les directives de la potence appropriée ci-dessus. La face de la potence, qui peut être perpendiculaire ou parallèle au sol, est fixée au corps de la potence à l'aide de 4 boulons hexagonaux. Il est essentiel de serrer les boulons de manière égale lorsque vous installez ou que vous ajustez le guidon. Toujours serrer en suivant la forme d'une étoile, tel qu'indiqué à la figure 3D. Ne jamais serrer un boulon plus d'un demi-tour à la fois.



MISE EN GARDE À défaut de serrer adéquatement les boulons de pincement de la potence, les boulons de pincement du guidon ou les boulons de pincement de la potence réglable, la direction de la bicyclette pourrait être compromise, ce qui pourrait résulter en une perte de maîtrise et une chute. Si vous pouvez tourner la potence par rapport à la roue avant, tourner les guidons par rapport à la potence ou modifier l'angle de la potence par rapport au sol, serrez immédiatement les boulons.

Angles des leviers de frein et des manettes de dérailleurs
Les freins et les manettes de dérailleurs peuvent être ajustés pour s'adapter à la position préférée du cycliste. Cette position varie d'une personne à l'autre, mais règle générale, vos bras devraient former un angle de 45 degrés lorsque vous êtes assis sur la bicyclette.

Les règles pour rouler en sécurité

1. Toujours porter un casque ! Votre casque doit être homologué CSA ou CPSA, EN 1078 et bien s'ajuster à votre tête. Pour de l'aide lors de l'achat d'un casque, veuillez consulter le détaillant où vous avez fait l'achat de votre bicyclette.
2. Familiarisez-vous avec votre bicyclette et ses commandes avant de vous aventurer dans la circulation.
3. Assurez-vous que votre bicyclette est en bon état. En particulier, faites le « Contrôle de sécurité de 60 secondes de Pride » avant chaque tour de bicyclette.
4. Sachez reconnaître et obéissez au code de la route. Une copie des lois locales peut être obtenue à votre station de police de quartier ou en ligne en visitant le ministère des Transports.
5. Roulez dans le sens de la circulation, jamais à contresens.
6. Lorsque vous roulez en groupe, roulez en file indienne.
7. Maintenez une trajectoire régulière. Évitez les écarts soudains.
8. Servez-vous des signaux manuels appropriés pour aviser les automobilistes, les piétons et les autres cyclistes de votre intention d'arrêter ou de tourner.
9. Faites attention aux voitures qui s'engagent dans la circulation. Les automobilistes qui s'engagent dans la circulation ne voient souvent pas les cyclistes. Gardez un œil vigilant sur les rues latérales.
10. Faites attention aux dangers routiers. Parmi les dangers routiers les plus courants, notons, le sable, le verre brisé, les collecteurs d'eau pluviale, les nids-de-poule, les piétons, les portières de voitures stationnées qui s'ouvrent brusquement, les chiens et les passages à niveau.
11. Ne jamais rouler à deux personnes ou transporter des bagages qui nuisent à la visibilité ou vous empêchent de maîtriser votre bicyclette.
12. Toujours garder au moins une main sur le guidon.
13. Ne jamais faire de cascades ou rouler en s'accrochant à un véhicule.
14. Ne pas rouler en portant des vêtements amples ou pieds nus. Utiliser des pinces ou des bandes pour éviter que les pantalons ne s'emmêlent dans la chaîne ou le plateau.
15. Ne jamais rouler la nuit sans lumières ou vêtements réfléchissants adéquats.
16. Gardez en tête que lorsque vous roulez par temps de pluie, votre bicyclette et les automobilistes nécessitent une plus longue distance pour freiner et qu'il y a plus de chances de déraper.
17. Soyez prudents. N'assumez jamais qu'un conducteur arrêtera à une intersection. Essayez d'établir un contact visuel avec les conducteurs et malgré tout, n'assumez jamais que le conducteur vous voit ou qu'il arrêtera à temps pour éviter de vous heurter. Roulez sur la défensive !
18. En autant que possible lorsque vous roulez tout terrain, assurez-vous de rouler à deux ou en groupe d'amis. Lorsque cela n'est pas possible, assurez-vous d'avertir quelqu'un de l'endroit où vous allez et de l'heure à laquelle vous reviendrez.

Rouler par temps de pluie

Par temps pluvieux, la puissance de freinage de vos freins est considérablement réduite tout comme l'adhérence de vos pneus. Pour vous assurer de ralentir et d'arrêter de façon sécuritaire par temps pluvieux, roulez plus lentement et freinez plus tôt et plus graduellement que vous le feriez par temps sec.

MISE EN GARDE La pluie réduit l'adhérence, le freinage et la visibilité des cyclistes et des autres automobilistes sur la route. Les risques d'accident sont plus élevés par temps de pluie. Veuillez rouler avec prudence.

Rouler le soir/la nuit
Rouler à bicyclette le soir ou la nuit est beaucoup plus dangereux que rouler le jour.
Par conséquent, les enfants ne devraient jamais rouler à la tombée de la nuit ou la nuit. Les adultes roulant le soir ou la nuit doivent s'assurer d'avoir des lumières avant et arrière, des réflecteurs ainsi que des matériaux réfléchissants.

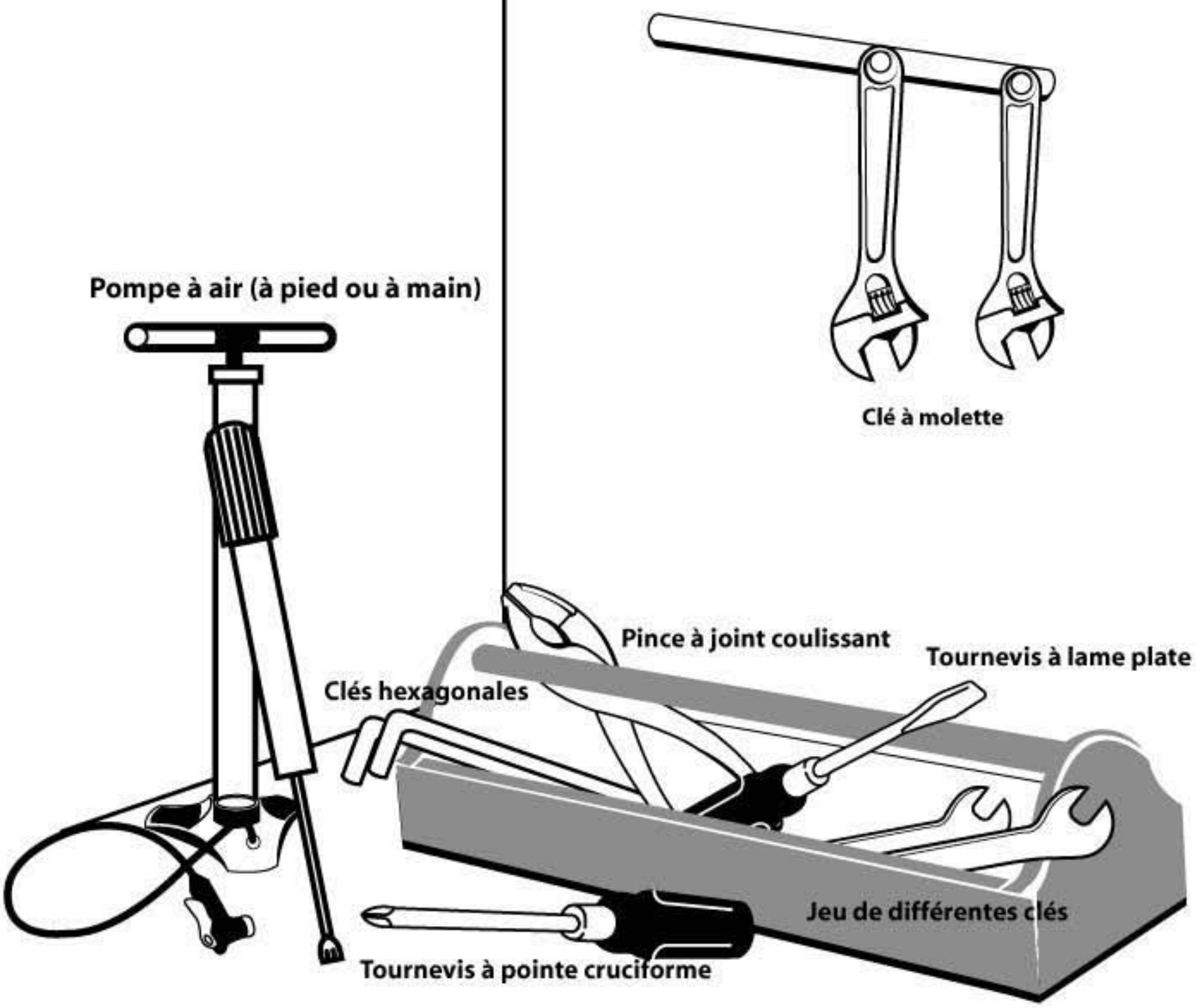
Avant de rouler à la tombée de la nuit ou la nuit, prenez les mesures suivantes pour vous rendre visible
- Assurez-vous que votre bicyclette est équipée de réflecteurs correctement positionnés et fixés de façon sécuritaire.
- Achetez et installez un feu avant et un feu arrière alimentés à l'aide d'une batterie ou d'une génératrice.
- Portez des vêtements et des accessoires pâles et réfléchissants, comme une veste à bandes réfléchissantes, des bandes réfléchissantes aux bras et aux jambes et des bandes réfléchissantes sur votre casque, et ayez des lumières clignotantes.
- Assurez-vous que vos vêtements ou que tout autre chose que vous transportez à bicyclette ne cachent pas un réflecteur ou une lumière.

Rouler le soir/la nuit
- Roulez prudemment.
- Évitez les zones où la circulation est dense, les endroits sombres et les rues où la limite de vitesse est plus de 50 km/h.
- Évitez les dangers routiers.
- Si possible, roulez dans des endroits que vous connaissez.
- Obéissez toujours au code de la route.

Poids permissible du conducteur de bicyclette :

Trekking :	140 kg
VTT :	120 kg
4X / Hors route :	120 kg
Hybride / de vitesse :	120 kg
De course :	120 kg
Powerkid 24 po :	100 kg
Powerkid 20 po :	80 kg
Powerkid 12 po/16 po :	50 kg

OUTILS NÉCESSAIRES POUR LE RÉGLAGE



REMARQUE

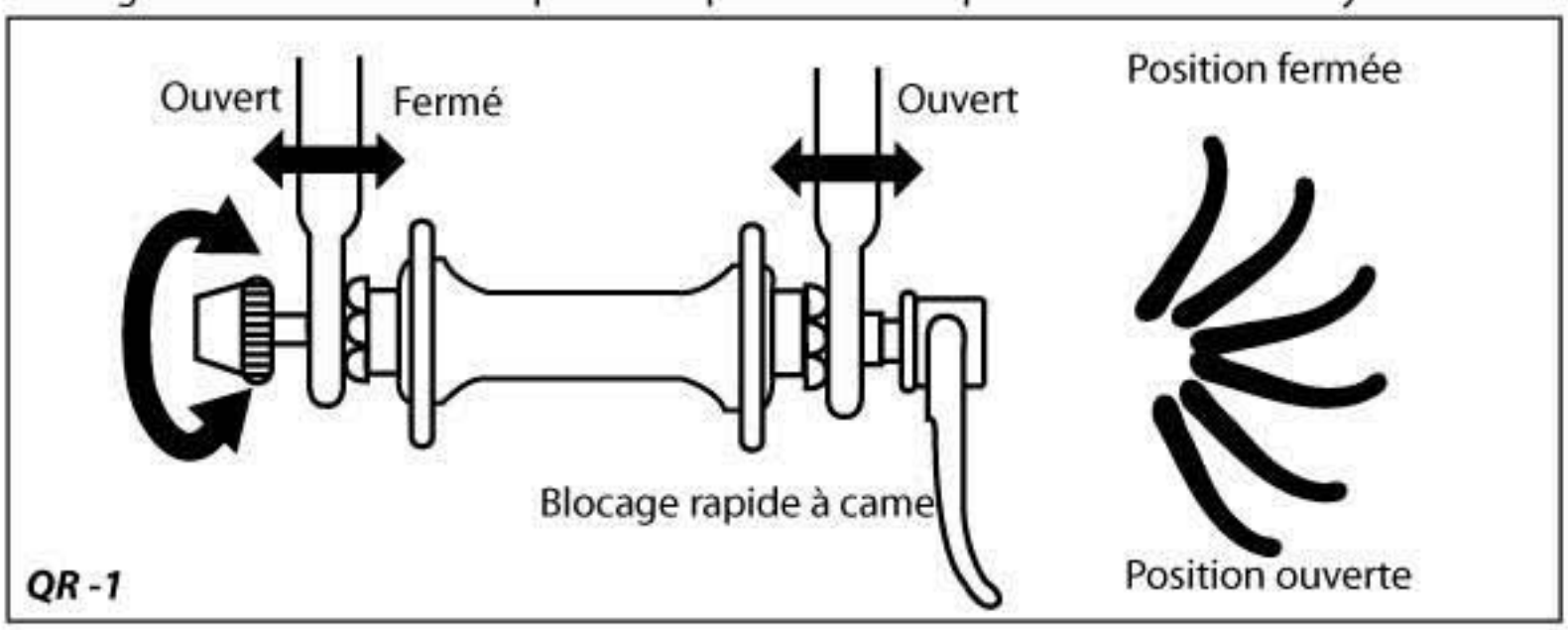
Les outils susmentionnés sont recommandés pour les réglages et les installations mineurs. Certaines procédures mentionnées dans ce manuel nécessitent des outils spécialisés et de l'expertise. Pour cette raison, nous vous conseillons fortement de confier votre bicyclette à un mécanicien compétent de vélos pour qu'il effectue les réglages, l'entretien et les installations.

Comprendre comment votre bicyclette fonctionne améliorera sa performance, vous donnera plus de plaisir et vous évitera des situations dangereuses. Même si vous êtes un cycliste chevronné, ne présumez pas que votre nouvelle bicyclette fonctionne de la même manière que les anciennes bicyclettes. Assurez-vous de lire et de comprendre cette section du manuel. Si vous avez le moindre doute au sujet de la façon dont fonctionne votre bicyclette, consultez un mécanicien compétent de vélos.

LEVIER DE BLOCAGE RAPIDE DE LA ROUE

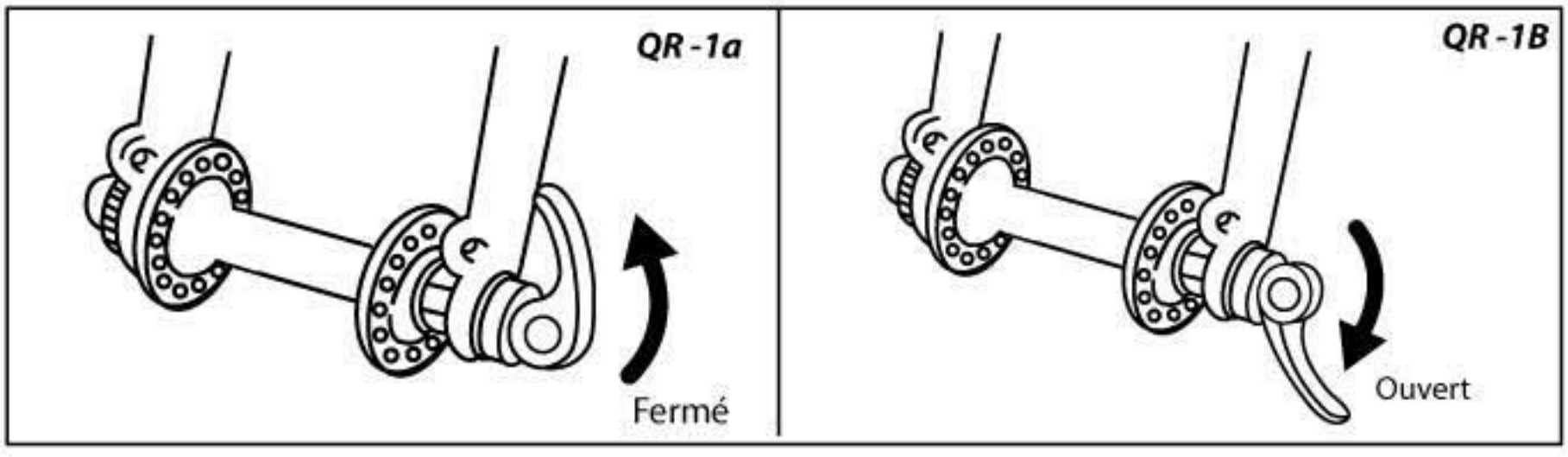
MISE EN GARDE Rouler avec une roue à levier de blocage rapide mal ajusté peut faire en sorte que la roue ait du jeu ou qu'elle se désaccouple de la bicyclette, causant des dommages à la bicyclette et de graves blessures, voire le décès du conducteur de la bicyclette.

1. Passez en revue les directives et les schémas ci-dessous pour vous renseigner sur les techniques pour installer et enlever une roue à levier de blocage rapide. Si vous n'êtes pas certain d'avoir bien installé le levier de blocage rapide correctement, consultez un mécanicien compétent de vélos.
2. Avant chaque tour de bicyclette, vérifiez si la roue est solidement fixée. En raison de sa nature réglable, il est essentiel que vous compreniez comment les roues à levier de blocage rapide fonctionnent et comment les utiliser et les verrouiller adéquatement. Bien que le mécanisme ressemble à un long boulon doté d'un levier d'un côté et d'un écrou de l'autre, le mécanisme de blocage rapide de la roue fonctionne grâce à un mouvement par came pour serrer en place la roue de la bicyclette.



QR -1

MISE EN GARDE Tenir l'écrou d'une main et tourner le levier comme un écrou à oreilles de l'autre main jusqu'à ce que tout soit serré ne maintiendra pas la roue de façon sécuritaire dans les pattes. Toute la puissance du mécanisme par came est nécessaire pour serrer la roue de façon sécuritaire.



Régler le mécanisme de blocage rapide

Le moyeu de la roue est maintenu en place par la force du mécanisme de blocage rapide par came poussant sur une patte et tirant l'écrou de réglage de tension, au moyen de la broche de blocage, contre l'autre patte.L'écrou de réglage de tension règle la force de serrage. Pour accroître la force de serrage, tournez l'écrou de réglage de tension dans le sens des aiguilles d'une montre tout en empêchant le levier à came de tourner. Pour réduire la force de serrage, tournez-le en sens inverse des aiguilles d'une montre tout en empêchant le levier à came de tourner. Moins d'un demi-tour de l'écrou de réglage de tension peut faire une différence entre une force de serrage sécuritaire et une force qui ne l'est pas.

REMARQUE Lorsque le levier de blocage rapide est installé par le fabricant ou l'assembleur dans l'axe du moyeu, il n'a jamais besoin d'être enlevé, sauf si le moyeu ou le roulement de moyeu nécessitent un entretien. Si le moyeu nécessite un entretien, ce dernier doit être effectué par un mécanicien compétent de vélos. N'ESSAYEZ PAS d'effectuer l'entretien vous-mêmes.

Enlever et installer des roues à levier de blocage rapide

Enlever une roue avant à levier de blocage rapide

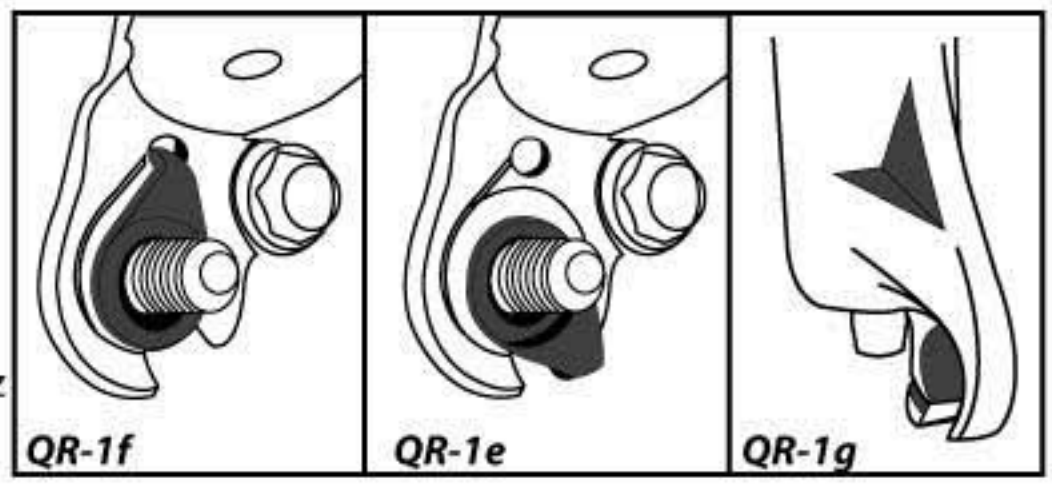
a. Pour une bicyclette dotée de freins cantilever ou de freins à tirage linéaire (en V), ouvrez le porte-patin (référez-vous à la section Freins de ce chapitre à la page 25).

b. Faites tourner le levier à came de la roue à blocage rapide de la position « verrouillée » ou fermée à la position ouverte ou " déverrouillée " (voir figures QR-1a / QR-1b).

c. Si votre fourche ne possède pas de dispositif secondaire de retenue, allez à l'étape f.

d. Si votre fourche est dotée d'un dispositif secondaire de retenue par pince, désaccouplez-le des trous de retenue de la patte de fourche. (voir figures QR-1f et QR-1e).

e. Si votre fourche est dotée d'un dispositif secondaire intégré (figure QR-1g), desserrez l'écrou de réglage de tension d'environ six (6) tours complets.



f. Soulevez du sol l'avant de la bicyclette de quelques centimètres en la tenant par le guidon. Donnez de petits coups avec la paume de votre main sur le dessus de la roue avant pour la libérer des fourches.

Installer une roue avant à levier de blocage rapide

a. La meilleure position pour installer une roue avant est de faire face aux fourches avant.

b. Tournez le levier de blocage rapide pour qu'il s'incurve du côté opposé de la roue. Il est alors en position ouverte (voir figure QR-1b)

REMARQUE Lorsque vous installez la roue avant d'une bicyclette dotée de freins cantilever ou à tirage linéaire (en V), le levier à came du mécanisme de blocage rapide doit être dans votre main droite lorsque vous faites face à la bicyclette.

Lorsque vous installez la roue avant d'une bicyclette dotée de freins à câbles ou de freins à disque hydraulique, le levier à came du mécanisme de blocage rapide doit être dans votre main gauche lorsque vous faites face à la bicyclette.

c. Avec le pivot de fourche faisant face vers l'avant, insérez la roue entre les fourreaux pour que l'essieu repose fermement au fond des ouvertures (pattes) qui sont situées à l'extrémité des fourreaux. La roue avant doit maintenant être retenue dans le pivot de fourche, sans être serrée sur les côtés.

REMARQUE Sur les bicyclettes équipées de freins avant à disque, assurez-vous de guider le rotor de disque sur le moyeu avant dans l'étrier de frein fixé à l'arrière du pivot de fourche.

MISE EN GARDE Ne pas forcer ou frapper le rotor dans l'étrier de frein. Il doit glisser entre les patins internes de l'étrier de frein.

d. En maintenant avec votre main droite le levier de blocage rapide de la roue en position ouverte, serrez à la main l'écrou de réglage de tension avec votre main gauche jusqu'à ce qu'il soit serré contre la patte de fourche (voir figure QR-1)

e. Lorsque vous installez la roue avant d'une bicyclette dotée de freins cantilever ou à tirage linéaire (en V) : Avec le poids de la fourche et de la bicyclette reposant sur l'essieu de la roue, l'essieu doit être fermement positionné dans les pattes du pivot de fourche, fermez le porte-patin (référez-vous à la section Freins de ce chapitre à la page 25). À l'aide de votre main gauche placée en haut du pivot de fourche, ajustez la jante de roue légèrement de la gauche vers la droite entre le pivot de fourche pour la centrer entre les porte-patins. Lorsqu'elle est centrée, tournez le levier à came du mécanisme de blocage rapide vers le haut en position fermée (figure QR-1a).Le levier doit être parallèle aux fourreaux de fourche et incurvé vers la roue.

f. Lorsque vous installez la roue avant d'une bicyclette dotée de freins à câbles ou de freins à disque hydraulique : Avec le poids de la fourche et de la bicyclette reposant sur l'essieu de la roue, l'essieu doit être fermement positionné dans les pattes du pivot de fourche. À l'aide de votre main droite, appuyez sur le levier du frein avant du guidon. Par ce fait, l'étrier de frein se compressera sur le rotor et aidera le rotor à se centrer entre l'étrier (figure QR-1), et la roue entre les fourreaux de pivot de fourche. Lorsque tout est centré, tournez le levier à came du mécanisme de blocage rapide vers le haut en position fermée (figure QR-1a).Le levier doit être parallèle aux fourreaux de fourche et incurvé vers la roue.

REMARQUE Si le rotor du frein à disque touche aux patins de l'étrier de frein, faisant en sorte que le frein avant frotte lorsque vous n'appuyez pas sur le levier de frein, tournez le levier à came du mécanisme de blocage rapide en position ouverte et bougez la roue légèrement vers la gauche ou vers la droite pour centrer le rotor. Puis, tournez le levier à came du mécanisme de blocage rapide en position fermée, tel qu'expliqué à l'étape f.

MISE EN GARDE Si vous pouvez fermer entièrement le levier à came du mécanisme de blocage rapide sans avoir à enrouler vos doigts autour des fourreaux de fourche pour forcer, la tension est insuffisante. À 90 degrés des 180 degrés nécessaires pour un verrouillage adéquat, vous devriez sentir de la résistance du levier à came.

g. Si le levier ne peut pas être complètement poussé pour qu'il soit parallèle aux fourreaux de fourche, remettez le levier en position ouverte. Tournez l'écrou de réglage de tension d'un quart de tour dans le sens opposé des aiguilles d'une montre et essayez à nouveau de serrer le levier à came du mécanisme de blocage rapide.

MISE EN GARDE Les dispositifs secondaires de retenue ne conviennent pas à un réglage correct du mécanisme de blocage rapide. À défaut de régler adéquatement le mécanisme de blocage rapide, la roue pourrait avoir du jeu ou se désaccoupler, ce qui causerait de graves blessures au conducteur de la bicyclette.

Enlever une roue arrière à levier de blocage rapide

a. La meilleure position pour enlever une roue arrière est d'être en arrière de la bicyclette.

b. Pour les bicyclettes dotées de freins cantilever ou à tirage linéaire (en V), ouvrez les porte-patins (référez-vous à la section Freins de ce chapitre à la page 25).

c. Déplacez le dérailleur arrière à la vitesse la plus vers l'extérieur (le plus petit pignon) et tirez le corps du dérailleur vers l'arrière avec votre main droite (figure Der-1a).

d. Tournez le levier à came du mécanisme de blocage rapide en position ouverte (figure QR-1b).

e. Soulevez de quelques centimètres du sol l'arrière de la bicyclette avec votre main gauche en tenant le côté gauche du cadre arrière de la bicyclette. En tirant vers l'arrière le corps du dérailleur (figure Der-1a), poussez la roue vers l'avant et vers le bas jusqu'à ce qu'elle sorte des pattes arrière.

REMARQUE Si la roue arrière ne se désaccouple pas du cadre, tournez l'écrou de réglage de tension du mécanisme de blocage rapide d'un tour complet dans le sens opposé des aiguilles d'une montre tout en retenant le levier à came du mécanisme de blocage rapide.

FIG. Der-1

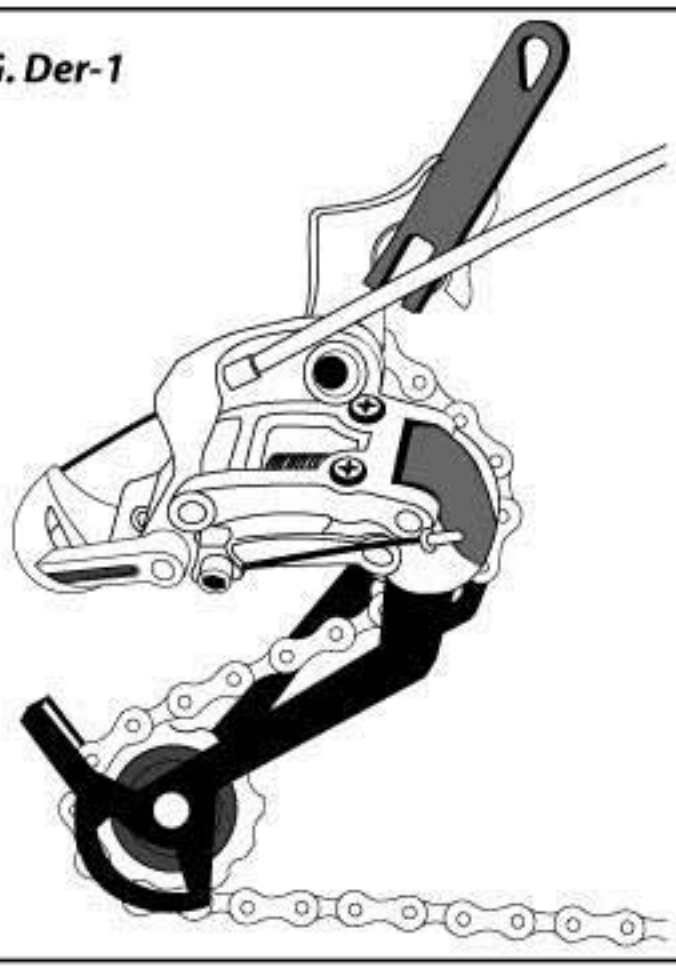


FIG. Der-1a



Installer une roue arrière à levier de blocage rapide

a. Déplacez le dérailleur arrière à la vitesse la plus vers l'extérieur et tirez le corps du dérailleur vers l'arrière avec votre main droite (voir figure Der-1a).

b.Tournez le levier de blocage rapide en position ouverte (voir figure QR-1b). Le levier à came du mécanisme de blocage rapide doit être du côté de la roue opposé au dérailleur et aux pignons de la roue libre.

c.Tirez la chaîne par-dessus le plus petit pignon de la roue libre, puis insérez la roue dans les pattes du cadre en tirant vers le haut et vers l'arrière.

REMARQUE Sur les bicyclettes équipées de freins arrière à disque, assurez-vous de guider le rotor de disque du côté opposé du moyeu, depuis les pignons de la roue libre, dans l'étrier de frein fixé du côté gauche de la patte du cadre.

d. Serrez à la main l'écrou de réglage de tension jusqu'à ce qu'il soit serré contre la patte du cadre. Tournez le levier vers l'avant de la bicyclette jusqu'à ce qu'il soit parallèle à la base du cadre ou à la base du tube de selle et qu'il soit incurvé vers la roue (voir figure QR-1c).

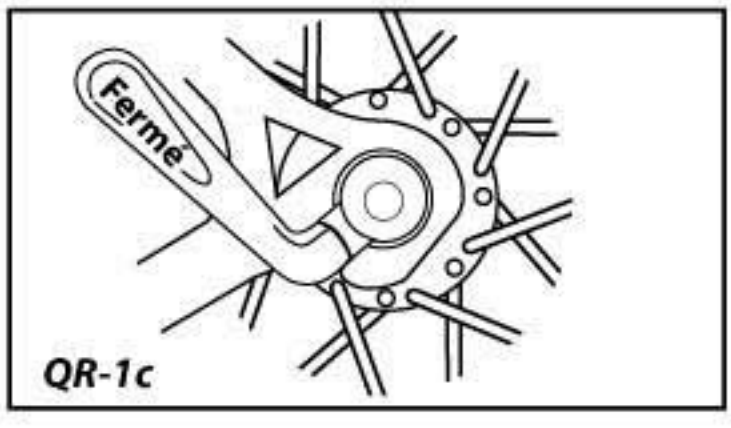
MISE EN GARDE Si vous pouvez fermer entièrement le levier à came du mécanisme de blocage rapide sans avoir à enrouler vos doigts autour de la base du tube de selle ou la base du cadre, la tension est insuffisante. À 90 degrés des 180 degrés nécessaires pour un verrouillage adéquat, vous devriez sentir de la résistance du levier à came.

e. Si le levier ne peut pas être complètement poussé pour qu'il soit parallèle à la base ou au tube de selle, remettez le levier en position ouverte. Tournez l'écrou de réglage de tension d'un quart de tour dans le sens opposé des aiguilles d'une montre et essayez à nouveau.

f. Remettez dans sa position le corps du dérailleur vers l'arrière (voir figure Der-1).

g. Pour les bicyclettes dotées de freins cantilever ou à tirage linéaire (en V), fermez les porte-patins et assurez-vous que la jante est bien centrée entre les patins. Si les porte-patins frottent ou touchent constamment un des côtés de la jante, tournez le levier à came du mécanisme de blocage rapide en position ouverte et ajustez la jante entre les porte-patins. Lorsqu'elle est ajustée, suivez les étapes précédentes pour vous assurer que le mécanisme de blocage rapide est verrouillé adéquatement.

h. Pour les bicyclettes dotées de freins à câble ou de freins à disque hydraulique, faites tourner la roue arrière pour vous assurer que les patins de l'étrier de frein ne touchent pas au rotor du moyeu. S'ils y touchent, tournez le levier à came du mécanisme de blocage rapide en position ouverte et ajustez la roue légèrement vers la gauche ou vers la droite pour empêcher tout contact avec le rotor, puis suivez les étapes précédentes pour vous assurer que le mécanisme de blocage rapide est verrouillé adéquatement.



QR-1c

Enlever et installer des roues avant et arrière boulonnées

Enlever une roue avant boulonnée

a. Pour les bicyclettes dotées de freins cantilever ou à tirage linéaire (en V), ouvrez les porte-patins (référez-vous à la section Freins de ce chapitre à la page 25)

b. À l'aide d'une clé polygonale de la bonne grandeur ou à l'aide d'une clé à molette de 6 po de long, desserrez les deux écrous d'essieu .

c. Si votre fourche est dotée d'un dispositif secondaire de retenue par pince, désaccouplez-le des trous de retenue de la patte de fourche. (Voir figures QR-1e). Si votre fourche est dotée d'un dispositif secondaire intégré (figure QR-1g), desserrez les écrous d'essieu d'environ six (6) tours complets.

d. Soulevez du sol l'avant de la bicyclette de quelques centimètres en la tenant par le guidon. Donnez de petits coups avec la paume de votre main sur le dessus de la roue avant pour la libérer des fourches.

Installer une roue avant boulonnée

a. Avec le pivot de fourche faisant face à l'avant, insérez la roue entre les fourreaux de fourche pour que l'essieu repose fermement au fond des ouvertures (pattes), situées à l'extrémité des fourreaux de fourche. Les rondelles des écrous d'essieu doivent être vers l'extérieur, entre les fourreaux de fourche et l'écrou d'essieu. Si votre bicyclette possède un dispositif secondaire de retenue par pince, enclenchez-le maintenant.

b. Insérez la roue entre les fourreaux de fourche pour que l'essieu repose fermement au fond des ouvertures (pattes), situées à l'extrémité des fourreaux de fourche. La roue avant doit maintenant être retenue par le pivot de fourche, sans être serrée sur les côtés.

REMARQUE Sur les bicyclettes équipées de freins avant à disque, assurez-vous de guider le rotor du disque sur le moyeu avant dans l'étrier de frein fixé à l'arrière du pivot de fourche.

MISE EN GARDE Ne pas forcer ou frapper le rotor dans l'étrier de frein. Il doit glisser entre les patins internes de l'étrier de frein.

c. Pour les bicyclettes dotées de freins cantilever ou à tirage linéaire (en V), fermez les porte-patins.

d. À l'aide d'une clé polygonale de la bonne grandeur ou à l'aide d'une clé à molette de 6 po de long, serrez fermement les écrous d'essieu

e. Faites tourner la roue pour vous assurer que les patins de frein ne touchent pas au rotor (freins à disque) ou à la jante (freins cantilever ou à tirage linéaire (en V). S'ils y touchent, desserrez les écrous d'essieu et ajustez la roue légèrement vers la gauche ou vers la droite, puis resserrez.

Enlever une roue arrière boulonnée

a. Pour les bicyclettes dotées de freins cantilever ou à tirage linéaire (en V), ouvrez les porte-patins (référez-vous à la section Freins de ce chapitre à la page 25)

b. Déplacez le dérailleur arrière vers la vitesse la plus vers l'extérieur (le plus petit pignon) et tirez le corps du dérailleur vers l'arrière avec votre main droite (voir figure Der-1a).

c. À l'aide d'une clé polygonale de la bonne grandeur ou à l'aide d'une clé à molette de 6 po de long, desserrez les deux écrous d'essieu.

d. Soulevez du sol l'arrière de la bicyclette de quelques centimètres à l'aide de votre main gauche en la tenant par le côté gauche du cadre arrière de la bicyclette. En tirant le corps du dérailleur vers l'arrière (figure Der-1a), poussez la roue vers l'avant et vers le bas jusqu'à ce qu'elle sorte des pattes arrière.

Installer une roue arrière boulonnée

a. Déplacez le dérailleur arrière à la vitesse la plus vers l'extérieur et tirez le corps du dérailleur vers l'arrière avec votre main droite (voir figure Der-1a).

b. Tirez la chaîne par-dessus le plus petit pignon de la roue libre, puis insérez la roue dans les pattes du cadre en tirant vers le haut et vers l'arrière. Les écrous d'essieu doivent être vers l'extérieur, entre le cadre et l'écrou d'essieu.

REMARQUE

Pour les bicyclettes équipées de freins avant à disque, assurez-vous de guider le rotor du disque sur le côté opposé du moyeu à partir des pignons de la roue libre dans l'étrier de frein fixé sur le côté gauche des pattes du cadre.

c. Pour les bicyclettes dotées de freins cantilever ou à tirage linéaire (en V), fermez les porte-patins (référez-vous à la section Freins de ce chapitre à la page 25)

d. À l'aide d'une clé polygonale de la bonne grandeur ou à l'aide d'une clé à molette de 6 po de long, serrez fermement les écrous d'essieu.

e. Faites tourner la roue pour vous assurer que les patins de frein ne touchent pas au rotor (freins à disque) ou à la jante (freins cantilever ou à tirage linéaire (en V). S'ils y touchent, desserrez les écrous d'essieu et ajustez la roue légèrement vers la gauche ou vers la droite, puis resserrez.

INSPECTION DES ROUES

Les systèmes traditionnels de freinage sur jante fonctionnent en créant une friction entre la jante et le patin de frein lorsque le conducteur de la bicyclette met les freins. Cette friction, ainsi que la saleté, l'huile, le sable et tout autre contaminant entre la jante et le patin de frein, pourraient, à la longue, user la face extérieure de la jante (la surface de freinage). Dans de rares cas, la face usée pourrait se fendre et tomber causant des dommages à la bicyclette et, possiblement, des blessures au conducteur de la bicyclette. Il est important de faire réviser votre bicyclette à intervalles réguliers par un mécanicien compétent de vélos, et d'inspecter les faces extérieures des jantes de façon régulière. Veuillez vous référer au tableau d'entretien de ce manuel.

CAUTION

De nombreuses jantes sont dotées d'indicateurs d'usure sur la surface extérieure des jantes. Si cette ligne n'est plus visible sur la surface propre de la jante, n'utilisez PAS votre bicyclette. Amenez-la chez un mécanicien compétent de vélos pour y faire installer une nouvelle jante.

L'état des roues et leur influence sur votre performance de freinage sont très importants. Le meilleur entretien d'une roue reste l'entretien de routine. Si vous êtes conscient des ennuis qui peuvent survenir, vous pourriez pouvoir prévenir les problèmes éventuels avant qu'ils ne se présentent.

Les jantes ou les rotors de freins à disque sales ou huileux peuvent diminuer l'efficacité de vos freins. Ne pas nettoyer les jantes avec un solvant, tel le WD-40, ou des produits de nettoyage domestique, car ils pourraient laisser un film huileux. Essuyez vos jantes à l'aide d'un chiffon propre ou lavez-les avec du savon et de l'eau en prenant soin de les rincer et de les laisser sécher à l'air libre. Ne pas rouler lorsqu'elles sont mouillées. Lorsque vous lubrifiez votre bicyclette, assurez-vous de ne pas mettre de l'huile sur les surfaces de freinage ni sur les patins.

Les roues de bicyclette doivent pouvoir résister à une force et un poids importants. Les rayons doivent être tendus adéquatement pour maintenir vos roues à la fois droites et centrées à l'intérieur du cadre ou de la fourche de la bicyclette. Le dévoilement d'une roue étant une procédure complexe, nous vous conseillons d'amener votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour ce service.

PNEUS

Les pneus de bicyclette sont offerts en de nombreux styles, formes et dessins de la bande de roulement différents. Votre bicyclette a été équipée de pneus qui, selon Pride, constituent le meilleur rapport performance-prix pour l'utilisation envisagée de votre bicyclette. Lorsque vous vous serez familiarisé avec votre nouvelle bicyclette et que vous pensez qu'un pneu différent pourrait mieux convenir à vos besoins, votre détaillant de bicyclettes pourra vous offrir une vaste sélection de pneus parmi lesquels vous pourrez choisir. Le diamètre, la capacité de pression et, dans certains cas, la direction de rotation sont indiqués sur le flanc. L'information la plus importante est la pression des pneus. La meilleure façon de gonfler vos pneus est de vous servir d'une pompe à bicyclette et d'un manomètre.

MISE EN GARDE

Ne jamais gonfler un pneu au-delà de la capacité de pression maximale indiquée sur le flanc du pneu. Si vous excédez la capacité de pression d'un pneu, il pourrait glisser de la jante, faisant ainsi perdre la maîtrise de la bicyclette au conducteur, lui causant des blessures ou endommageant la bicyclette.

MISE EN GARDE

Les boyaux d'air des stations-service et des compresseurs industriels déplacent de grande quantité d'air de façon très rapide. Pour éviter de trop gonfler vos pneus lorsque vous utilisez la pompe d'une station-service, mettez de l'air dans vos pneus en y pompant de petits jets espacés.

La pression de pneu est indiquée soit en capacité maximale de pression soit en plage de pression. La façon dont un pneu performe dans différentes conditions de terrain ou de climat dépend grandement de sa pression.
Gonfler un pneu presqu'à sa capacité maximale de pression recommandée donne à la bicyclette une très faible résistance au roulement, mais n'absorbe pas les irrégularités du sol. Des pneus gonflés à bloc fonctionnent mieux sur les surfaces dures comme la chaussée ou la terre tassée.
Des pneus ayant une faible pression, au bas de la plage de pression recommandée, donnent de meilleures performances sur des surfaces meubles ou des terrains inégaux.
Une pression de pneu trop basse pour votre poids et les conditions de conduite peut causer une perforation de la chambre à air en permettant au pneu de se déformer suffisamment pour que la chambre à air se retrouve pincée entre la jante et la surface de roulement.

Vérifiez la pression des pneus avant chaque tour de bicyclette.

MISE EN GARDE

Certains pneus spéciaux possèdent des bandes de roulement unidirectionnelles. Leurs bandes de roulement sont conçus pour fonctionner dans une seule direction pour offrir une meilleure performance. Le flanc d'un pneu unidirectionnel indiquera une flèche montrant la direction de rotation correcte. Si votre bicyclette est chaussée de pneus unidirectionnels, assurez-vous qu'ils sont montés pour tourner dans la bonne direction.

VALVES DE CHAMBRE À AIR

Votre bicyclette est dotée d'un des deux styles de valves de chambre à air. Selon le style, il se peut que vous ayez à faire l'achat d'un adaptateur pour pomper de l'air dans les chambres à air (pneus).

FIG . 4a (SCHRADER)

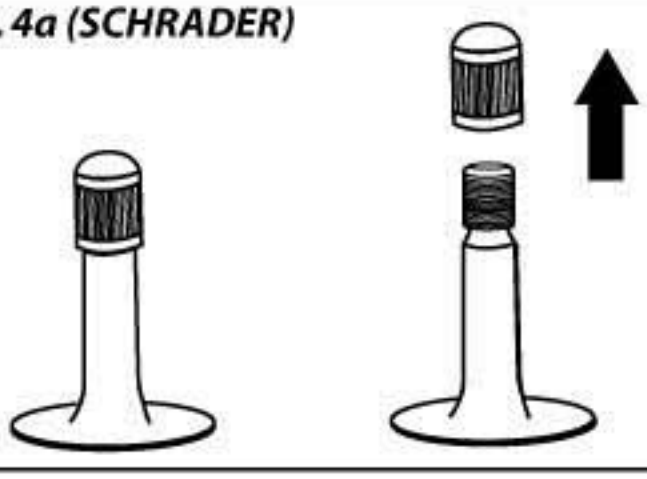
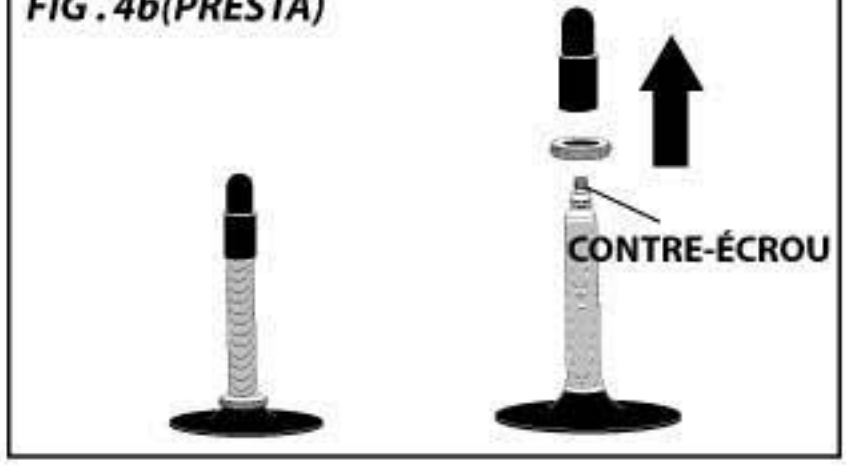


FIG . 4b(PRESTA)



Valve de type Schrader

Voici une valve de chambre à air standard (figure 4A). Nous la retrouvons sur la plupart des bicyclettes et des voitures. Elle peut être remplie à l'aide d'une pompe à bicyclette standard ou de stations-service. Pour libérer l'air du pneu, il suffit d'appuyer sur le petit goujon au centre de la valve.

Valve de type Presta

Cette valve est considérée comme une valve haute pression et nous la retrouvons sur les bicyclettes de course et de haute performance (figure 4b).
Pour remplir ces pneus, vous aurez besoin d'un adaptateur. Ces adaptateurs peuvent être achetés chez le détaillant où vous avez fait l'achat de votre bicyclette. Pour gonfler ces pneus, dévissez le petit contre-écrou à l'extrémité de la valve. Appuyez au bout de la valve jusqu'à ce que vous entendiez de l'air sortir. Vissez au complet l'adaptateur à l'extrémité de la valve. Le pneu peut maintenant être gonflé à l'aide d'une pompe à

MISE EN GARDE

Après avoir gonflé le pneu, assurez-vous d'enlever l'adaptateur et de resserrer le contre-écrou. Si vous omettez de le faire, les pneus de votre bicyclette pourraient graduellement ou immédiatement se dégonfler.

RÉPARER UN PNEU

Suivez les étapes ci-dessous lorsque vous devez remplacer un pneu ou une chambre à air.
a. Enlevez la roue de la bicyclette (référez-vous à la section « Enlever les roues »).
b. Dégonflez complètement le pneu en suivant les directives ci-dessus selon le type de valve de votre bicyclette.
c. En poussant vers l'intérieur, sortez de tout le pourtour de la jante le talon du pneu.
d. À l'aide d'un démonte-pneu en plastique, sortez le pneu d'un côté de la jante.

MISE EN GARDE

Utilisez seulement des démonte-pneus en plastique. Ne jamais utiliser des tournevis ou d'autres outils en métal qui pourraient endommager la jante.

e. Enlevez la chambre à air de l'intérieur du pneu tout en laissant un côté du pneu dans la jante.

f. Vérifiez si la chambre à air n'a pas de fuites, déchirures ou trous. Réparez en suivant les directives fournies avec votre trousse de réparation ou remplacez la chambre à air si nécessaire.

g. Repérez la crevaison sur le pneu. Enlevez le pneu de la jante et vérifiez la paroi interne du pneu pour trouver la source de la crevaison. Assurez-vous d'enlever tout objet qui aurait pu causer la crevaison (clou, épine, débris de verre) avant d'installer la chambre à air réparée.

h. Remontez un côté du pneu dans la jante.

i. À l'aide d'une pompe à main, pompez assez d'air dans le pneu pour lui donner une forme.

j. Mettez le corps de la valve dans le trou de la jante et placez la chambre à air dans le pneu. Ne pas l'entortiller.

k. En vous servant de vos deux mains, commencez à remonter le côté du pneu dans la jante. Commencez à partir de la valve et faites tout le tour du pneu.

l. Lorsqu'un tiers du pneu est remonté sur la jante, poussez la valve à mi-chemin dans la jante pour permettre au pneu de bien y reposer.

m. Remontez le reste du pneu sur la jante en faisant rouler la dernière partie entre vos pouces. Ne pas utiliser d'outils, car ils pourraient piquer la chambre à air.

n. Vérifiez si la chambre à air n'est pas coincée nulle part entre le pneu et la jante.

o. Gonflez le pneu à 25 psi à l'aide d'une pompe à main et vérifiez si le pneu repose bien sur la jante. Assurez-vous que le talon repose partout à la même profondeur sur les deux côtés de la jante. Lorsqu'il est bien installé, gonflez-le à la pression indiquée sur le flanc. À l'aide d'un manomètre, vérifiez s'il est bien gonflé.

SUSPENSION DE LA BICYCLETTE

De nombreuses bicyclettes tout-terrain sont équipées de fourches à suspension ou de cadres à suspension arrière. Ils sont conçus pour absorber une partie des bosses pour vous offrir une expérience plus régulière tout en vous permettant de mieux maîtriser votre bicyclette. Il existe de nombreux types de suspension dotés de plusieurs caractéristiques différentes. Cette section soulignera les éléments généraux concernant la suspension avant et arrière. Pour de plus amples renseignements, lisez le manuel du fabricant de la suspension fourni avec votre bicyclette ou communiquez avec votre détaillant.

FOURCHES À SUSPENSION AVANT

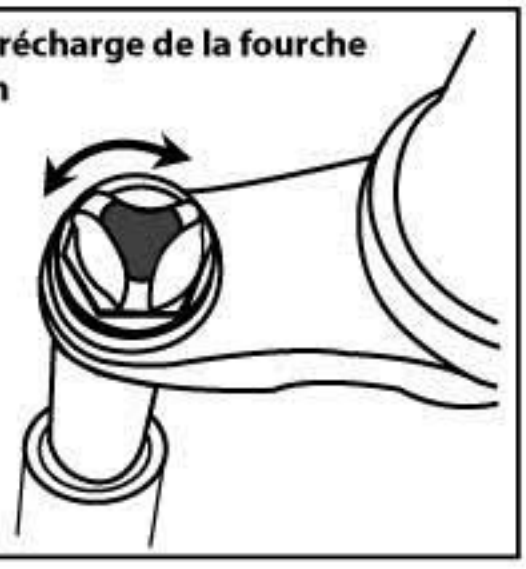
La plupart des fourches à suspension sont composées d'un des trois principaux systèmes internes.

Ressorts hélicoïdaux : Ils se trouvent à l'intérieur de la fourche à suspension et certaines fourches sont réglables. Si votre fourche à suspension est dotée d'un bouton de réglage, il sera situé au-dessus du fourreau de fourche à suspension, du côté gauche. Tournez le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la force nécessaire pour comprimer la fourche et dans le sens opposé des aiguilles d'une montre pour réduire la force nécessaire pour comprimer la fourche.

Élastomères: Ce sont de petits morceaux de polymère qui réagissent bien à la compression et permettent à la suspension de mieux maîtriser les bosses. Tout comme les fourches à suspension à ressorts hélicoïdaux, certaines fourches sont réglables. Pour les régler, suivez les mêmes directives que pour les fourches à ressorts hélicoïdaux.

Ressorts pneumatiques : Ces fourches à suspension se retrouvent habituellement sur des bicyclettes haut de gamme. Elles sont généralement dotées de toute une gamme de réglages, y compris les réglages de la compression, du rebond ou de la vitesse de retour ainsi que des caractéristiques de verrouillage. Le réglage de la compression doit être effectué à l'aide d'une pompe à main à haute pression. Si vous n'en avez pas obtenu une avec votre bicyclette, vous pouvez en acheter une chez votre détaillant de bicyclettes. Des explications plus détaillées sur les caractéristiques de rebond et de verrouillage se trouvent dans le manuel du fabricant de fourches à suspension qui a été fourni avec votre bicyclette.

Bouton de précharge de la fourche à suspension



Précharge de la fourche à suspension : Pour obtenir une performance optimale d'une fourche à suspension dotée des fonctions de précharge, la fourche à suspension doit être réglée pour se comprimer de 15 à 20 % de sa longueur totale de course sous le poids du cycliste en position statique.

Rebond de la fourche à suspension : Cette caractéristique se retrouve principalement sur les fourches à suspension à ressorts pneumatiques ou à amortisseurs à l'huile. Dans la plupart des cas, si cette caractéristique est disponible sur une fourche à suspension,le réglage est fait en tournant un bouton de réglage situé au bas d'un des fourreaux de fourche à suspension. En tournant le bouton de réglage du rebond, vous pouvez régler la vitesse à laquelle la fourche revient à une position statique après avoir été comprimée. Pour de plus amples renseignements, consultez le manuel du fabricant de fourches à suspension ou communiquez avec votre détaillant de bicyclettes.

p. Réinstallez la roue. Vérifiez les vitesses, les freins et les leviers de blocage rapide, tel qu'indiqué plus tôt dans ce manuel. Si vous avez besoin d'une nouvelle chambre à air, assurez-vous d'acheter la bonne grosseur telle qu'indiquée sur le flanc du pneu pour qu'elle convienne à la jante de votre bicyclette.

AMORTISSEURS DE SUSPENSION ARRIÈRE

Tout comme les fourches à suspension, les amortisseurs de suspension arrière existent en une variété de styles différents et possèdent une gamme de capacités de réglage. Ce manuel décrit les deux styles les plus courants. Pour de plus amples renseignements, consultez le manuel du fabricant d'amortisseurs de suspension arrière ou communiquez avec votre détaillant de bicyclettes.

Amortisseurs à ressort

Nous les retrouvons sur une grande variété de bicyclettes à suspension arrière sur lesquelles on voit un large ressort hélicoïdal habituellement visible fixé au centre de l'amortisseur. Ce style de suspension permet le réglage de précharge et peut aussi être offert avec le réglage du rebond.

Amortisseurs pneumatiques

Semblables aux ressorts pneumatiques de la fourche à suspension, ces amortisseurs se retrouvent habituellement sur les bicyclettes haut de gamme. Ils sont généralement dotés de toute une gamme de réglages, y compris les réglages de la compression, du rebond ou de la vitesse de retour ainsi que des caractéristiques de verrouillage. Le réglage de la compression doit être effectué à l'aide d'une pompe à haute pression. Si vous n'en avez pas obtenu une avec votre bicyclette, vous pouvez en acheter une chez votre détaillant de bicyclettes. Des explications plus détaillées sur les caractéristiques de rebond et de verrouillage se trouvent dans le manuel du fabricant d'amortisseurs de suspension arrière qui a été fourni avec votre bicyclette.

Précharge de l'amortisseur de suspension arrière : Pour obtenir une performance optimale d'un amortisseur de suspension arrière doté de fonctions de précharge, l'amortisseur de suspension doit être réglé pour se comprimer de 15 à 20 % de sa longueur totale de course sous le poids du cycliste en position statique.

Pour un amortisseur pneumatique, de l'air doit être ajouté à l'aide d'une pompe à main à haute pression Si vous n'en avez pas obtenu une avec votre bicyclette, vous pouvez en acheter une chez votre détaillant de bicyclettes.

Pour un amortisseur à ressort, la précharge peut être réglée en tournant le réglage du ressort et le dispositif de retenue (figure SX.1). Pour de plus amples renseignements, consultez le manuel du fabricant de la suspension arrière ou communiquez avec votre détaillant de bicyclettes.

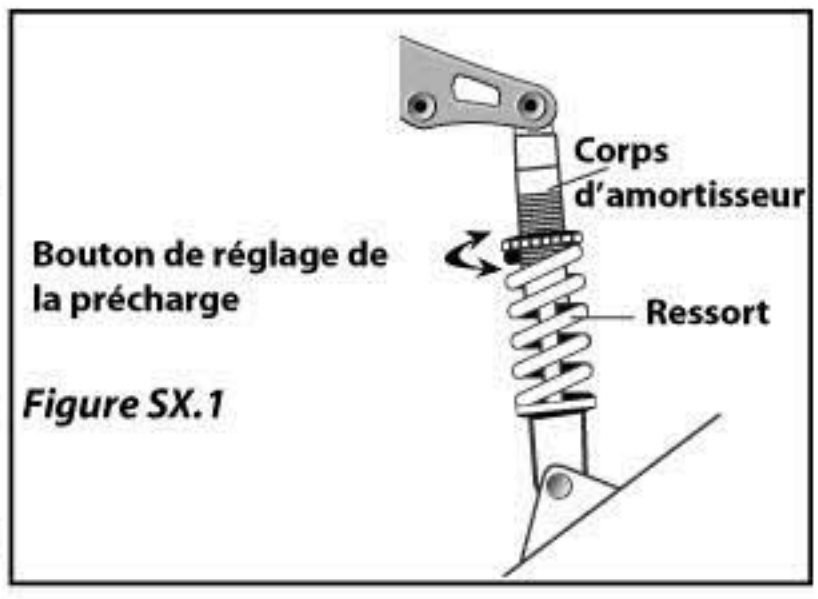


Figure SX.1

MISE EN GARDE

Le fait de changer le réglage de la suspension peut modifier les caractéristiques de tenue de route et de freinage de votre bicyclette. Ne jamais modifier le réglage de la suspension, sauf si vous connaissez parfaitement bien les manuels et les recommandations du fabricant concernant le système de suspension. Toujours vérifier si les caractéristiques de freinage et de tenue de route de votre bicyclette ont été influencées par un réglage de suspension, en effectuant avec prudence un essai dans un endroit sécuritaire.

MISE EN GARDE

Ce ne sont pas toutes les bicyclettes qui peuvent être modifiées de façon sécuritaire avec certains types de systèmes de suspension. Avant de modifier la suspension d'une bicyclette, vérifiez avec le fabricant pour vous assurer que les modifications que vous voulez lui apporter sont compatibles à ce type de bicyclette.

MISE EN GARDE

Ne jamais essayer d'effectuer vous-mêmes l'entretien de l'intérieur des amortisseurs de votre suspension arrière. Ce faisant, vous pourriez endommanger l'amortisseur et causer des blessures au conducteur de la bicyclette. Toujours confier à un mécanicien compétent de vélos l'entretien de la fourche à suspension de votre bicyclette.

FREINS

REMARQUE

La façon la plus efficace et la plus sécuritaire de freiner lorsque vous roulez avec une bicyclette dotée de freins avant et arrière est d'appliquer les freins simultanément.

MISE EN GARDE

Appliquer le frein avant en premier pourrait faire passer le conducteur de la bicyclette par-dessus le guidon, lui causant de graves blessures.

REMARQUE

Le levier de frein droit peut contrôler le frein avant ou arrière, dépendamment du pays pour lequel la bicyclette a été fabriquée. Veuillez vous référer à la liste des normes de réglage pour votre pays.

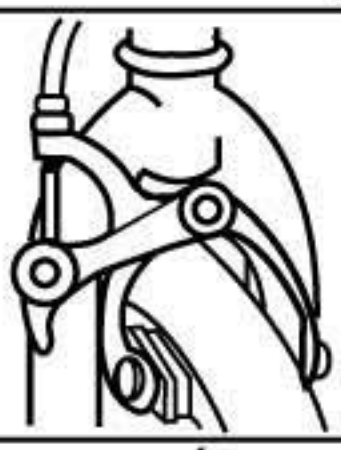
Pays	Levier frein avant	Levier frein arrière
R.-U.	Droit	Gauche
France	Gauche	Droit
Allemagne	Gauche	Droit
Autriche	Gauche	Droit
Suisse	Gauche	Droit
Italie	Gauche	Droit
Belgique	Gauche	Droit
Espagne	Gauche	Droit
Danemark	Gauche	Droit
Finlande	Gauche	Droit
Norvège	Gauche	Droit
Pays-Bas	Gauche	Droit
Suède	Gauche	Droit
Grèce	Gauche	Droit
Slovénie	Gauche	Droit
Hongrie	Gauche	Droit

Comment fonctionnent les freins

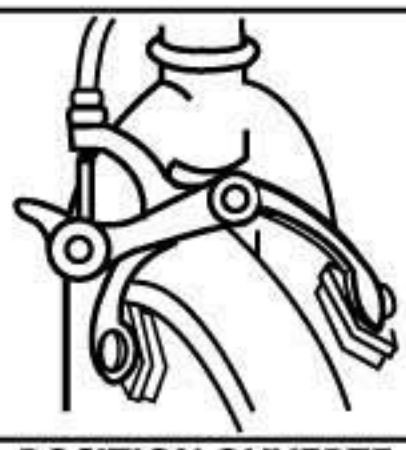
Pour votre sécurité, il est important que vous sachiez spontanément quels leviers de freins commandent quels freins sur votre bicyclette. Le freinage d'une bicyclette est une fonction créant une friction entre les surfaces des freins. Pour vous assurer d'obtenir le maximum de friction disponible, maintenez toutes les surfaces de freinage propres et exemptes de lubrifiant, de cire et de produit d'entretien.

Freins à mains cantilever, freins mixtes et freins à tirage linéaire : Assurez-vous que vos mains peuvent confortablement atteindre les leviers de freins et les activer. La portée du levier peut être réglable ou il se peut que vous ayez à faire l'achat d'un style différent de levier.La plupart des freins sont dotés d'une forme de mécanisme de déclenchement qui permet aux porte-patins de se dégager des roues lorsque ces dernières sont enlevées ou installées. Lorsque le mécanisme de déclenchement du frein est en position ouverte, les freins ne fonctionnent pas. Assurez-vous que vous comprenez comment le mécanisme de déclenchement fonctionne et que vous êtes familier avec la différence visuelle entre la position fermé et la position ouverte. Il est important de s'assurer que les deux freins fonctionnent correctement avant de rouler à bicyclette.

FREINS CANTILEVER

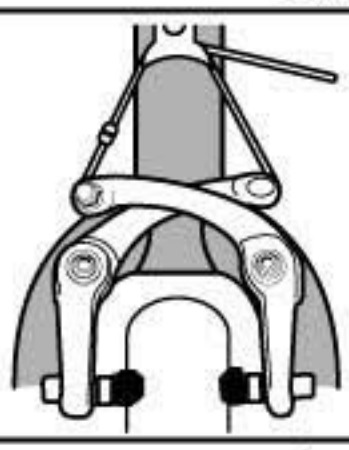


POSITION FERMÉE

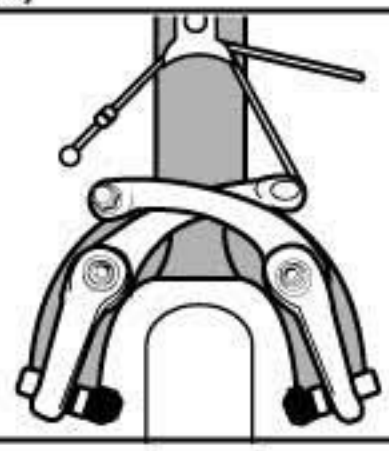


POSITION OUVERTE

FREINS MIXTES (Bicyclettes BMX)

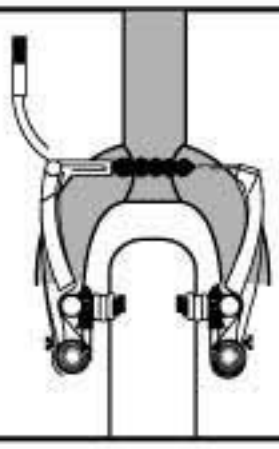


POSITION FERMÉE

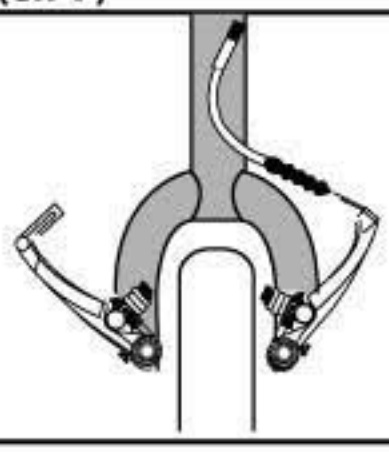


POSITION OUVERTE

FREINS À TIRAGE LINÉAIRE (en V)



POSITION FERMÉE



POSITION OUVERTE

Les freins sont conçus pour maîtriser votre vitesse, pas seulement pour arrêter la bicyclette. Chaque roue atteint sa force maximale de freinage juste avant que la roue ne se bloque complètement (qu'elle arrête de tourner) et commence à déraper. Lorsque le pneu dérape, vous perdez un peu de force de freinage et la maîtrise de la bicyclette. Vous devez vous pratiquer à ralentir et à arrêter en douceur sans bloquer la roue. Cette technique est appelée le freinage progressif. Pour éviter de bloquer la roue, appuyez sur les leviers de freins en augmentant progressivement la force de freinage. Si vous sentez que la roue se bloque, relâchez légèrement le levier de frein pour que la roue continue de tourner, mais continuez à freiner. Cette technique nécessitera un peu de pratique, nous vous conseillons donc de vous pratiquer dans un endroit sécuritaire jusqu'à ce que vous soyez à l'aise avec cette technique.

La performance de freinage variera selon le terrain sur lequel vous roulez. Une chaussée mouillée, du gravier, du sable ou de la terre meuble offrent moins d'adhérence pour les pneus, ce qui aura comme conséquence de bloquer les roues lorsqu'une force de freinage moins grande que la force habituelle est exercée. Portez attention au terrain sur lequel vous roulez et adaptez votre freinage en conséquence.

Les freins à tirage linéaire (en V) et les freins à disque hydraulique possèdent une plus grande puissance de freinage que les freins cantilever traditionnels. Vous aurez besoin d'appliquer moins de force de freinage lorsque vous utiliserez ces systèmes.

Modulateur de force de freinage : Certaines bicyclettes peuvent être équipées d'un modulateur de force de freinage. Les modulateurs de force de freinage sont conçus pour permettre de maîtriser la force de freinage partant du levier de frein vers l'étrier de frein, sans risque de freinage soudain et/ou dangereux. Les modulateurs de force de freinage doivent être installés et réglés par un technicien compétent de vélos.

MISE EN GARDE

Les modulateurs de force de freinage peuvent modifier la sensation et la performance des freins. Avant de rouler avec de nouveaux modulateurs de force de freinage, vous devriez vous pratiquer dans un endroit sécuritaire, où il y a peu de circulation. Maintenez toujours vos freins bien réglés et en bon état.

Freins à disque hydraulique : Ce système de freinage se retrouve habituellement sur des bicyclettes tout terrain. Il fonctionne à peu près de la même manière que les freins de votre voiture ou de votre moto. Les câbles des freins tressés en acier et à l'huile hydraulique sont raccordés entre le levier et l'étrier, situés sur la fourche avant, et/ou sur la partie arrière du cadre de la bicyclette. Les rotors sont fixés aux moyeux des roues.

Les freins à disque hydraulique offrent une plus grande force de freinage que les freins cantilever traditionnels. Si votre bicyclette est équipée de ce type de freins, vous devriez vous pratiquer dans un endroit sécuritaire pour vous familiariser avec le système de freinage et la force de freinage nécessaire.

MISE EN GARDE

Ne pas tenter de régler vous-mêmes un frein à disque hydraulique. Si vous essayez de régler les câbles des freins ou les patins, cela pourrait compromettre le système de freinage. Si vos freins ne réusissent pas le contrôle de sécurité effectué avant que vous rouliez, amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour les faire régler.

Freins à disque actionnés par câbles : Ce système de freinage fonctionne à peu près de la même manière que le système de freins à disque hydraulique, mais il est actionné par des câbles en acier comme un frein cantilever traditionnel. L'étrier de frein à disque est fixé sur la fourche avant, et/ou sur la partie arrière du cadre de la bicyclette. Les rotors du frein à disque sont fixés aux moyeux des roues.

Comme pour les freins cantilever traditionnels, les câbles s'étireront avec le temps et vos freins nécessiteront des ajustements mineurs. Vous pouvez effectuer des ajustements mineurs en tournant le bouton de réglage dans le sens opposé des aiguilles d'une montre (vers l'extérieur du mécanisme), situé soit sur le levier soit sur l'étrier du frein à disque (Voir figures DSK-1/2). Assurez-vous de verrouiller le barillet de contre-écrou après avoir effectué le réglage.

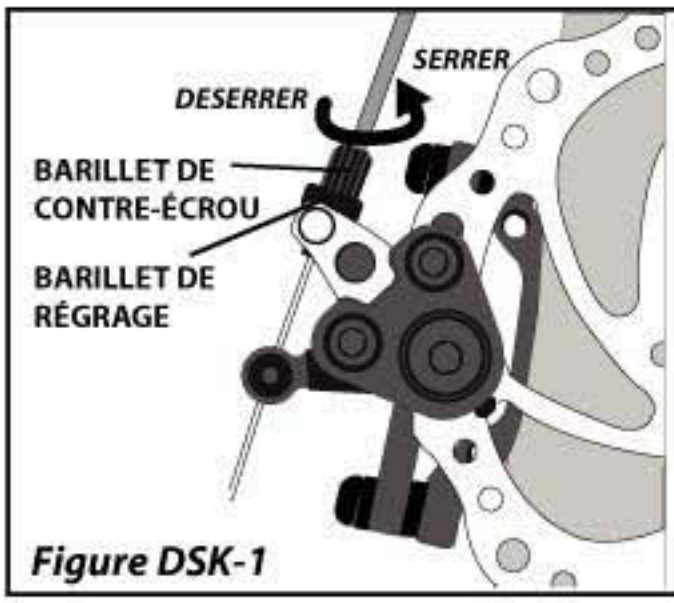


Figure DSK-1

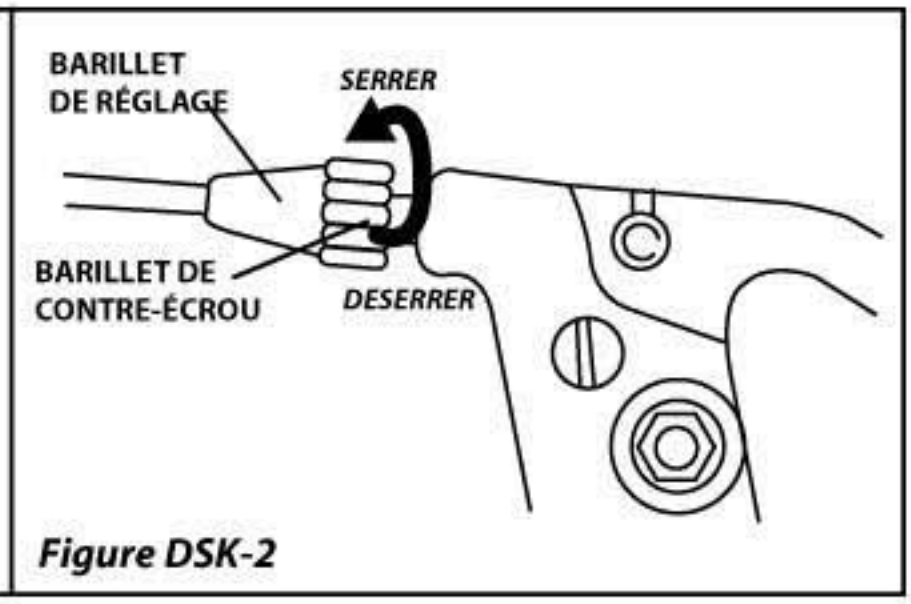


Figure DSK-2

Les freins à disque actionnés par câbles fonctionnent mieux lorsque le levier a une course d'au moins 25 mm (voir figure DSK-3). Pour cette raison, ils n'ont pas la même sensation que les freins à tirage linéaire (en V) ou les freins cantilever. Vous devez vous familiariser avec la longueur de course nécessaire à un freinage sécuritaire avant d'enfourcher votre bicyclette.

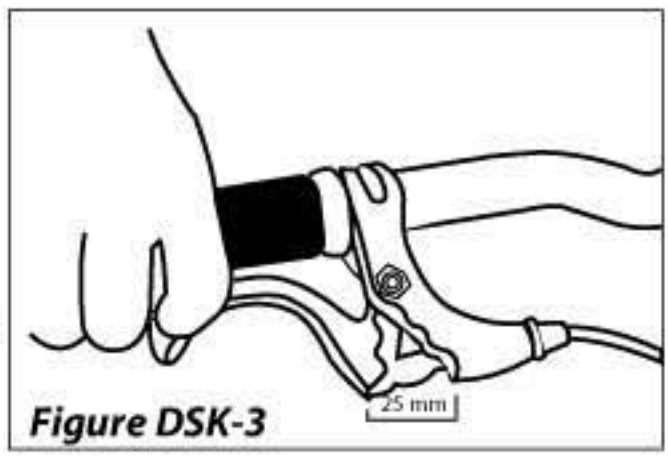


Figure DSK-3

REMARQUE Nous vous conseillons fortement d'amener votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour qu'il effectue tout réglage.

REMARQUE Les freins à disque n'ont pas besoin d'être désenclenchés ou ouverts comme les freins cantilever traditionnels ou les freins en V lorsque vous enlevez les roues avant ou arrière.

MISE EN GARDE Lorsque vous effectuez des ajustements mineurs en tournant les barillets de réglage, assurez -vous que le barillet de réglage est au moins vissé à 50 % de sa longueur dans soit le levier soit l'étrier, sinon le système de freinage pourrait manquer et cela causerait de graves blessures au conducteur de la bicyclette.

MISE EN GARDE N'essayez pas de régler la tension des freins à disque en serrant le câble du bras de réglage de l'étrier. Ce faisant, vous réduirez la course du bras de réglage, ce qui réduira la force de freinage disponible.

DIRECTIVES DE RÉGLAGE DES FREINS

Régler des freins à disque actionnés par câbles :
Votre bicyclette à freins à disque actionnés par câbles est dotée d'un « outil de réglage des freins » (figure DSK-4). Cet outil vous aidera à installer et à régler vos freins à disque. Nous vous conseillons de confier votre bicyclette à un mécanicien compétent de vélos pour qu'il se charge des étapes suivantes :

Étape 1 : Installer la roue avant dans les supports de fourche, en plaçant le rotor du frein à disque entre les patins de frein.

Étape 2 : Desserrer les boulons de fixation qui maintiennent l'étrier à l'adaptateur de raccordement de la fourche. L'étrier doit être assez desserré pour être bougé à la main.

Étape 3 : Desserrer de deux (2) tours complets la vis de réglage du côté fixe de l'étrier.

Étape 4 : À l'aide de l'outil de réglage des freins fixé au rotor, faire tourner la roue jusqu'à ce qu'elle soit entre les patins de frein.

Étape 5 : Serrer la vis de réglage du côté fixe de l'étrier jusqu'à ce qu'il n'y ait aucun espace entre le rotor ou le patin de frein. Remarque : ne pas trop serrer, car vous aurez de la difficulté à enlever l'outil de réglage.

Étape 6 : En appuyant sur le levier de frein d'une main pour maintenir l'étrier en place, serrer les boulons de fixation raccordant l'étrier à l'adaptateur de raccordement de la fourche.

Étape 7 : Relâcher le levier de frein et faire tourner la roue vers l'avant pour enlever l'outil de réglage. Le frein devrait être centré dans l'étrier. S'il y a trop de jeu, vous pouvez serrer la vis de réglage du côté fixe.

REMARQUE

Le raccord de câble situé entre le levier et l'étrier est installé en usine. Il ne devrait pas nécessiter d'ajustements majeurs. Si un ajustement est nécessaire, veuillez, en autant que possible, utiliser le barillet de réglage du levier ou de l'étrier. Serrer le frein en tirant le câble à travers le boulon de fixation du bras de réglage pourrait nuire à la performance du frein.

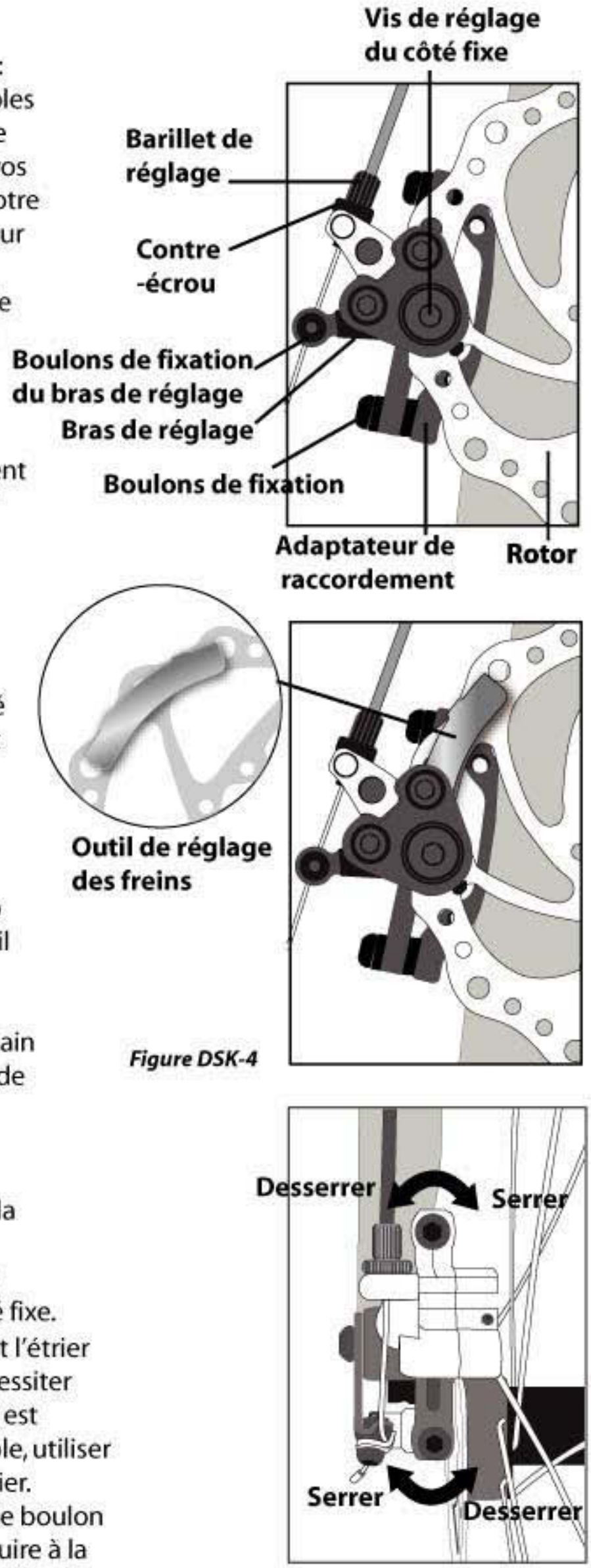


Figure DSK-4

Régler des freins cantilever ou à tirage latéral : Pour effectuer des ajustements mineurs, vous pouvez tourner dans le sens opposé ou dans le sens des aiguilles d'une montre le barillet de réglage du câble situé sur l'étrier de frein (figure BRK-1) ou sur le levier (figure DSK-2).

Pour centrer un frein à tirage latéral pour que les patins de frein touchent également à la jante lorsque vous appliquez le frein, vous aurez besoin de deux clés à fourche, de deux clés polygonales ou de deux clés à molette de 10 mm.

a.Placez une clé sur l'écrou borgne à l'avant du pivot de frein. Placez l'autre clé sur l'écrou de fixation à l'arrière du pivot de frein, tel que montré ci-dessous (figure BRK-2).
b.Tout en tenant les deux clés en même temps, tournez tout l'étrier dans le sens nécessaire pour bouger également les patins de frein.
c.Appuyez sur le levier de frein pour vérifier le fonctionnement et le mouvement du frein. Répétez l'étape b au besoin, jusqu'à ce que les patins de frein touchent également à la jante (figure BRK-1).

Figure BRK-1

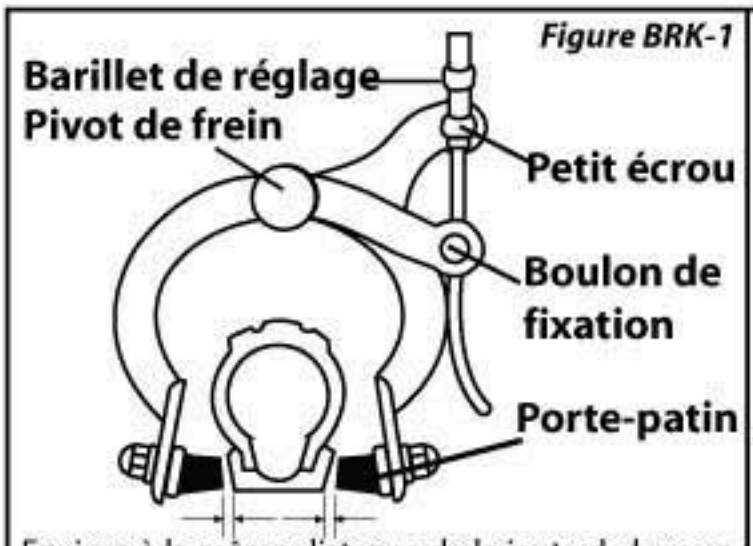
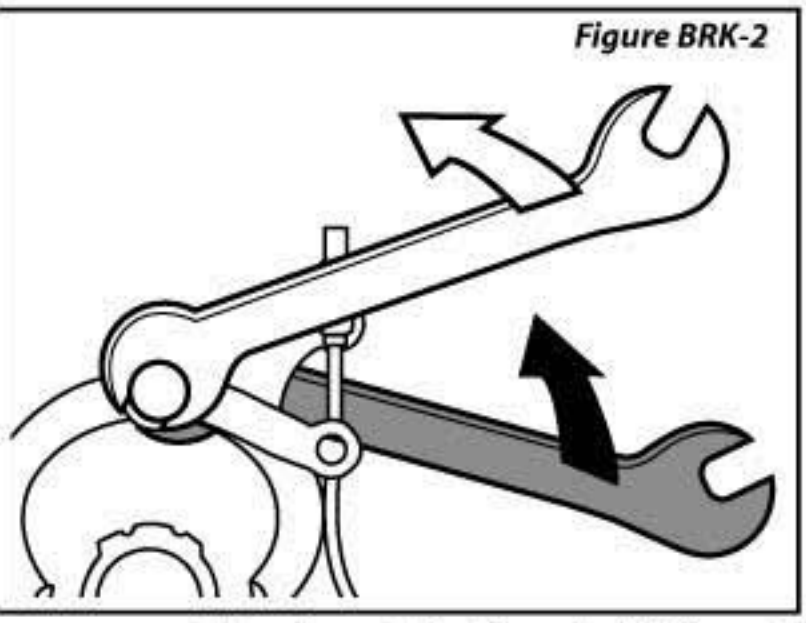


Figure BRK-2



d.Lorsque les patins de frein sont égaux, assurez-vous que le boulon de fixation de l'étrier est bien vissé et qu'il ne s'est pas dévissé durant le réglage.

MISE EN GARDE

Ce réglage doit être effectué par un mécanicien compétent de vélos. Si le réglage n'est pas adéquat ou si le pivot de frein n'est pas bien vissé, le système de freinage pourrait être compromis, causant des dommages à la bicyclette et de graves blessures au conducteur de la bicyclette.

Régler des freins cantilever et à réglage linéaire : Ces deux systèmes de freinage possèdent des caractéristiques semblables. Les deux possèdent des leviers indépendants de chaque côté de la roue qui contribuent à égaliser la tension des câbles et des ressorts.
Pour régler ces systèmes, vous aurez besoin : (1) d'un tournevis à tête étoilée ou d'une clé hexagonale de 2,5 mm (2) d'une clé à fourche ou d'une clé polygonale ou d'une clé à molette de 10mm (3) d'une clé hexagonale de 5 mm.

a.La tension de levier est créée soit à l'aide d'un ressort hélicoïdal ou linéaire sur chaque bras de levier. Pour régler les leviers pour qu'ils touchent également à la jante de la roue, serrez ou desserrez la vis de réglage de la tension du ressort (figure BRK-3/4) tout en appuyant sur le levier de frein à l'aide de votre main libre. Continuez jusqu'à ce que les patins de frein touchent également à la jante.

b. Pour effectuer des ajustements mineurs, tournez le barillet de réglage, situé sur le levier de frein (figure DSK-2) dans le sens opposé ou dans le sens des aiguilles d'une montre.

Figure BRK-3

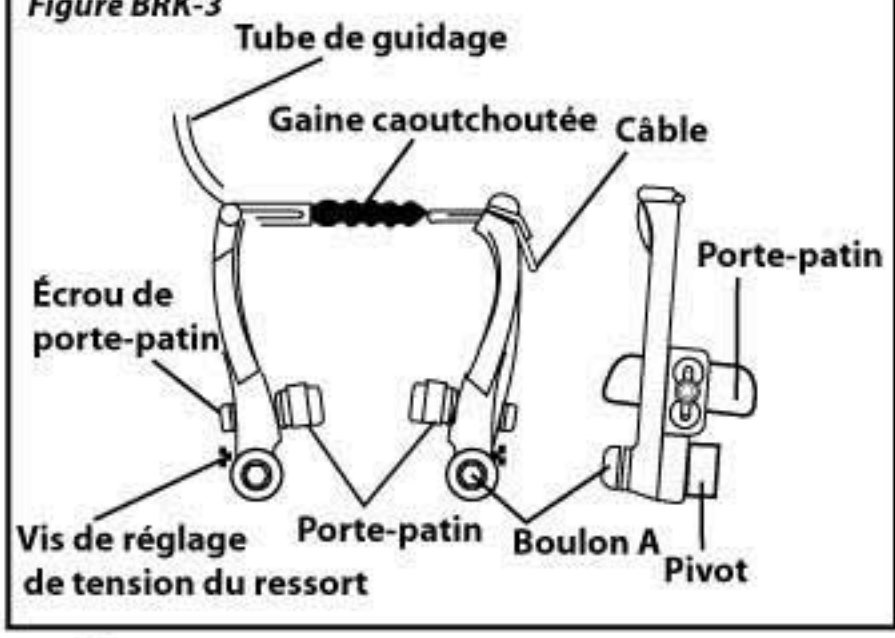
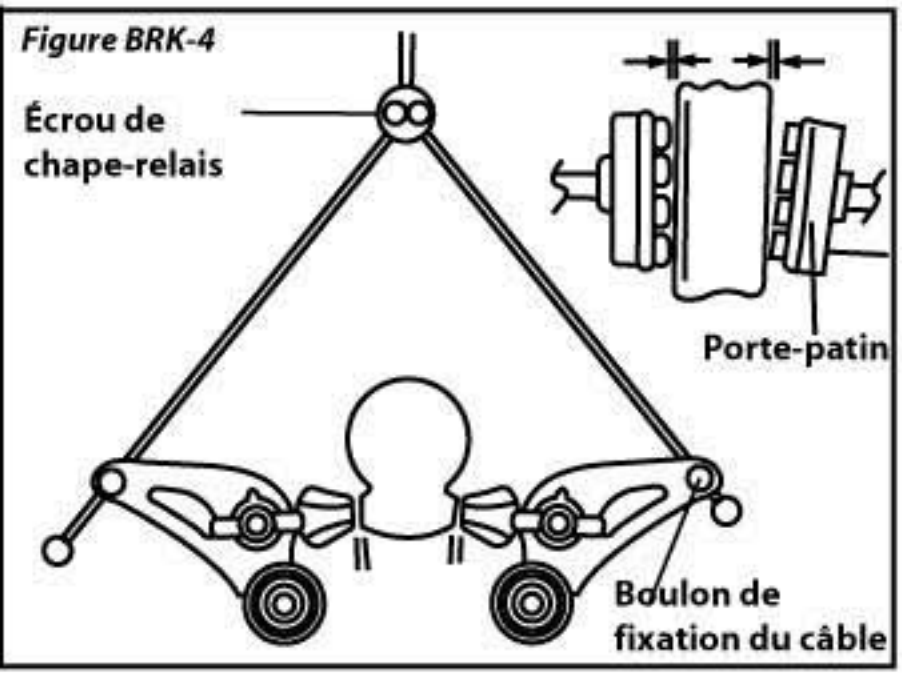


Figure BRK-4



MISE EN GARDE Ne PAS trop serrer les vis de réglage de tension du ressort, car vous pourriez endommager l'assemblage des freins et compromettre le système de freinage causant des dommages à la bicyclette et de graves blessures au conducteur de la bicyclette.

MISE EN GARDE C e réglage doit être effectué par un mécanicien compétent de vélos. Si le réglage n'est pas adéquat ou si le pivot de frein n'est pas bien vissé, le système de freinage pourrait être compromis, causant des dommages à la bicyclette et de graves blessures au conducteur de la bicyclette.

Freins actionnés par les pieds / Freins à tambour : Ces freins, communément appelés des freins à contre-pédalage, se retrouvent sur une grande variété de bicyclettes pour enfants et adultes. Aucun réglage n'est nécessaire étant donné qu'ils possèdent un mécanisme semi-scellé, réglé en usine. Pédaler vers l'arrière engage la force de freinage. Avant d'enfourcher votre bicyclette, assurez -vous que le bras de frein est fixé solidement à la base de la bicyclette (figure CR-1). Il ne doit pas y avoir plus de 20 mm de jeu à la partie la plus lâche de la chaîne (figure CR-2). Si la chaîne a plus de 20 mm de jeu, elle peut être réglé en reculant la roue arrière.Un mécanicien compétent de vélos doit effectuer ce réglage.

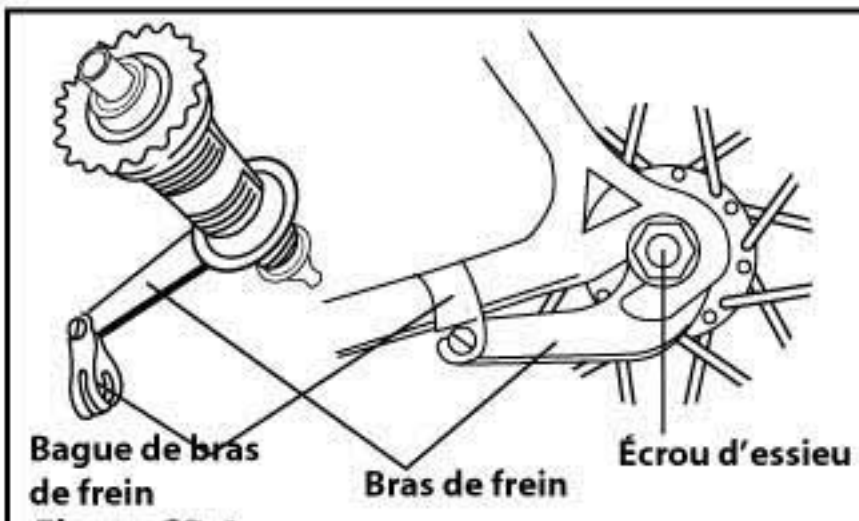


Figure CR-1

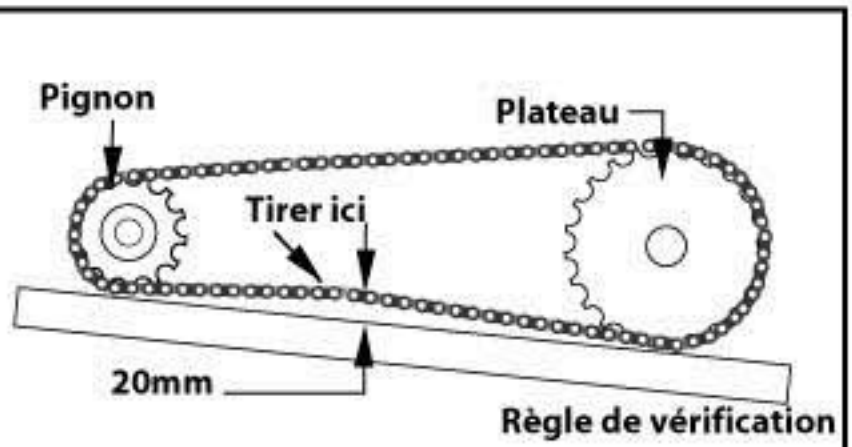


Figure CR-2

MISE EN GARDE

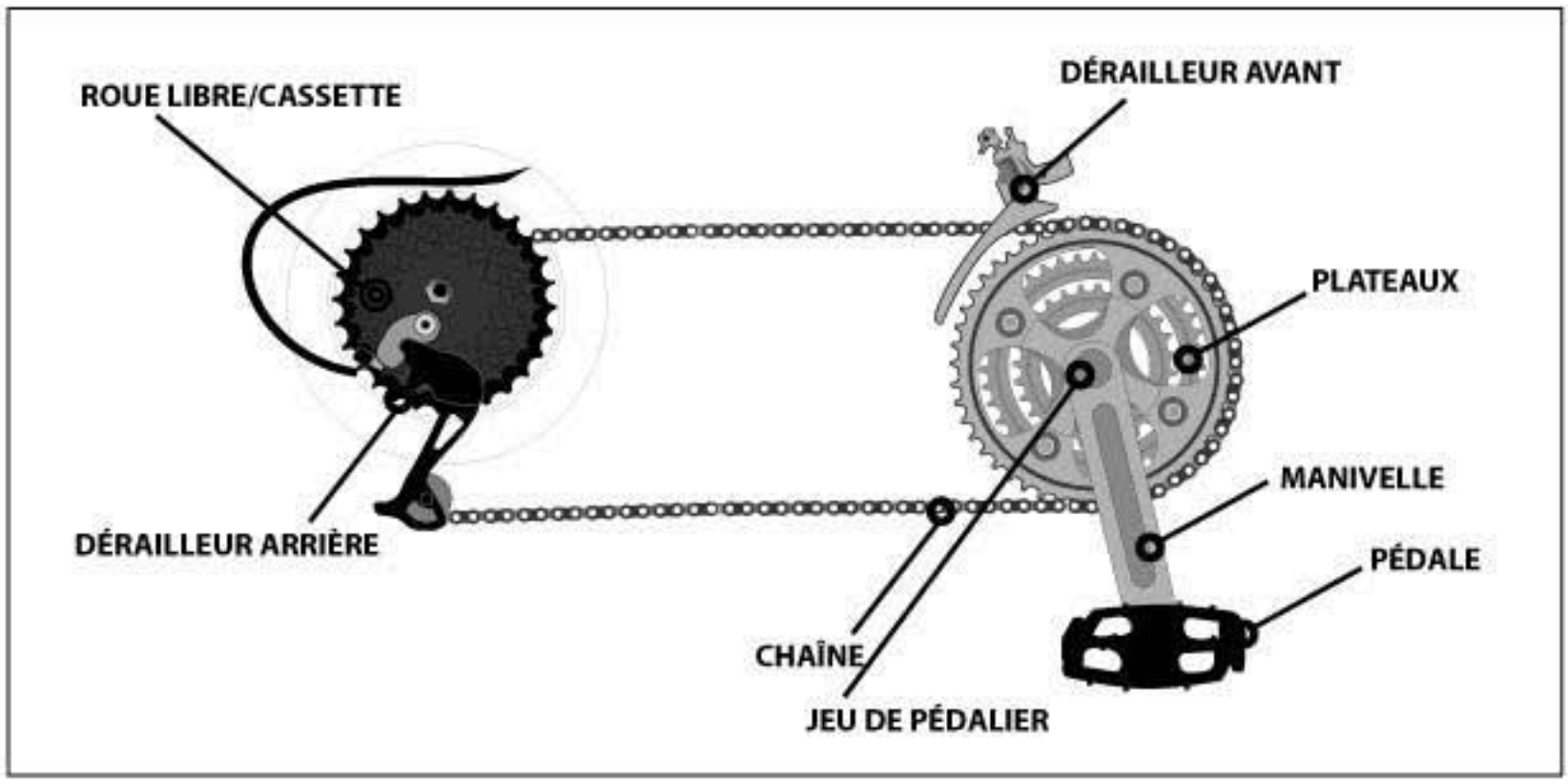
Ne PAS essayer d'ouvrir le mécanisme des freins à tambour. Si vous éprouvez des problèmes avec vos freins à contre-pédalage, n'utilisez pas votre bicyclette. Amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire inspecter et régler.

Freins à bande : Si votre bicyclette est équipée de freins à bande, veuillez vous référer aux directives du fabricant incluses avec la documentation sur votre bicyclette.



VITESSES

Le diagramme ci-dessous montre les composantes de l'entraînement de votre bicyclette auxquelles nous nous référons tout au long de cette section.



Dérailleur à indexation

Il se peut que votre bicyclette soit dotée de dérailleurs avant et arrière à indexation ou seulement d'un dérailleur arrière à indexation. Ce qui signifie qu'à chaque fois que la manette du dérailleur est enclenchée et se déplace d'une vitesse ou fait un clic, le dérailleur déplace la chaîne sur une autre vitesse. Ce système élimine le besoin de « trouver la bonne vitesse » en se fiant à ce qu'on ressent, comme c'était le cas avec les anciens systèmes sans indexation. Les systèmes à indexation doivent rester réglés pour fonctionner correctement. Nous vous conseillons de faire faire tous les réglages de l'enchaînement par un mécanicien compétent de vélos.

Pourquoi toutes ces vitesses ?

Le nombre de combinaisons possibles de vitesses est le résultat de la multiplication du nombre de pignons (dents) de la roue libre ou cassette arrière par le nombre de plateaux de la manivelle. Vous obtiendrez de meilleurs bienfaits physiques, produirez une plus grande puissance durable et aurez une meilleure endurance si vous apprenez à faire tourner les pédales en effectuant le plus grand nombre possible de révolutions par minute (appelée la cadence) contre une faible résistance. De même, vous obtiendrez moins de bienfaits physiques si vous appuyez trop fort sur les pédales à faible cadence. L'utilité d'avoir toutes ces vitesses sur une bicyclette est qu'elles vous permettent de choisir la bonne vitesse pour maintenir votre cadence optimale indépendamment des conditions et des variations de pente du terrain (angles). Selon votre niveau de condition physique et votre expérience (plus votre niveau est haut, plus votre cadence sera élevée), la cadence optimale se situe entre 60 et 90 tours de pédales par minute (tr/min).

À quelle vitesse devrais-je rouler ?
La combinaison du plus grand pignon et du plus petit plateau (figure SFT-6) est réservée aux pentes abruptes. La combinaison du plus petit pignon et du plus grand plateau (figure SFT-7) est utile pour rouler à grande vitesse. Il n'est pas nécessaire de changer les vitesses par ordre. Trouvez plutôt votre « vitesse de départ » qui convient à votre niveau d'habileté et de condition physique. Cette vitesse devrait être assez difficile pour que vous puissiez accélérer rapidement, mais assez facile pour vous permettre de partir sans chanceler. Pratiquez-vous à changer les vitesses et à rétrograder dans un endroit sécuritaire pour vous sentir à l'aise avec le fonctionnement de la manette du dérailleur et avec les vitesses qui vous conviennent le mieux.

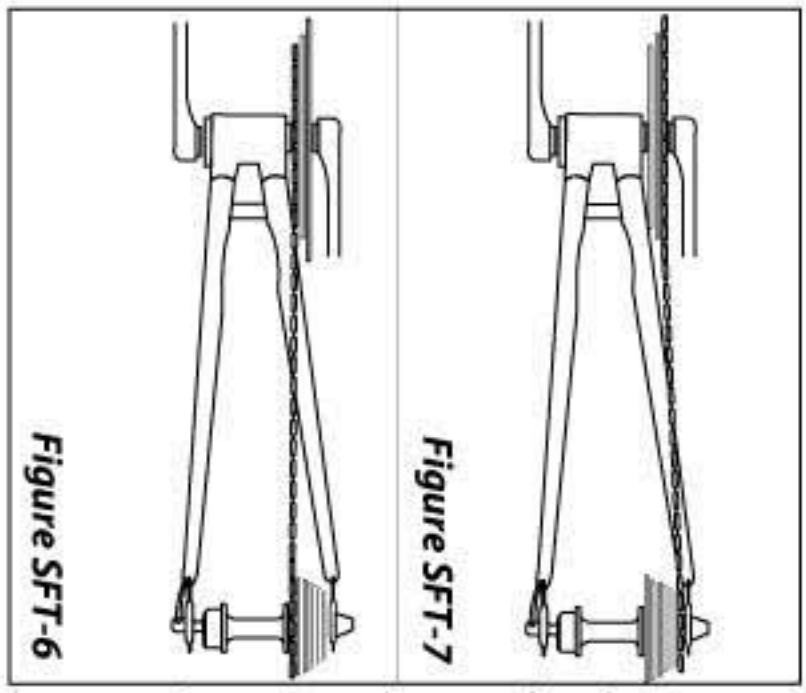

Figure SFT-6

Figure SFT-7

REMARQUE

Dépendamment du mécanisme de la manette du dérailleur dont est équipée votre bicyclette, il se peut que vous puissiez passer immédiatement de la plus grande à la plus petite vitesse en un seul bond, ou par bonds de trois ou quatre vitesses. Il existe de nombreux types de mécanis -me de dérailleur différents. Les concepteurs de votre bicyclette ont sélectionné le type de dérailleur qui était, selon eux, celui qui convenait le mieux à votre bicyclette et à son utilisation envisagée. Vous trouverez dans les figures SFT-1 à SFT-5 ci-dessous, les différents types de dérailleurs. Identifiez le dérailleur de votre bicyclette avant de continuer.

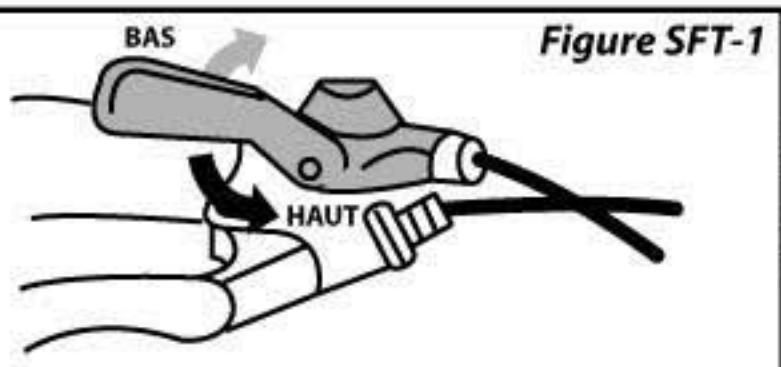


Figure SFT-1

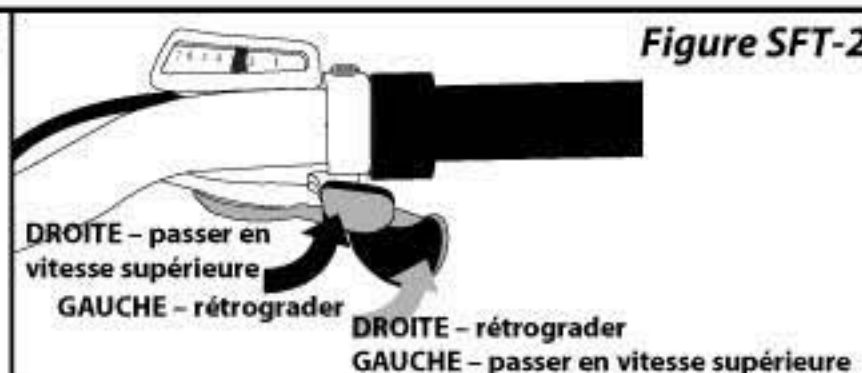


Figure SFT-2

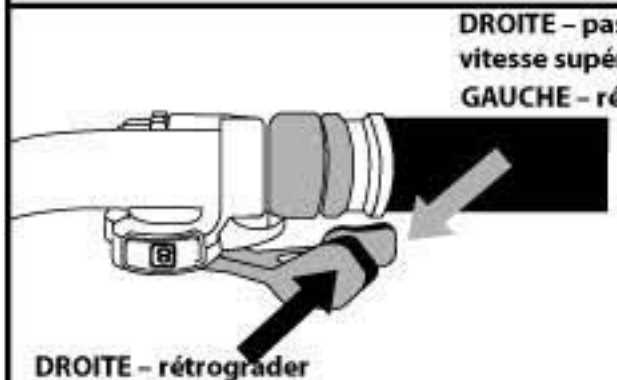


Figure SFT-3

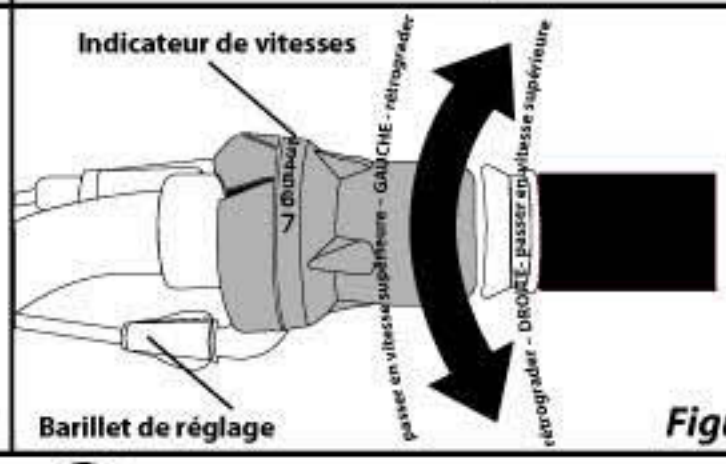


Figure SFT-4

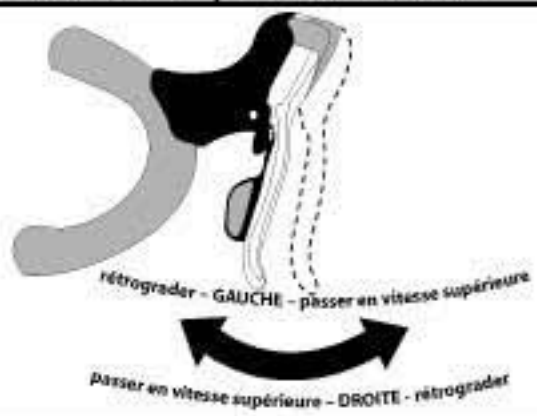


Figure SFT-5

the pridegroup
3375 14th Avenue, Unit # 7, Markham, Ontario Canada L3R 0H2
Phone: 1-800-387-7433 Fax: 905-947-8214

MISE EN GARDE

Ne jamais bouger la manette du dérailleur avant ou arrière lorsque vous pédalez vers l'arrière ou ne jamais pédaler vers l'arrière après avoir bougé la manette du dérailleur. Le mécanisme de la manette de dérailleur et l'entraînement ne sont pas conçu pour que les vitesses soient changées en pédalant vers l'arrière, ce qui pourrait coincer la chaîne et causer de sérieux dommages à la bicyclette.

MISE EN GARDE

Ne jamais bouger un dérailleur mal ajusté dans les pignons de la plus grande ou la plus petite roue libre, ce qui pourrait coincer la chaîne et causer de sérieux dommages à la bicyclette.

MISE EN GARDE

Toujours changer les vitesses en étant assis sur la selle. La pression extrême exercée sur les pédales en position debout pourrait causer le glissement de la chaîne, ce qui pourrait faire perdre au conducteur la maîtrise de la bicyclette et lui causer de graves blessures.

DÉRAILLEUR ARRIÈRE

Changer les vitesses du dérailleur arrière : La manette à droite sur votre guidon commande le dérailleur arrière. Le dérailleur arrière sert à déplacer la chaîne d'un pignon de la roue libre arrière à un autre, changeant ainsi le rapport de vitesse et influençant votre cadence. Plus le pignon de roue libre est petit, plus les rapports de vitesse seront élevés. Les grands braquets (petit pignon) nécessiteront un plus grand effort, mais vous parcourerez une plus grande distance à chaque tour de pédales. Les plus grands pignons de la roue libre arrière produisent, quant à eux, des rapports de vitesse plus bas, donc, lorsque vous pédalerez en utilisant les plus petits braquets (grand pignon), vous ferez moins d'efforts, mais vous parcourerez une moins grande distance à chaque tour de pédales. En déplaçant la chaîne d'un pignon plus petit vers un pignon plus grand, vous rétrograderez et les tours de pédales seront plus faciles, tandis que si vous déplacez la chaîne d'un pignon plus grand vers un pignon plus petit, vous passerez à une vitesse supérieure et les tours de pédales seront plus difficiles.

MISE EN GARDE

Pour que la chaîne se dégage d'un pignon et aille à un autre, elle doit avancer (le conducteur de bicyclette doit pédaler vers l'avant).

Réglage du dérailleur arrière : Il existe de nombreux types de dérailleurs arrière pour les bicyclettes, mais ils possèdent tous des caractéristiques, des gammes de réglages et de fonctions semblables. Vous trouverez ci-dessous la description de quelques réglages mineurs.

Réglage de la vis de butée du dérailleur arrière :
Les dérailleurs arrière sont conçus pour déplacer la chaîne entre les pignons. Pour empêcher que la chaîne aille au-delà du plus grand pignon et qu'elle se retrouve dans les rayons de la roue, ou au-delà du plus petit pignon et sur la patte du cadre, ils sont dotés de vis de butée (figure SFT-6). Ces vis de butée sont identifiées sur le dérailleur arrière par les lettres "H " (High gear = gros braquet) et " L " (Low gear = petit braquet). Suivez les directives ci-dessous pour régler ces vis de butée.

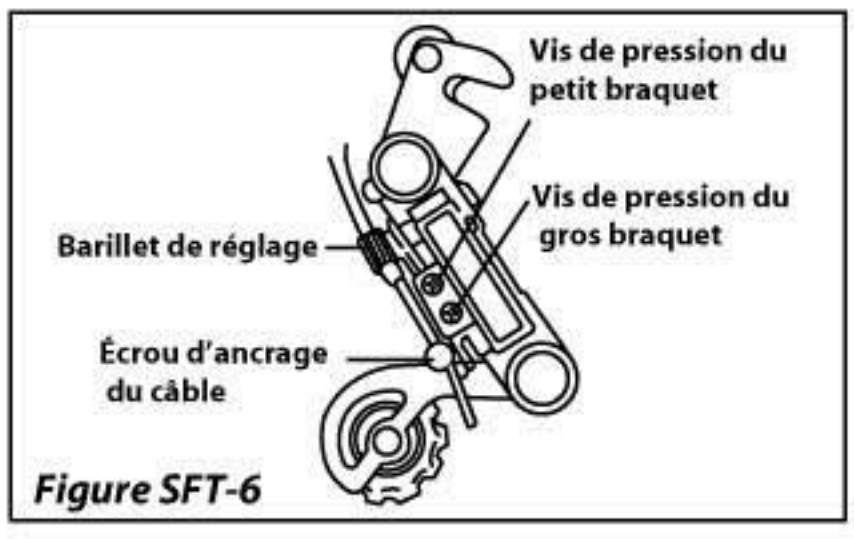


Figure SFT-6

a. En soulevant du sol la roue arrière, bougez la manette de dérailleur droite tout en pédalant vers l'avant avec votre main vers la vitesse la plus basse (la vitesse la plus basse est indiquée sur la manette par la lettre "L ").

b. À l'aide d'un tournevis à tête étoilée, tournez la vis de butée identifiée « L » dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que vous sentiez une légère résistance. À ce moment, tournez la vis de butée d'un demi-tour (½) dans le sens opposé des aiguilles d'une montre pour permettre à la lattitude de déplacement du dérailleur d'atteindre le petit braquet lorsque vous roulez.

c.En soulevant du sol la roue arrière, bougez la manette de dérailleur droite tout en pédalant vers l'avant avec votre main vers le gros braquet (le gros braquet est indiqué sur la manette par la lettre " H ").

d.. À l'aide d'un tournevis à tête étoilée, tournez la vis de butée identifiée « H » dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que vous sentiez une légère résistance. À ce moment, tournez la vis de butée d'un demi-tour (½) dans le sens opposé des aiguilles d'une montre pour permettre à la lattitude de déplacement du dérailleur d'atteindre le gros braquet lorsque vous roulez.

MISE EN GARDE

Les vis de butée sont installées en usine par le fabricant et elles ne devraient pas avoir besoin d'être réglées. Si elles ont besoin d'être réglées, nous vous conseillons d'amener votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos.

REMARQUE

Les vis de butée ne doivent pas être utilisées pour régler le mouvement de la chaîne entre les pignons.

Réglage de la tension de câble du dérailleur arrière :

La précision du dérailleur arrière lorsqu'il déplace la chaîne entre les pignons dépend de la tension du câcle. Selon le type de dérailleur arrière dont est équipée votre bicyclette, il pourrait être doté d'un barillet de réglage du câble sur la manette du dérailleur et sur le dérailleur arrière ou seulement sur la manette. Identifiez la configuration de votre bicyclette avant de continuer.

Les câbles de vitesses s'étirent avec le temps et, par conséquent, les changements de vitesses seront moins précis, émettront des bruits ou les vitesses glisseront. Le réglage de la tension du câble est une procédure standard lors de la mise au point ou lors de l'entretien de routine de votre bicyclette et nous vous conseillons de les faire vérifier et régler tous les trois (3) à six (6) mois par un mécanicien compétent de vélos. Suivez les directives suivantes pour effectuer des réglages mineurs du câble :

a. En soulevant du sol la roue arrière, pédalez vers l'avant avec votre main droite en vous tenant du côté entraînement de la bicyclette.

b. Déplacez la chaîne pour qu'elle soit sur le plus grand pignon (petite vitesse) et sur le plateau du milieu.

c. Tout en continuant à pédaler vers l'avant, déplacez la chaîne d'une position vers le plus petit pignon suivant. (Une position est indiquée par un seul clic sur la manette du dérailleur).

d. Si la chaîne bouge sans problème vers le plus petit pignon suivant, continuez à rétrograder jusqu'à ce que vous ayez atteint la plus petite vitesse ou jusqu'à ce que la chaîne éprouve des problèmes.

e. Si la chaîne éprouve des problèmes pour passer du plus grand pignon au pignon suivant, tournez le barillet de réglage du dérailleur arrière ou de la manette du dérailleur à droite, d'un demi-tour (½) dans le sens opposé des aiguilles d'une montre et répétez l'étape c. Si elle continue à éprouver des problèmes, tournez le barillet d'un demi-tour (½) de plus. Répétez cette étape jusqu'à ce que la chaîne se déplace sans problème d'un pignon à l'autre, du plus grand au plus petit, un clic de la manette du dérailleur à la fois.

f. En positionnant le dérailleur arrière et la chaîne à la vitesse la plus basse (plus grand pignon), déplacez la chaîne d'une position à la fois vers la vitesse suivante.

g. Si la chaîne se déplace sans problème au pignon suivant, continuez à rétrograder jusqu'à ce que la chaîne ait atteint la plus grande vitesse ou jusqu'à ce qu'elle éprouve des problèmes.

h. Si la chaîne éprouve des problèmes à passer du plus petit pignon au pignon suivant, tournez le barillet de réglage du dérailleur arrière, ou de la manette du dérailleur à droite, d'un demi-tour (½) dans le sens des aiguilles d'une montre et répétez l'étape f. Si elle continue à éprouver des problèmes, tournez le barillet d'un demi-tour (½) de plus. Répétez cette étape jusqu'à ce que la chaîne se déplace sans problème d'un pignon à l'autre, du plus grand au plus petit, un clic de la manette du dérailleur à la fois.

MISE EN GARDE Le barillet de réglage du dérailleur arrière et de la manette du dérailleur doit toujours être vissé d'au moins la moitié de sa longueur dans le mécanisme, sinon il pourrait se briser et causer des dommages au dérailleur arrière ou à la manette du dérailleur. Ne PAS dévisser au maximum le barillet de réglage.

MISE EN GARDE Ne PAS essayer de régler le dérailleur en jouant avec le boulon d'ancrage du dérailleur, le boulon d'ancrage du câble de dérailleur ou les boulons de poulie du dérailleur. Si après avoir suivi ces directives votre dérailleur ne fonctionne pas mieux, ou si vous doutez des résultats de votre réglage, n'utilisez PAS votre bicyclette. Amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire vérifier.

DÉRAILLEUR AVANT

Changer les vitesses du dérailleur avant : La manette à gauche sur votre guidon commande le dérailleur avant. Le dérailleur avant déplace la chaîne d'un plateau à un autre. En déplaçant la chaîne sur un plateau plus petit, vous ferez moins d'effort pour pédaler. C'est ce qu'on appelle "rétrograder ". En déplaçant la chaîne sur un plateau plus grand, vous aurez plus de difficulté à pédaler et c'est ce qu'on appelle " passer en vitesse supérieure ". Comme pour les dérailleurs arrière (ou rapports de vitesse), les vitesses pour lesquelles vous devez mettre plus d'effort vous feront parcourir une plus grande distance à chaque tour de pédales, tandis que les vitesses qui nécessitent moins d'effort vous feront parcourir une moins grande distance à chaque tour de pédales.

Réglage du dérailleur avant : Il existe de nombreux types de dérailleurs avant pour les bicyclettes, mais ils possèdent tous des caractéristiques, des gammes de réglages et de fonctions semblables. Vous trouverez ci-dessous la description de quelques réglages mineurs.

Réglage de la vis de butée du dérailleur avant : Les dérailleurs avant sont conçus pour déplacer la chaîne entre les plateaux. Pour empêcher que la chaîne aille au-delà du plus grand ou du plus petit plateau, ils sont dotés de vis de butée (figure SFT-7). Ces vis de butée sont identifiées sur le dérailleur avant par les lettres " H " (High gear = gros braquet) et " L " (Low gear = petit braquet). Suivez les directives ci-dessous pour régler ces vis de butée.

Figure SFT-7



a. En soulevant du sol la roue arrière, bougez la manette du dérailleur à gauche vers le plus petit braquet (le plus petit plateau) en pédalant vers l'avant avec votre main (le plus petit braquet est identifié sur la manette du dérailleur par le chiffre 1).
b. À l'aide d'un tournevis à tête étoilée, tournez la vis de butée identifiée « L » dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que vous sentiez une légère résistance. À ce moment, tournez la vis de butée d'un demi-tour (½) dans le sens opposé des aiguilles d'une montre pour permettre à la lattitude de déplacement du dérailleur d'atteindre le petit braquet lorsque vous roulez.
c. En soulevant du sol la roue arrière, bougez la manette du dérailleur à gauche vers le plus gros braquet (le plus grand plateau) en pédalant vers l'avant avec votre main (le plus gros braquet est identifiée sur la manette du dérailleur par le plus grand chiffre).
d. À l'aide d'un tournevis à tête étoilée, tournez la vis de butée identifiée « H » dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que vous sentiez une légère résistance. À ce moment, tournez la vis de butée d'un demi-tour (½) dans le sens opposé des aiguilles d'une montre pour permettre à la lattitude de déplacement du dérailleur d'atteindre le gros braquet lorsque vous roulez.

MISE EN GARDE Les vis de butée sont installées en usine par le fabricant et elles ne devraient pas avoir besoin d'être réglées. Si elles ont besoin d'être réglées, nous vous conseillons d'amener votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos.

REMARQUE Les vis de butée ne doivent pas être utilisées pour régler le mouvement de la chaîne entre les plateaux.

Réglage de la tension de câble du dérailleur avant :
La précision du dérailleur avant lorsqu'il déplace la chaîne entre les plateaux dépend de la tension du câcle. Contrairement au dérailleur arrière, il n'y a pas de barillet de réglage sur le dérailleur avant. Tous les ajustements mineurs sont faits sur le barillet de réglage situé sur la manette du dérailleur à gauche. Les câbles de vitesses s'étirent avec le temps et, par conséquent, les changements de vitesses seront moins précis, émettront des bruits ou les vitesses glisseront. Le réglage de la tension du câble est une procédure standard lors de la mise au point ou lors de l'entretien de routine de votre bicyclette et nous vous conseillons de les faire vérifier et régler tous les trois (3) à six (6) mois par un mécanicien compétent de vélos. Suivez les directives suivantes pour effectuer des réglages mineurs du câble :
a. En soulevant du sol la roue arrière, pédalez vers l'avant avec votre main droite en vous tenant du côté entraînement de la bicyclette.
b. Déplacez la chaîne pour qu'elle soit sur le plus petit plateau et sur le plus grand pignon.
c. Tout en continuant à pédaler vers l'avant, déplacez la chaîne d'une position vers le plus grand plateau suivant. Une position est indiquée par un seul clic sur la manette du dérailleur. Dans de nombreux cas, la manette de dérailleur à gauche n'est pas indexée et ne clique pas pour indiquer un changement de vitesses. Dans ce cas, référez-vous à l'indicateur visuel de la manette de dérailleur pour déterminer lorsque vous avez changé de vitesses.
d. Si la chaîne bouge sans problème vers le plus grand plateau suivant, continuez à bouger la chaîne jusqu'à ce que vous ayez atteint le plus grand plateau extérieur ou jusqu'à ce que la chaîne éprouve des problèmes.
e. Si la chaîne éprouve des problèmes pour passer du plus petit plateau au plateau du milieu, tournez le barillet de réglage de la manette de dérailleur à gauche, d'un demi-tour (½) dans le sens opposé des aiguilles d'une montre et répétez l'étape c.

f. En positionnant le dérailleur avant, donc la chaîne sur le plus grand plateau, déplacez la chaîne d'une position à la fois vers le plus petit plateau suivant.
g. Si la chaîne se déplace sans problème au plateau suivant, continuez à rétrograder jusqu'à ce que la chaîne ait atteint le plus petit plateau ou jusqu'à ce qu'elle éprouve des problèmes.
h. Si la chaîne éprouve des problèmes à passer du plus grand plateau, au plateau du milieu, tournez le barillet de réglage de la manette du dérailleur à gauche d'un demi-tour (½) dans le sens des aiguilles d'une montre et répétez l'étape f. Si elle continue à éprouver des problèmes, tournez le barillet d'un demi-tour (½) de plus. Répétez cette étape jusqu'à ce que la chaîne se déplace sans problème d'un plateau à l'autre, du plus grand au plus petit, un clic de la manette du dérailleur à la fois.

MISE EN GARDE Le barillet de réglage de la manette du dérailleur doit toujours être vissé d'au moins la moitié de sa longueur dans le mécanisme, sinon il pourrait se briser et causer des dommages à la manette du dérailleur. Ne PAS dévisser au maximum le barillet de réglage.

MISE EN GARDE Ne PAS essayer de régler le dérailleur en jouant avec le boulon d'ancrage du dérailleur, le boulon d'ancrage du câble de dérailleur ou en pliant la cage du dérailleur. Si après avoir suivi ces directives, votre dérailleur ne fonctionne pas mieux, ou si vous doutez des résultats de votre réglage, n'utilisez PAS votre bicyclette. Amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire vérifier.

Systèmes de vitesses internes : Ce type de système ne possède pas de dérailleur externe; le rapport de vitesses fonctionne plutôt à l'aide d'un mécanisme à l'intérieur du moyeu arrière. Le conducteur de la bicyclette opère les dérailleurs de la même manière qu'un système externe. Référez-vous au manuel du fabricant pour vous renseigner sur le réglage, l'entretien et le fonctionnement du moyeu.

REMARQUE Avec le temps, les câbles des nouvelles bicyclettes s'étireront et les gaines intérieures et extérieures deviendront souillés de rouille ou de saleté. Si vous éprouvez des problèmes à changer de vitesses ou si vos freins sont difficiles, le problème pourrait être aussi simple que des câbles sales, rouillés ou entortillés. Nous vous conseillons d'amener votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour faire régler, réviser ou remplacer les câbles.

MISE EN GARDE Si vous remarquez un câble usé ou rouillé, n'utilisez pas votre bicyclette. Faites remplacer le câble immédiatement, sinon le système pourrait devenir défectueux et causer de graves blessures au conducteur de la bicyclette.

Support de dérailleur remplaçable : De nombreux cadres en aluminium sont offerts avec un support de dérailleur arrière remplaçable. Située à l'arrière de la bicyclette, c'est sur cette pièce que le dérailleur arrière est monté. Elle est conçue pour se briser si un objet frappe ou plie le dérailleur arrière, ce qui évite d'endommager votre cadre et votre dérailleur. Le support de dérailleur absorbe plutôt les dommages dûs à ce choc. Cette pièce n'est pas protégée par la garantie, mais elle peut être achetée comme pièce de remplacement à un coût moindre qu'un nouveau cadre et /ou dérailleur arrière.

PÉDALES

Avant d'essayer d'installer, d'enlever ou de serrer vos pédales, il est important que vous compreniez quel est le côté gauche et quel est le côté droit de votre bicyclette. Le côté droit est le côté où se trouve l'entraînement ou les vitesses de la bicyclette, tandis que le côté gauche est le côté opposé.

Les pédales de votre bicyclette peuvent être enlevées ou installées à l'aide d'une tricoise de 15 mm. Si vous avez de la difficulté à enlever des vieilles pédales ou des pédales rouillées, nous vous conseillons d'utiliser une clé à pédale de bicyclette qui fournit plus de couple ou de les faire enlever par un mécanicien compétent de vélos.

La pédale du côté droit possède un filetage standard anglais. Tournez dans le sens des aiguilles d'une montre pour serrer et dans le sens opposé des aiguilles d'une montre pour desserrer. La pédale du côté gauche possède un filetage inversé. Tournez dans le sens des aiguilles d'une montre pour desserrer et dans le sens opposé des aiguilles d'une montre pour serrer.

Lorsque vous installez de nouvelles pédales ou que vous réinstallez de vieilles pédales, il est important d'appliquer une mince couche de graisse au filetage des pédales pour prévenir la rouille et pour qu'elles soient plus faciles à enlever à l'avenir.



MISE EN GARDE

Ne jamais forcer le filetage d'une pédale. Si vous sentez de la résistance au début ou au milieu de l'installation, arrêtez et enlevez la pédale. Si vous forcez la pédale dans la manivelle, cela pourrait endommager le filetage et faire en sorte que la pédale tombe lorsque vous roulez, causant ainsi de graves blessures au conducteur de la bicyclette. Nous vous conseillons de confier cette installation à un mécanicien compétent de vélos.

DÉVOILEMENT DES ROUES

Les roues de votre bicyclette sont centrées ou « voilées » à cause de la tension égale exercée par les rayons de la roue. Le dévoilement d'une roue est un processus complexe qui nécessite beaucoup d'expérience pour être exécuté. Si vous remarquez que vos roues ne sont voilées ou que vous entendez les jantes toucher aux patins de frein quand elles roulent, nous vous conseillons d'amener votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour y faire régler la roue.

RÉFLECTEURS

Les réflecteurs sont fournis avec toutes les bicyclettes fabriquées par Pride et dotées d'un diamètre de roue de plus de 16 po. Ces réflecteurs sont soumis à des tests pour se conformer aux normes Nord-Américaines et Européennes relativement aux propriétés réfléchissantes, à la distance et au degré de visibilité. Lorsque vous roulez le soir, il est important de vous assurer que les réflecteurs de votre bicyclette sont propres et que les accessoires, sacs ou vêtements ne les cachent pas.

BÉQUILLES

Votre bicyclette est équipée de l'un des deux types de béquilles. Le premier type de béquille est central. C'est une béquille classique, sans dispositif de verrouillage. Le second type est une béquille arrière.

Béquilles arrière

Dans plusieurs cas, les béquilles arrière sont dotées d'un dispositif de verrouillage les empêchant de bouger lorsqu'elles sont en position « abaissée ». Pour remettre la béquille en position « relevée » qui est nécessaire pour rouler, appuyez avec votre pied sur le levier de déverrouillage au-dessus de la béquille (Voir figure KS_1)

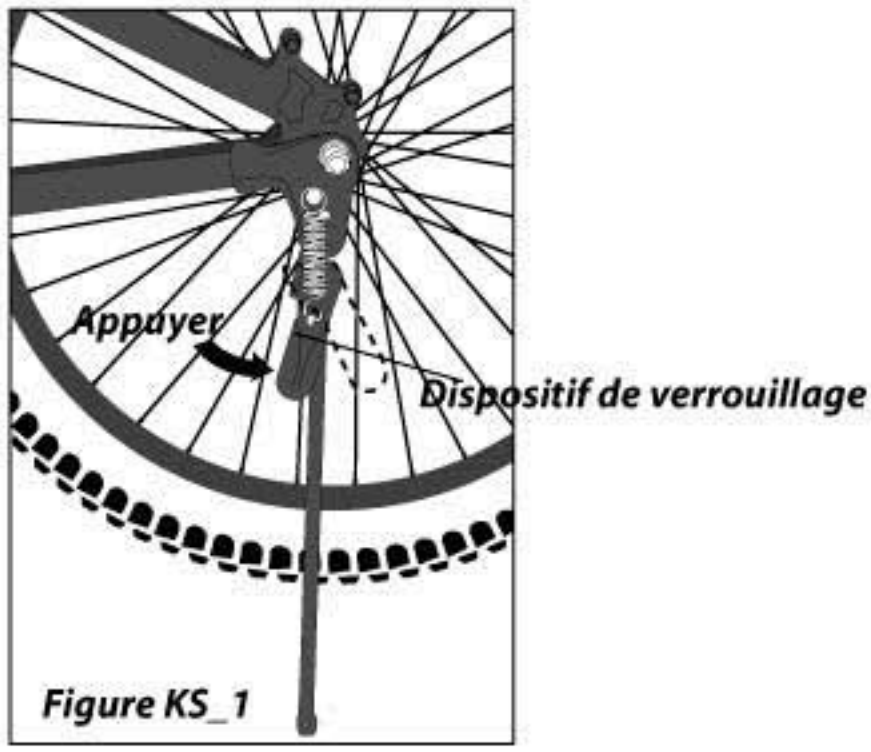


Figure KS_1

MISE EN GARDE Assurez-vous que la béquille est en position « relevée » avant de rouler

CALE-PIEDS ET COURROIES

Les cale-pieds et les courroies sont des moyens classiques utilisés par les cyclistes chevronnés pour maintenir leurs pieds enclenchés dans les pédales et pour que ces derniers conservent la bonne position. Le cale-pied positionne la plante du pied sur l'axe de pédale, ce qui constitue la position optimale pour transférer aux pédales le maximum de force en poussant vers le bas. Même si les cale-pieds et les courroies offrent des avantages avec n'importe quelle sorte de chaussures, ils sont plus efficaces avec des chaussures de cyclisme, conçues pour être utilisées avec des cale-pieds. Ces chaussures peuvent être achetées chez la plupart des détaillants de bicyclettes.

REMARQUE Les cale-pieds et les courroies sont des accessoires après fabrication et ne sont pas inclus avec votre bicyclette. Les cale-pieds et les courroies ne peuvent pas s'adapter à toutes les pédales. Consultez le détaillant de votre bicyclette pour savoir si vous pouvez fixer des cale-pieds et des courroies aux pédales de votre bicyclette.

MISE EN GARDE Insérer vos pieds dans des pédales dotées de cale-pieds et de courroies et les sortir nécessite de l'adresse qui peut seulement être acquise par la pratique. Jusqu'à ce que ce que vous fassiez ce geste spontanément, cette technique nécessite de la concentration, ce qui pourrait distraire le conducteur de la bicyclette, qui pourrait perdre la maîtrise de sa bicyclette et s'infliger de graves blessures. Pratiquez-vous à utiliser les cale-pieds et les courroies dans un endroit sécuritaire. Maintenez les courroies lâches et ne les serrez pas jusqu'à ce que votre technique soit parfaite et que vous soyez certain d'être capable d'y insérer vos pieds et de les enlever sans problème. Ne jamais rouler dans la circulation en ayant vos cale-pieds serrés.

BMX

CÂBLE PIVOTANT (ROTOR)

Si votre bicyclette est équipée d'un câble de rotor, ce dernier aura été installé en usine et réglé par le monteur de la bicyclette avant que vous en ayez fait l'achat. Aucun réglage additionnel n'est nécessaire. S'il a besoin d'être réglé, faites-le faire par un mécanicien compétent de vélos. Veuillez vous référer aux directives du fabricant fournies avec votre bicyclette pour plus d'information concernant le rotor.

Les pièces et les câbles de remplacement de votre rotor sont disponibles chez votre détaillant de bicyclettes.Référez-vous à la figure RT_1 pour la description des pièces.

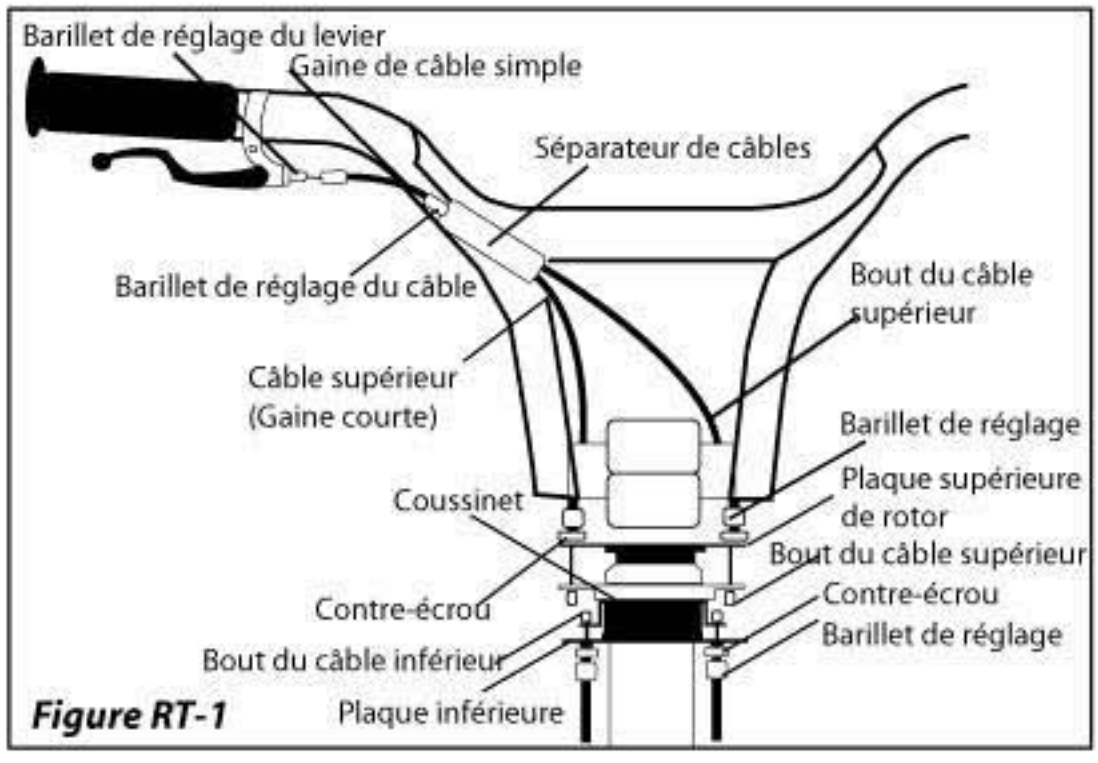


Figure RT-1

CHEVILLES D'ESSIEUX

Dans certains cas, votre bicyclette pourrait être dotée de chevilles d'essieux. Ces chevilles sont offertes en jeu de deux chevilles qui peuvent être installées sur les essieux avant, arrière ou les deux. Il existe habituellement deux types de chevilles et l'installation dépend du type de chevilles achetées :

Chevilles d'essieux à visser

Les chevilles d'essieux à visser sont pré-filetées pour s'adapter aux essieux des roues de votre bicyclette. Vous n'avez pas à démonter l'essieu de la roue ni à dévisser les écrous d'essieu de la roue. Il suffit de visser le bout de la cheville sur l'essieu de la roue et de vous assurer qu'il est bien vissé contre l'écrou d'essieu de la roue. Voir figure PG-1.

Chevilles d'essieux boulonnées

Les chevilles d'essieu boulonnées n'ont pas de filetage. Elles sont conçues pour être montées entre l'écrou d'essieu de la roue et le cadre ou la fourche de la bicyclette. Pour les installer, enlevez l'écrou et les rondelles de l'essieu de la roue droite. En maintenant la roue dans le cadre ou la fourche, faites glisser la cheville par-dessus l'essieu de roue et contre le cadre ou la fourche. À l'aide d'une longue clé à douilles, vissez la rondelle et l'écrou d'essieu à l'intérieur de l'ouverture de la cheville sur l'essieu de roue. À l'aide votre main libre, remettez la roue au centre pour la centrer dans le cadre ou la fourche, puis serrez solidement l'écrou d'essieu. Voir figure PG-2.

Figure PG-1

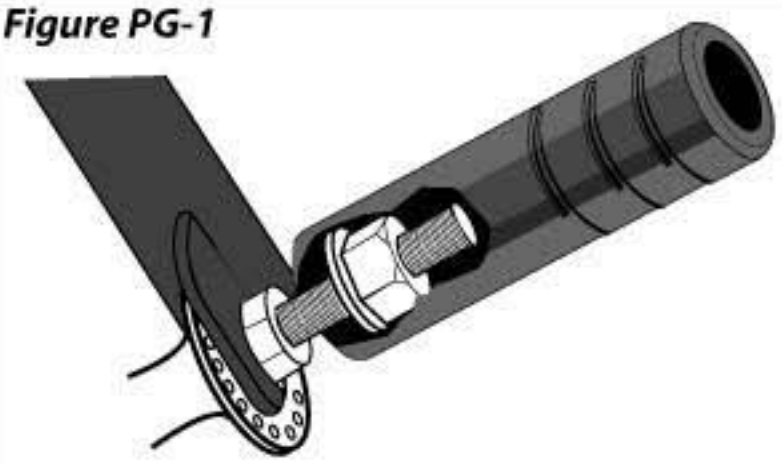
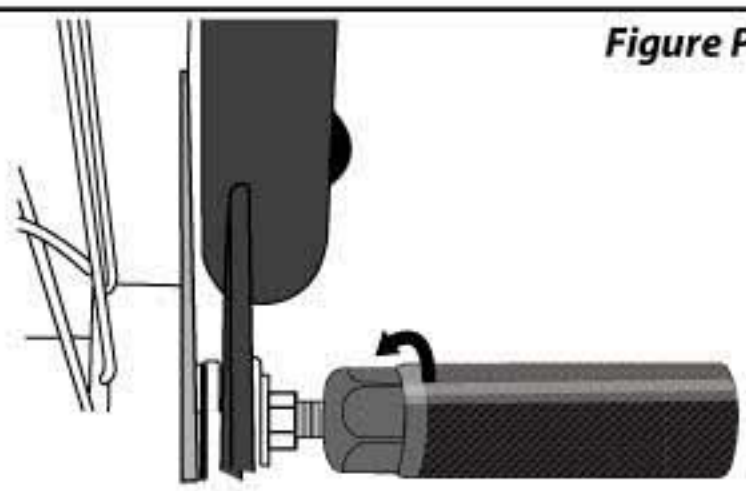


Figure PG-2



REMARQUE Toujours maintenir un côté de l'essieu de la roue solidement vissé lorsque vous installez des chevilles d'essieux.

REMARQUE Avant d'acheter, vérifier si les essieux de vos roues sont assez longs pour y fixer les chevilles.

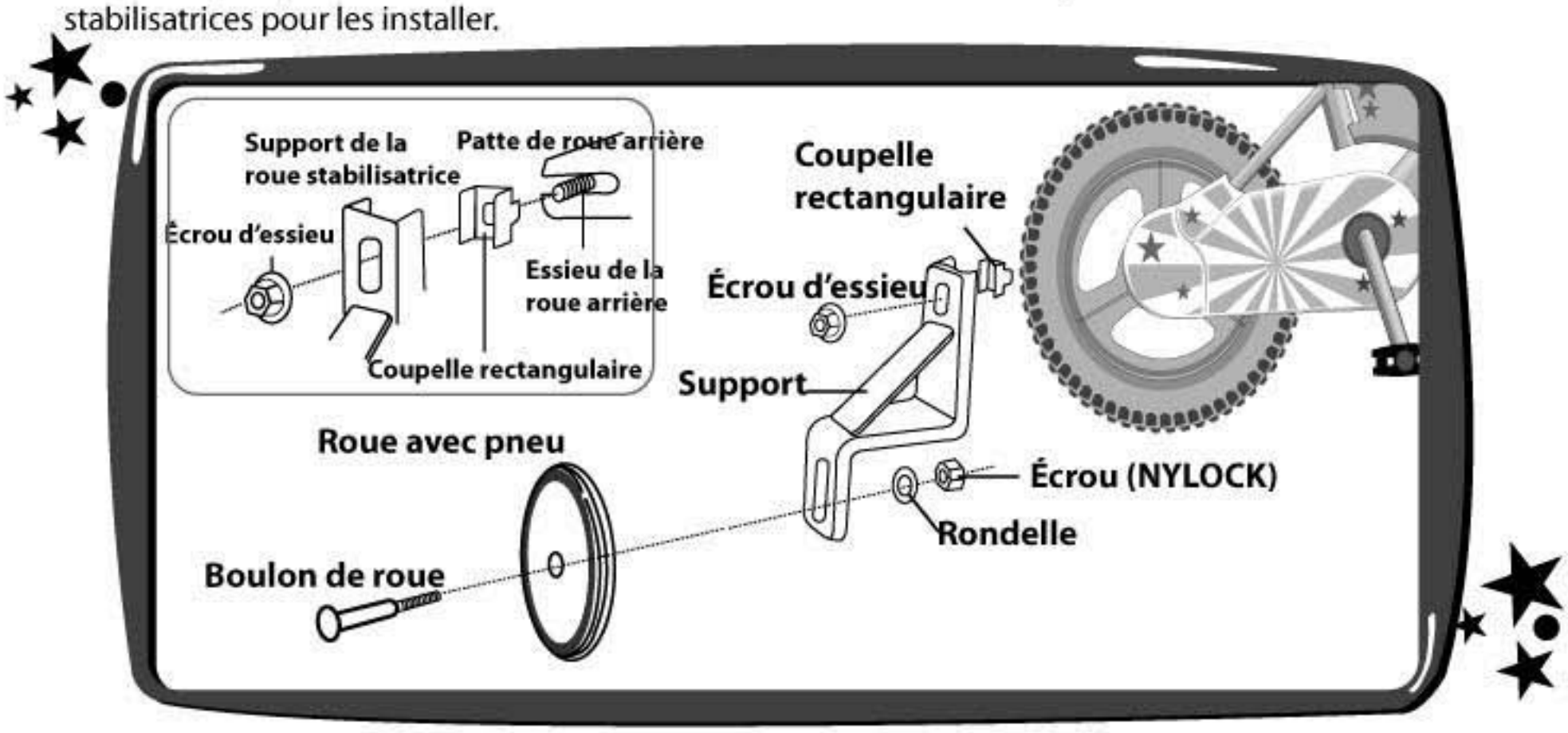
MISE EN GARDE Assurez-vous de vérifier si tous les écrous d'essieux sont solidement vissés après avoir installé les chevilles, sinon cela pourrait causer des dommages à la bicyclette et de graves blessures au conducteur de la bicyclette.

Cette section traite d'éléments spécifiques aux bicyclettes dotées de roues de 16 po ou moins.

ROUES STABILISATRICES

Les roues stabilisatrices sont fixées à l'essieu de la roue arrière. Votre bicyclette peut être vendue avec des roues stabilisatrices ou vous pouvez en faire l'achat après avoir acheté votre bicyclette.

Il existe de nombreux types de roues stabilisatrices et plusieurs méthodes d'installation différentes. Par conséquent, nous vous conseillons de suivre les directives fournies par le fabricant de roues stabilisatrices pour les installer.



Pour les débutants, nous vous suggérons que les roues stabilisatrices et la roue arrière touchent également au sol pour que la bicyclette et le conducteur de la bicyclette aient plus de stabilité (figure Tr_1). À mesure que l'enfant s'habitue, nous vous conseillons d'élever légèrement du sol les roues stabilisatrices pour qu'il se familiarise à une sensation plus naturelle de conduite qui permet à la bicyclette de pencher lors des virages (fig. Tr_2).

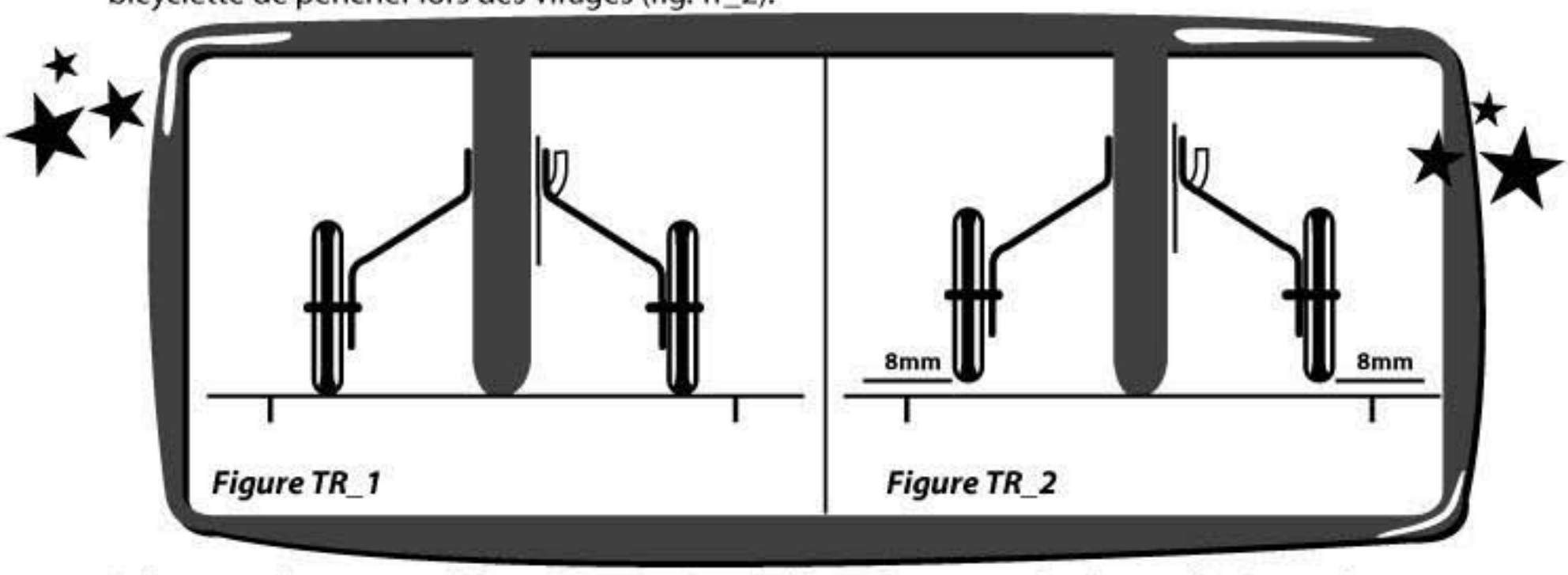


Figure TR_1

Figure TR_2

La hauteur des roues stabilisatrices peut être réglée en desserrant les écrous d'essieu arrière et en glissant les supports vers le haut ou vers le bas.



MISE EN GARDE

Assurez-vous que les écrous d'essieu arrière sont solidement vissés après le réglage ou l'installation des roues stabilisatrices avant d'enfourcher la bicyclette.



REMARQUE

Si votre bicyclette n'était pas équipée de roues stabilisatrices et que vous prévoyez en installer, nous vous conseillons de vérifier d'abord si l'essieu de la roue arrière est assez long pour y fixer les roues stabilisatrices. Pour installer des roues stabilisatrices à votre bicyclette, veuillez vous référer aux directives fournies par le fabricant de roues stabilisatrices.



REMARQUE

Les roues stabilisatrices ne peuvent pas être installées sur une bicyclette dotée d'un dérailleur arrière.

ACCESSOIRES

Il existe une variété d'accessoires et de sonneries pouvant être installés sur votre bicyclette. Veuillez vous référer aux directives fournies par le fabricant pour leur installation.

SÉCURITÉ

Les bicyclettes ayant un diamètre de roue de moins de 16 po et une hauteur maximale de selle entre 435 et 635 mm sont considérées comme des « bicyclettes de trottoir ». Toutes les " bicyclettes de trottoir " fabriquées par Pride sont conformes aux normes nationales relativement au taux minimum de substances toxiques qu'elles contiennent. Toutes les bicyclettes ont été soumises à des tests par un laboratoire d'essai homologué et ont réussi avec succès tous les tests. Les enfants conduisant des " bicyclettes de trottoir " ne doivent jamais être laissés sans supervision, ne jamais rouler le soir et ne jamais rouler dans des endroits où il y a de la circulation automobile.

Garde-chaînes

Toutes les bicyclettes pour enfants fabriquées par Pride sont équipées de garde-chaînes complets ou semi-complets. Le garde-chaîne est obligatoire et ne doit en aucun cas être enlevé. Si le garde-chaîne est endommagé et que la chaîne ou le plateau deviennent exposés, assurez-vous de remplacer le garde-chaîne avant que l'enfant ne roule à bicyclette.

the pridegroup
3375 14th Avenue, Unit # 7, Markham, Ontario Canada L3R 0H2
Phone: 1-800-387-7433 Fax: 905-947-8214

RÉVISION ET ENTRETIEN

Vous voulez réviser et entretenir vous-mêmes votre bicyclette ? Tout dépend de votre niveau de compétences et d'expérience et si vous possédez les outils nécessaires pour le faire.

De nombreuses révisions et réparations de bicyclette nécessitent des connaissances et des outils spéciaux. Ne faites aucun réglage ou révision de votre bicyclette si vous avez le mondre doute quant à vos capacités à les exécuter adéquatement. Une révision ou un réglage inadéquats d'un problème semblant relativement mineur pourrait l'aggraver et résulter en des réparations professionnelles dispendieuses ou le besoin de remplacer les pièces.

MISE EN GARDE Si vous avez le moindre doute du résultat d'une réparation que vous avez effectuée, n'utilisez pas votre bicyclette. Amenez-la chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire vérifier ou pour compléter la réparation.

Période de rodage : Votre bicyclette durera plus longtemps et fonctionnera mieux si vous la rodez avant de l'utiliser à son maximum. Les câbles de commandes s'étireront et les rayons se placeront durant les 30 premiers jours où vous roderez votre bicyclette. À ce moment, votre bicyclette devra être réglée. Le « contrôle de sécurité de 60 secondes de Pride » servira à identifier les éléments ayant besoin d'être réajustés, mais même si tout vous semble aller pour le mieux, nous vous conseillons de faire régler votre bicyclette à la fin de la période de 30 jours.

REMARQUE Les signes normaux d'une bicyclette en rodage sont des changements inexacts de vitesses, des freins lâches et des roues voilées. Ces signes sont normaux et on devrait s'y attendre.

ENTRETIEN GÉNÉRAL

1. Avant d'enfourcher votre bicyclette : faites le " contrôle de sécurité de 60 secondes de Pride "

2. Après chaque longue ou rude randonnée : si la bicyclette a été exposée à de l'eau, de la terre, du sable ou du gravier ou au moins à tous les 160 km, nettoyez votre bicyclette et huilez légèrement la chaîne et l'entraînement : essuyez l'excès d'huile. Essuyez les câbles pour enlever la saleté des endroits où le fil interne entre et sort des gaines extérieures.

REMARQUE Il existe différents lubrifiants selon le climat. Discutez avec votre détaillant de bicyclettes pour savoir quel lubrifiant convient le mieux à votre climat.

MISE EN GARDE Ne jamais utiliser du WD-40 ou d'autres solvants pour huiler la chaîne ou les câbles de votre bicyclette.

3. Après chaque longue ou rude randonnée ou après 10 à 20 heures de conduite, appuyez sur le frein avant et secouez la bicyclette vers l'avant et vers l'arrière. Semble-t-elle solide ? Si vous sentez ou entendez un bruit sourd lorsque vous la secouez vers l'avant et vers l'arrière, le jeu de direction de votre bicyclette est probablement lâche. N'effectuez pas ce réglage vous-mêmes. Amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire vérifier.

4. Tenez une pédale et secouez-la vers l'intérieur et vers l'extérieur de l'axe de la bicyclette. Répétez avec l'autre pédale. Y-a-t-il quelque chose de lâche ? Si c'est le cas, le roulement de pédalier ou le roulement des pédales pourraient être lâches. Amenez votre bicyclette chez un mécanicien compétent de vélos pour la faire vérifier.

5. Regardez les porte-patins. Commencent-t-ils à avoir l'air usé ? Touchent-ils à la jante de la roue de façon égale ? Commencez-vous à entendre des grincements lorsque vous freinez ? Si c'est le cas, les porte-patins devraient être remplacés.

6. Vérifiez les câbles de commandes et leurs gaines. Présentent-ils de la rouille ? Sont-ils tortillés ? Ou usés ? Si c'est le cas, faites-les remplacer.

7. Pincez chaque paire de rayons contigus (au croisement) des deux côtés de la roue. Semblent-ils avoir la même tension ? S'ils semblent lâches, vos roues doivent être dévoilées.

8. Vérifiez le cadre, surtout où le tube a été soudé, le guidon, la potence et la tige de selle pour détecter toute rayure profonde, fente ou décoloration. Ces signes indiquent le stress et la fatigue du métal. Dépendamment de leur type et de leur endroit, ils pourraient être des signes d'usure normale ou des signes qu'une pièce risque de lâcher. Vous devriez tout de même montrer ces signes à votre mécanicien compétent de vélos.

9. Assurez-vous de vérifier que tous les accessoires après fabrication et les pièces originales sont solidement vissés et fixés.

10. Lorsque vous roulez à bicyclette, remarquez-vous que la chaîne glisse même lorsque les vitesses changent correctement ? Si c'est le cas, il se peut que vous ayez à remplacer la chaîne et/ou la roue libre.

EXIGENCES DU COUPLE DE SERRAGE

Lorsque vous effectuez des réglages de routine sur les écrous et les boulons, nous vous recommandons d'utiliser une clé dynamométrique pour empêcher de trop serrer et prévenir les dommages au filetage. Voici les éléments clés qui doivent être serrés à l'aide d'une clé dynamométrique :

Éléments	Couple
Écrous d'essieu avant	22 - 27 Newtons-mètres
Écrous d'essieu arrière	24 - 29 Newtons-mètres
Écrou de serrage de collier du guidon	17 - 19 Newtons-mètres
Boulon de potence	17 - 19 Newtons-mètres
Écrous de serrage de collier de la selle	12 - 17 Newtons-mètres
Écrou de pincement de la tige de la selle	15 - 19 Newtons-mètres
Écrou de serrage des câbles de freins	7 - 11 Newtons-mètres
Écrou de boulon central de l'étrier de frein	12 - 17 Newtons-mètres
Écrou de la manivelle à emmanchement carré	27 Newtons-mètres

RÉVISION ET ENTRETIEN

Vous trouverez ci-dessous les lignes directrices générales concernant la révision régulière et le remplacement des pièces de votre bicyclette. Si vous remarquez des signes d'alarme, que ce soit lorsque vous effectuez le contrôle de sécurité de 60 secondes de Pride ou lorsque vous roulez à bicyclette, faites immédiatement vérifier votre bicyclette.

PIÈCES	ACTION	QUAND	SIGNAUX D'ALARME
Réglage de la bicyclette	Révision	aux 6 à 12 mois	Vitesses ne changent pas, freins lâches, roues dévoilées, cognements ou bruits sourds
Coussinets du jeu de direction	Réglage et graissage / remplacement	aux 6 à 12 mois	Difficulté à tourner le guidon, cognements ou bruits sourds
Coussinets du jeu de pédalier	Réglage et graissage / remplacement	aux 6 à 12 mois	Difficulté à pédaler ou pédales lâches, cognements ou bruits sourds
Coussinets des essieux de roues	Réglage et graissage / remplacement	aux 6 à 12 mois	Mouvement latéral des roues, cognements ou bruits sourds
Dévoilement des roues	Réglage	aux 3 à 6 mois	Roues qui oscillent, rayons lâches
Câbles	Huilage	1 fois par semaine	Ils se coincent en changeant les vitesses ou au freinage
Remplacement des câbles	Remplacement	aux 6 à 12 mois	Câbles intérieurs rouillés, câbles usés, difficulté à changer de vitesses, à freiner
Pneus	Remplacement	aux 12 mois	Perte d'adhérence, bande de roulement réduite, usure localisée
Patins de frein	Remplacement / réglage	aux 12 mois	Décentrés des jantes, grincement au freinage
Remplacement des pédales	Remplacement	aux 24 mois	Cognements ou bruits sourds, pédales lâches
Chaîne	Lubrification	1 fois par semaine	Grincements
Remplacement de la chaîne	Remplacement	aux 12 à 24 mois	Glisse lorsqu'on n'est pas en train de changer les vitesses**1
Remplacement de la roue libre / cassette	Remplacement	aux 12 à 24 mois	Glisse lorsqu'on n'est pas en train de changer les vitesses**1
Remplacement du plateau	Remplacement	aux 12 à 24 mois	Glisse lorsqu'on n'est pas en train de changer les vitesses
Galets de dérailleur	Huilage / remplacement	aux 12 à 24 mois	Difficulté à changer de vitesses
Remplacement des dérailleurs	Remplacement	au besoin	Difficulté à changer de vitesses

(**1) Toujours remplacer la chaîne et la roue libre / cassette au même moment. Ne jamais remplacer l'une sans remplacer l'autre en même temps.

NETTOYAGE

Pour que votre bicyclette continue à bien fonctionner, il est essentiel que vous mainteniez toutes les pièces mobiles exemptes de saleté. Utilisez de l'eau chaude savonneuse pour nettoyer et essuyez ensuite avec un linge sec. Pour les composantes détaillées comme les dérailleurs, vous voudrez peut -être utiliser un petit pinceau raide ou une brosse à dent.



MISE EN GARDE Ne jamais nettoyer les jantes ou les rotors de freins à disque avec un solvant. Il pourrait laisser un film gras pouvant sérieusement nuire au fonctionnement et à la sécurité du système de freinage. Utilisez un linge sec et propre ou lavez avec du savon et de l'eau.



MISE EN GARDE Ne jamais utiliser un système de lavage à haute pression pour nettoyer votre bicyclette. L'eau envoyée à haute pression enlèvera la graisse et l'huile de certaines parties et composantes de votre bicyclette pour y laisser pénétrer l'eau.



MISE EN GARDE Évitez de rouler à bicyclette où il y a de l'eau salée. L'eau salée fera rouiller le cadre, les pièces et les câbles de votre bicyclette.

Surfaces chromées : Plusieurs pièces et cadres possèdent des surfaces chromées. Ces dernières sont plus susceptibles à la rouille et au ternissement que les surfaces peintes régulières. Pour en prendre soin correctement, nous vous conseillons de les endure d'un produit protecteur qui peut être acheté dans les grands magasins de produits automobiles.

LUBRIFICATION

Après avoir nettoyé votre bicyclette et avant de l'entreposer, il est important de la lubrifier. Pour maintenir votre bicyclette en bon état, il est important de la lubrifier lorsqu'elle est neuve et à intervalles réguliers, surtout après avoir roulé sous la pluie, dans l'eau ou sur un terrain boueux. Consultez le détaillant de votre bicyclette pour savoir quel lubrifiant convient le mieux à votre bicyclette. Vous devez porter une attention particulière aux directives suivantes :

Chaîne: En vous tenant à côté de la bicyclette et en pédalant vers l'arrière avec votre main, appliquez l'huile sur le dessus de la chaîne. Assurez-vous que l'huile couvre toute la longueur de la chaîne. Essuyez le surplus d'huile avec un linge sec.

ENTREPOSAGE

Si vous n'utilisez pas votre bicyclette régulièrement ou si vous ne l'utiliserez pas durant l'hiver, voici quelques trucs qui garantiront qu'elle demeure en bon état.

a. Assurez-vous qu'elle est propre et lubrifiée avant de l'entreposer.
b. Toujours entreposer dans un endroit sec.
c. Ne pas entreposer dans un endroit où il y a de la lumière directe du soleil : les rayons ultraviolets décoloreront la peinture et assècheront les pneus et les pièces en plastique.
d. Pour protéger les pneus, nous vous conseillons d'entreposer votre bicyclette en la suspendant du sol.
e. Assurez-vous que les pneus sont toujours maintenus légèrement gonflés.
f. Ne pas entreposer près de moteurs électriques.
g. Ne pas couvrir d'une bâche en plastique, car elle retiendra la condensation et fera rouiller les pièces et le cadre.
h. Si vous entreposez votre bicyclette pendant une saison (hiver) ou plus longtemps, nous vous conseillons de graisser légèrement les pièces principales pour les empêcher de rouiller.

Ne PAS graisser les jantes des roues.

MISE EN GARDE

PIÈCES DE RECHANGE ORIGINALES

Votre bicyclette se compose de plus de 50 pièces différentes. Chacune d'elle a été soigneusement choisie par nos concepteurs et nos chefs de produit afin de garantir leur compatibilité avec le cadre de votre bicyclette, leur qualité supérieure et de s'assurer qu'elles s'adaptent parfaitement aux autres pièces pour vous offrir ce qu'il y a de mieux en termes de qualité et de performance. C'est pourquoi, il est important dans la mesure du possible d'utiliser exclusivement des pièces de rechange originales. Votre bicyclette pourra ainsi continuer à fonctionner de la même façon que lorsque vous en avez fait l'achat. Un mécanicien compétent de vélos peut vous recommander d'autres pièces de rechange si les pièces originales ne sont pas disponibles.

Veuillez prendre note de l'importance d'utiliser seulement des pièces de rechange originales pour les composants dont la sécurité est cruciale.

MISE EN GARDE

SÉCURITÉ ET PRÉVENTION DU VOL

Pendant que vous lisez ce manuel de l'utilisateur, une bicyclette est probablement en train de se faire voler et la plupart d'entre elles ne sont jamais retournées aux propriétaires légitimes, même si elles sont retrouvées. Pour éviter que cela ne vous arrive, vous pouvez prendre les quelques précautions suivantes :

Inscrivez le numéro de série de votre bicyclette. Ce dernier est gravé en usine sur le cadre. Il est situé dans l'un des endroits suivants : (1) sous le jeu de pédalier (2) sur le devant du tube de direction (3) à l'intérieur de la patte arrière.

Si vous devez laisser votre bicyclette sans surveillance, même durant une minute, assurez-vous de la verrouiller à un objet solidement ancré à l'aide d'un cadenas de bonne qualité. Ces cadenas peuvent être achetés chez le détaillant où vous vous êtes procuré votre bicyclette.

Le détaillant de votre bicyclette ne consigne pas le numéro de série de votre bicyclette. Vous êtes responsable de le noter après votre achat.

REMARQUE

Lorsque vous verrouillez votre bicyclette, assurez-vous d'enlever tout accessoire n'étant pas solidement fixé, comme une pompe, des sacs de selle ou des ordinateurs. De plus, assurez-vous de verrouiller ou d'enlever toute pièce à levier de blocage rapide, comme la selle ou les roues.

REMARQUE

QUE FAUT-IL EMPORTER

Sauf si vous ne prenez qu'un court tour de bicyclette dans le voisinage ou si vous pouvez marcher à la maison ou appeler quelqu'un pour qu'il puisse vous ramener à la maison si quelque chose brise, vous ne devriez jamais partir sans l'équipement d'urgence suivant :

- Des clés hexagonales de 4 mm, 5 mm et de 6 mm. On les utilise pour serrer la plupart des boulons de votre bicyclette.
- Une trousse de réparation de crevaison et une chambre à air de rechange.
- Un démonte-pneu.
- Une pompe à pneu dotée de l'embout adéquat pour convenir à la valve de la chambre à air de votre bicyclette.
- Des pièces d'identité, en cas d'accident.

Les articles ci-dessus (à l'exception de vos cartes d'identité) peuvent être achetés chez votre détaillant de bicyclettes.

ACCESSOIRES

À mesure que vous utilisez votre bicyclette plus souvent, vous développerez des préférences personnelles et des exigences selon votre style, la distance que vous parcourez généralement à bicyclette et votre niveau de confort. Pour satisfaire ces exigences, il existe toute une gamme d'accessoires de rechange disponible chez votre détaillant de bicyclettes. Selon la bicyclette que vous avez achetée, certains accessoires devront être installés par un professionnel ou coupés sur mesure et d'autres pourront être installés par vous-même. Peu importe, ils visent tous à faire en sorte que vous profitiez pleinement de votre nouvelle bicyclette. Voici ci-dessous quelques conseils sur les accessoires :

Ordinateur de bicyclette

Comme le tableau de bord d'une voiture, cet accessoire vous donne de l'information au sujet de votre bicyclette et de votre propre performance. Un écran rétroéclairé à DEL, fixé à votre guidon recueille l'information sur votre vitesse et la distance parcourue à l'aide d'un capteur monté sur les roues. Parmi les caractéristiques additionnelles offertes sur certains modèles, notons : la cadence, le rythme cardiaque, un chronomètre et la puissance débitée. Nous vous conseillons de faire installer cet accessoire par un professionnel.

Lumières fonctionnant à piles

Elles sont essentielles si vous roulez le soir. Il existe de nombreuses options de lumières avant et arrière. La plupart se montent rapidement à votre guidon et votre tige de selle à l'aide d'un tournevis. Elles augmentent votre visibilité pour les automobilistes venant en sens inverse et ceux vous suivant tout en vous aidant à mieux voir dans les rues mal éclairées.

Bouteilles d'eau, porte-bidons et gourdes

Si vous prévoyez rouler pour une certaine période de temps, vous devez rapidement pouvoir vous hydrater. Les porte-bidons en aluminium et en plastique peuvent être fixés à votre bicyclette pour tenir des bouteilles d'eau. Vous pouvez également essayer un sac-gourde doté d'un système souple d'une plus grande capacité dont le contenu peut être bu à l'aide d'un tube fixé à la bretelle.
**Les cadres de bicyclettes ne sont pas tous conçus pour avoir un porte-bidon. Veuillez consulter votre détaillant pour vous assurer que votre bicyclette peut être dotée de cet accessoire.

Vêtements, gants et chaussures de cyclisme
Les tissus techniques et les chaussures à semelles rigides sont des produits essentiels au cycliste moderne. Ils rehausseront votre confort, amélioreront votre performance et vous apprécierez davantage votre nouvelle bicyclette.

Selles
Les concepteurs de votre bicyclette se sont efforcés de choisir la selle qui convient le mieux à votre bicyclette et à son utilisation envisagée. Cela dit, ils savent aussi qu'ils ne pouvaient choisir une selle convenant au corps de tous. Vous pouvez facilement changer de selle et il y en a un grand choix. Vous pouvez changer votre selle complètement et choisir une selle pour le confort, dotée des coussinets de gelée, de ressorts à boudin et d'une assise plus large ou opter pour une selle orientée vers la performance, dotée d'une assise plus étroite, de matériaux légers et d'une base moins flexible. Plutôt que de changer votre selle au complet, il existe aussi des housses en gel pouvant être facilement enfilées sur la selle.

Avertisseurs et sonnettes
Si vous utilisez votre bicyclette pour vous rendre au travail ou si vous habitez dans un endroit où la circulation est dense, nous vous conseillons fortement d'équiper votre bicyclette d'une sonnette ou d'un avertisseur.



Votre achat d'une bicyclette fabriquée par Pride comprend la garantie limitée suivante qui remplace toute autre garantie expresse ou implicite. Cette garantie est consentie à l'acheteur initial et ne peut être transférée. Il n'est pas nécessaire de s'inscrire pour bénéficier de la garantie.

Cadre: Tout le cadre, à l'exception du support de dérailleur remplaçable, est garanti exempt de défauts dans les matériaux ou de défauts de fabrication à partir de la date d'achat pour aussi longtemps que l'acheteur original possède la bicyclette, conformément aux conditions de garantie décrites ci-dessous. Si le cadre brisait en raison d'un défaut dans les matériaux ou un défaut de fabrication durant la période de garantie, le cadre ou la bicyclette sera remplacé(e) sans frais, conformément aux conditions de garantie décrites ci-dessous.

Autres pièces : Toutes les pièces de la bicyclette, y compris la fourche, mais à l'exception des pneus et des chambres à air, sont garanties exemptes de défauts dans les matériaux ou de défauts de fabrication pour une période d'un (1) an à partir de la date d'achat par l'acheteur original, conformément aux conditions de garantie décrites ci-dessous. Toute pièce ne fonctionnant pas correctement en raison de défauts dans les matériaux ou de défauts de fabrication durant la période de garantie, ladite pièce sera remplacée sans frais, conformément aux conditions de garantie décrites ci-dessous

Pneus et chambres à air : Tous les pneus et toutes les chambres à air sont garantis exempts de défauts dans les matériaux ou de défauts de fabrication pour une période de trente (30) jours à partir de la date d'achat par l'acheteur original, conformément aux conditions de garantie décrites ci-dessous. Tout pneu ou toute chambre à air ne fonctionnant pas correctement en raison de défauts dans les matériaux ou de défauts de fabrication durant la période de garantie, ladite pièce sera remplacée sans frais, conformément aux conditions de garantie décrites ci-dessous.

CONDITIONS DE GARANTIE

1. L'acheteur original est tenu d'effectuer lui-même ou de soumettre la bicyclette à tous les entretiens et réglages raisonnables et nécessaires afin de maintenir la bicyclette en bon état. Cette garantie ne s'applique pas aux dommages causés par une installation incorrecte de pièces, au manque d'entretien adéquat de la bicyclette, au manque de réglage adéquat de toutes composantes, y compris, mais sans s'y limiter, les freins, les manettes de dérailleurs, les câbles et les dérailleurs, y compris le dévoilement des roues.

2. Cette bicyclette a été conçue pour servir de moyen de transport général et pour un usage récréatif. Elle n'est pas conçue pour résister à l'abus associé aux cascades ou aux sauts. Cette garantie deviendra immédiatement nulle et sans effet si vous exposez votre bicyclette à n'importe quelle action suivante : louer la bicyclette; la vendre; la donner; lui installer un moteur ou la modifier de quelque façon que ce soit; rouler à bicyclette avec plus d'une personne; ou utiliser la bicyclette pour faire des cascades ou des sauts.

3. Cette garantie ne couvre pas l'usure normale, les défectuosités dues au manque de réglage ou au manque d'entretien, les dommages causés par un entreposage ou un transport inadéquats, les dommages causés lors de la livraison, les dommages causés soit accidentellement ou volontairement par vous-mêmes ou une autre personne ainsi que les dommages résultant de l'utilisation de la bicyclette à des fins autres que celles envisagées.