

IMPORTANT

LIRE ATTENTIVEMENT AVANT L'UTILISATION

CONSERVER POUR RÉFÉRENCE ULTÉRIEURE



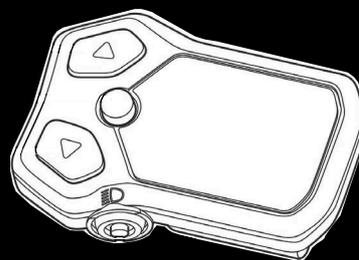
HERCULES

SHIMANO

Traduction du mode d'emploi original pour VTT électriques HERCULES avec entraînement SHIMANO

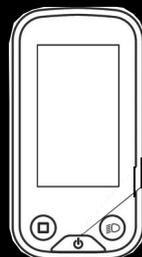
SHIMANO, SC-E5003

- 23-R-0002 NOS FS 2.2
- 23-R-0005 NOS 2.1
- 23-R-0006 NOS 2.1
- 24-Q-0078 NOS SUV 2.3
- 24-Q-0079 NOS SUV 2.3
- 24-R-0006 NOS FS 2.2



SHIMANO, SC-E6000

- 23-Q-0039 NOS FS SUV 2.1
- 23-Q-0040 NOS FS SUV 2.2
- 23-Q-0041 NOS SUV 2.1
- 23-Q-0042 NOS SUV 2.1
- 23-Q-0043 NOS SUV 2.1
- 23-Q-0044 NOS SUV 2.2
- 23-Q-0045 NOS SUV 2.2
- 23-Q-0046 NOS SUV 2.2



SHIMANO, SC-EM800

- 23-R-0001 NOS FS 2.1

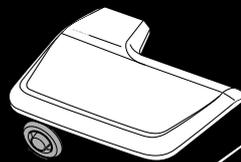


Table des matières

1	À propos de ce mode d'emploi	
1.1	Fabricant	10
1.2	Lois, normes et directives	10
1.3	Langue	10
1.3.1	Avertissements	10
1.3.2	Formats de texte	10
1.4	Pour votre information	11
1.5	Objectifs du mode d'emploi	11
1.6	Numéro de type et modèle	12
1.7	Numéro de cadre	12
1.8	Identifier le mode d'emploi	12
2	Sécurité	
2.1	Risques résiduels	13
2.1.1	Risque d'incendie et d'explosion	13
2.1.2	Choc électrique	15
2.1.3	Risque de chute	15
2.1.4	Risque d'amputation	15
2.1.5	Rupture de la clé	15
2.1.6	Pannes causées par Bluetooth®	16
2.2	Substances toxiques	17
2.2.1	Substances carcinogènes	17
2.2.2	Substances toxiques	17
2.2.3	Substances corrosives et irritantes	17
2.3	Exigences portant sur le cycliste	18
2.4	Personnes vulnérables	18
2.5	Équipement de protection individuel	18
2.6	Dispositifs de protection	18
2.7	Marquages de sécurité et consignes de sécurité	19
2.8	Comportement en cas d'urgence	19
2.8.1	Situation dangereuse dans le trafic routier	19
2.8.2	Écoulement de liquide de frein	19
2.8.3	Échappement de vapeurs de la batterie	20
2.8.4	Incendie de la batterie	20
2.8.5	Écoulement de lubrifiants et huiles hors de l'amortisseur arrière	20
2.8.6	Écoulement de lubrifiants et huiles hors de la fourche	21
2.9	Matières toxiques	22
2.9.1	Substances carcinogènes	22
2.9.2	Substances toxiques	22
2.9.3	Substances corrosives et irritantes	22
2.10	Exigences portant sur le cycliste	23
2.11	Personnes vulnérables	23
2.12	Équipement de protection individuel	23
2.13	Dispositifs de protection	23
2.14	Marquages de sécurité et consignes de sécurité	24
2.15	Comportement en cas d'urgence	24
2.15.1	Situation dangereuse dans le trafic routier	24
2.15.2	Écoulement de lubrifiants et huiles hors de la fourche	24
2.15.3	Écoulement de liquide de frein	24
2.15.4	Échappement de vapeurs de la batterie	25
2.15.5	Incendie de la batterie	26
2.15.6	Écoulement de lubrifiants et huiles hors de l'amortisseur arrière	26
3	Description	
3.1	Utilisation conforme	27

3.1.1	Utilisation non conforme	27
3.1.2	Domaine d'utilisation	28
3.2	Caractéristiques techniques du véhicule complet	30
3.2.1	Shimano	30
3.2.2	Poids total autorisé en charge (PTAC)	31
3.2.3	Conditions environnementales requises	32
3.3	Plaque signalétique année de modèle 24	33
3.3.1	Plaque signalétique année de modèle 23	34
3.4	Composants	35
3.4.1	Vue d'ensemble vélo de ville et tout chemin	35
3.4.2	Châssis	55
3.4.3	Roue	74
3.4.4	Frein	79
3.4.5	Selle	81
3.4.6	Tige de selle	83
3.4.7	Système d'entraînement mécanique	85
3.4.8	Système d'entraînement électrique SHIMANO	86
3.4.9	Batterie SIMPLON	88
3.4.10	Guidon avec ordinateur de bord SHIMANO SC-E5003	91
3.4.11	Ordinateur de bord SC-E6100	96
3.4.12	Avertissements et erreurs	98
3.4.13	Guidon avec SHIMANO SC-EM800	99
3.4.14	Frein à main	103
3.4.15	Changement de vitesse	104
3.4.16	Suspension et amortissement	106
3.4.17	Suspension et amortissement sur l'amortisseur arrière	110
3.4.18	Indicateur de charge (batterie)	112
4	Transport et stockage	
4.1	Transport	113
4.1.1	Utiliser la sécurité de transport	113
4.1.2	Transporter le vélo électrique	113
4.1.3	Expédier le vélo électrique	114
4.1.4	Transporter la batterie	114
4.1.5	Expédier la batterie	114
4.2	Poignées/points de levage prévus	114
4.3	Stocker	114
4.3.1	Mode de stockage de la batterie	114
4.3.2	Interruption de l'utilisation	115
5	Montage	
5.1	Déballage	116
5.2	Outils requis	116
5.3	Mise en service	117
5.3.1	Contrôler la batterie	117
5.3.2	Adapter le système de suspension au poids du cycliste	118
5.3.3	Ajuster la tige de selle LIMOTEC	119
5.3.4	Préparer la roue	120
5.3.5	Monter la roue dans une fourche SUNTOUR	121
5.3.6	Monter les pédales	125
5.3.7	Contrôler la potence et le guidon	126
5.4	Vendre le vélo électrique	126
6	Utilisation	
6.1	Risques et dangers	127
6.2	Conseils pour augmenter l'autonomie	129
6.3	Initiation et service après-vente	130
6.4	Régler le vélo électrique	130

6.4.1	Préparation	130
6.4.2	Position de conduite	131
6.4.3	Tige de selle	133
6.4.4	Selle	133
6.4.5	Guidon	140
6.4.6	Potence	142
6.4.7	Poignées	144
6.4.8	Pneus	145
6.4.9	Frein	147
6.4.10	Unité de commande et changement de vitesse	153
6.4.11	Suspension et amortissement	154
6.4.12	Régler le sag de la fourche de suspension	154
6.4.13	Régler le sag de l'amortisseur arrière	164
6.4.14	Régler l'amortisseur de détente de la fourche de suspension	170
6.4.15	Régler l'amortisseur de détente de l'amortisseur arrière	173
6.4.16	Feux	176
6.4.17	Ajuster l'ordinateur de bord SHIMANO 5003	178
6.4.18	Régler l'ordinateur de bord	179
6.4.19	Ajuster l'ordinateur de bord SHIMANO 800	185
6.4.20	Ouvrir le menu de réglage	187
6.4.21	Fermer le menu de réglage	187
6.4.22	Connecter un appareil externe	193
6.5	Accessoires	194
6.5.1	Siège enfant	194
6.5.2	Remorque	195
6.5.3	Support de téléphone portable	196
6.5.4	Pneus Tubeless et Airless	196
6.5.5	Ressort en spirale de la fourche suspendue	196
6.5.6	Porte-bagages	197
6.5.7	Sacoques et caisses à bagages	197
6.6	Équipement de protection individuel et accessoires pour la sécurité routière	198
6.6.1	Trajets dans des bike-parks ou en tout-terrain	198
6.6.2	Trajets sur des voies publiques	198
6.7	Avant chaque trajet	199
6.8	Utiliser la batterie	200
6.8.1	Retirer la batterie	200
6.8.2	Insérer la batterie	200
6.8.3	Charger la batterie	201
6.9	Redresser une potence à réglage rapide	202
6.10	Utiliser le porte-bagages	202
6.11	Rabattre la béquille latérale	203
6.12	Utiliser la selle	203
6.12.1	Utiliser la selle en cuir	203
6.13	Utiliser les pédales	203
6.14	Régler la hauteur de la selle avec la télécommande	204
6.14.1	Abaisser la selle	204
6.14.2	Monter la selle	204
6.15	Utiliser la sonnette	204
6.16	Utiliser le guidon	204
6.16.1	Utiliser un guidon multiposition	204
6.16.2	Utiliser des embouts de guidon	205
6.16.3	Utiliser des poignées en cuir	205
6.16.4	Régler l'amortisseur arrière	206
6.16.5	Régler l'amortisseur de compression de l'amortisseur arrière	209
6.17	Utiliser le système d'entraînement électrique SHIMANO 8000	213
6.17.1	Démarrer le système d'entraînement	213
6.17.2	Arrêter le système d'entraînement	213
6.18	Utiliser l'ordinateur de bord	214
6.18.1	Utiliser les feux	214

6.18.2	Utiliser l'assistance de poussée	214
6.18.3	Sélectionner le niveau d'assistance	215
6.18.4	Basculer entre les données de trajet	215
6.18.5	Réinitialiser la distance parcourue (DST)	215
6.18.6	Définir les unités d'affichage	216
6.18.7	Définir la vitesse au démarrage	216
6.19	Utiliser l'ordinateur de bord	217
6.19.1	Utiliser les feux	218
6.19.2	Utiliser l'assistance de poussée	219
6.19.3	Basculer entre les informations de voyage	220
6.20	Utiliser l'ordinateur de bord	222
6.20.1	Utiliser les feux	223
6.20.2	Sélectionner le niveau d'assistance	223
6.20.3	Utiliser l'assistance de poussée	224
6.20.4	Basculer entre les informations de voyage	224
6.21	Utiliser les freins	225
6.21.1	Utiliser le frein à main	225
6.21.2	Utiliser le frein à rétro pédalage	225
6.22	Changement de vitesse	226
6.22.1	Utiliser le dérailleur	226
6.23	Utiliser la suspension et l'amortissement	227
6.23.1	Bloquer la suspension	227
6.23.2	Régler l'amortisseur de compression de la fourche de suspension	228
6.24	Stationnement	234
6.24.1	Replier la potence à réglage rapide	235
6.24.2	Rabattre la pédale	235

7 Nettoyage, entretien et inspection

7.1	Avant chaque trajet	240
7.1.1	Contrôler les dispositifs de protection	240
7.1.2	Contrôler le cadre	240
7.1.3	Contrôler la fourche	240
7.1.4	Contrôler l'amortisseur arrière	240
7.1.5	Contrôler le porte-bagages	240
7.1.6	Contrôler les garde-boue	240
7.1.7	Contrôler la concentricité de la roue	240
7.1.8	Contrôler l'attache rapide	241
7.1.9	Contrôler la tige de selle suspendue	241
7.1.10	Contrôler la sonnette	241
7.1.11	Contrôler les poignées	241
7.1.12	Contrôler le cache USB	241
7.1.13	Contrôler les feux	241
7.1.14	Contrôler les freins	241
7.2	Après chaque trajet	242
7.2.1	Nettoyer les feux et les réflecteurs	242
7.2.2	Nettoyer la fourche suspendue	242
7.2.3	Entretien de la fourche de suspension	242
7.2.4	Nettoyer les pédales	242
7.2.5	Nettoyer les freins	242
7.2.6	Nettoyer la tige de selle suspendue	242
7.2.7	Nettoyer l'amortisseur arrière	242
7.3	Nettoyage complet	243
7.3.1	Nettoyer l'ordinateur de bord et l'unité de commande	243
7.3.2	Nettoyer la batterie	243
7.3.3	Nettoyer le moteur	243
7.3.4	Nettoyer le cadre, la fourche, le porte-bagages, les garde-boue et la béquille latérale	244
7.3.5	Nettoyer la potence	244

7.3.6	Nettoyer le guidon	244
7.3.7	Nettoyer les poignées	244
7.3.8	Nettoyer la tige de selle	244
7.3.9	Nettoyer la selle	245
7.3.10	Nettoyer les pneus	245
7.3.11	Nettoyer les rayons et écrous de rayon	245
7.3.12	Nettoyer le moyeu	245
7.3.13	Nettoyer les éléments du changement de vitesse	245
7.3.14	Nettoyer le dérailleur arrière SRAM AXS	245
7.3.15	Nettoyer la cassette, les roues dentées et le dérailleur avant	246
7.3.16	Nettoyer les freins	246
7.3.17	Nettoyer le disque de frein	246
7.3.18	Nettoyer la courroie	246
7.3.19	Nettoyer la chaîne	247
7.4	Entretien	248
7.4.1	Entretien le cadre	248
7.4.2	Entretien la fourche	248
7.4.3	Entretien le porte-bagages	249
7.4.4	Entretien le garde-boue	249
7.4.5	Entretien la béquille latérale	249
7.4.6	Entretien la potence	249
7.4.7	Entretien le guidon	249
7.4.8	Entretien les poignées	250
7.4.9	Entretien la tige de selle	250
7.4.10	Entretien la jante	250
7.4.11	Entretien la selle en cuir	251
7.4.12	Entretien le moyeu	251
7.4.13	Entretien les écrous de rayon	251
7.4.14	Entretien le changement de vitesse	251
7.4.15	Entretien les pédales	251
7.4.16	Entretien la chaîne	252
7.4.17	Entretien la batterie	252
7.4.18	Entretien les freins	253
7.4.19	Lubrifier un tube de tige de selle EIGHTPINS	253
7.5	Inspection	254
7.5.1	Contrôler la roue	254
7.5.2	Contrôler le système de freinage	258
7.5.3	Contrôler la chaîne	260
7.5.4	Contrôler la courroie	262
7.5.5	Contrôler les feux	265
7.5.6	Contrôler la potence	266
7.5.7	Contrôler le guidon	266
7.5.8	Contrôler la selle	266
7.5.9	Contrôler la tige de selle	266
7.5.10	Contrôlez la pédale.	266
7.5.11	Contrôler le changement de vitesse	267

8 Inspection et maintenance

8.1	Première inspection	270
8.2	Inspection complète	270
8.3	Maintenance spécifique des composants	270
8.4	Effectuer la première inspection	273
8.5	Effectuer une inspection complète.	274
8.5.1	Inspecter le cadre	282
8.5.2	Inspecter le porte-bagages	282
8.5.3	Inspecter et maintenir l'amortisseur arrière	282
8.5.4	Inspecter le moyeu de transmission	283
8.5.5	Inspecter la potence	284

8.5.6	Inspecter et graisser le palier de direction	284
8.5.7	Inspecter l'axe avec attache rapide	284
8.5.8	Inspecter la fourche	285
8.5.9	Inspecter la tige de selle	286
8.5.10	Couple de serrage	288
9	Recherche des erreurs, correction des pannes et réparation	
9.1	Prévenir les douleurs	299
9.1.1	Douleurs liées à la position assise	300
9.1.2	Douleurs aux hanches	300
9.1.3	Douleurs dorsales	300
9.1.4	Douleurs à la nuque et aux épaules	301
9.1.5	Mains engourdis ou douloureuses	301
9.1.6	Douleurs aux cuisses	301
9.1.7	Douleurs aux genoux	302
9.1.8	Douleurs aux pieds	302
9.2	Recherche d'erreur SHIMANO 5003	303
9.2.1	Le système d'entraînement ou l'écran ne démarrent pas	303
9.2.2	Messages d'avertissement et LED	303
9.3	Fonction d'assistance	303
9.4	Batterie	305
9.5	Éclairage	306
9.5.1	Erreur de l'ordinateur de bord	307
9.6	Divers	307
9.6.1	Message d'erreur SHIMANO 5003	308
9.7	Recherche d'erreur système d'entraînement SHIMANO 800	311
9.7.1	Le système d'entraînement ou l'ordinateur de bord ne démarrent pas	311
9.7.2	Message d'avertissement et d'erreur	311
9.7.3	Erreur dans l'assistance	311
9.7.4	Erreur de batterie	313
9.7.5	Erreur de l'ordinateur de bord	314
9.7.6	L'éclairage ne fonctionne pas	314
9.7.7	Autres erreurs	315
9.7.8	SHIMANO 8000	316
9.7.9	Résoudre les problèmes de freins à disque	319
9.7.10	Résoudre les problèmes de fourche de suspension SR SUNTOUR	320
9.7.11	Résoudre les problèmes de fourche de suspension ROCKSHOX	324
9.7.12	Résoudre les problèmes avec l'amortisseur arrière SR SUNTOUR	328
9.7.13	Résoudre les problèmes de roue libre	332
9.7.14	Résoudre les problèmes d'éclairage	333
9.7.15	Résoudre les problèmes de pneus	333
9.7.16	Résoudre les problèmes de tige de selle	333
9.7.17	Résoudre les autres erreurs	334
9.8	Réparations chez le revendeur spécialisé	335
9.8.1	Pièces et lubrifiants d'origine	335
9.8.2	Réparer le cadre	335
9.8.3	Réparer la fourche de suspension	335
9.8.4	Remplacer les feux	336
9.8.5	Régler le phare avant	336
9.8.6	Contrôler le libre mouvement du pneu par rapport à la fourche suspendue	336
10	Recyclage et mise au rebut	
10.1	Directives sur l'élimination des déchets	337
11	Documents	
11.1	Protocole de montage	339
11.2	Protocole d'inspection et de maintenance	342

12	Glossaire	
12.1	Abréviations	349
12.2	Concepts simplifiés	349
13	Annexe	
I.	Traduction de la déclaration de conformité CE/UE originale	350
II.	Déclaration de conformité RED	352
III.	Déclaration de conformité de la partie de machine	354
14	Index des mots-clés	

Merci de votre confiance !

Les vélos électriques tout-terrain HERCULES sont des équipements sportifs de haute qualité. Vous avez fait un bon choix. Le montage final, le conseil et la formation sont réalisés par votre revendeur spécialisé. Qu'il s'agisse de maintenance, de modification ou de réparation, votre revendeur spécialisé sera également à votre disposition à l'avenir.

Vous recevez ce mode d'emploi avec votre nouveau vélo électrique. Prenez le temps de vous familiariser avec votre nouveau vélo électrique. Respectez les conseils et suggestions dans le mode d'emploi. De cette manière, vous profiterez longtemps de votre vélo électrique. Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir et une bonne route en toute sécurité !

Pour toujours disposer du mode d'emploi pendant vos trajets, téléchargez le mode d'emploi sur votre téléphone à l'adresse Internet suivante :



<https://www.hercules-bikes.de/de/de/index/downloads.html>.

Copyright

© HERCULES GmbH

Toute diffusion ou reproduction de ce mode d'emploi, ainsi que la valorisation et la divulgation de son contenu, sont interdites à moins d'être expressément autorisées. Toute violation donne droit à dédommagement. Tous droits réservés pour les cas d'enregistrement de brevets ou de modèles ou dessins.

Sous réserve de modifications internes.

Les informations contenues dans le mode d'emploi contiennent des spécifications techniques valides à la date de l'impression. Outre les fonctions décrites ici, des modifications logicielles peuvent apporter à tout moment des corrections d'erreurs ou des extensions de fonctions.

Les modifications importantes sont intégrées dans une nouvelle version du mode d'emploi. Toutes les modifications ainsi que les nouvelles versions du mode d'emploi sont publiées sur la page Internet suivante :

<https://www.hercules-bikes.de/de/de/index/downloads.html>

Rédaction

Texte et images :
ZEG Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft eG
Longericher Straße 2
50739 Köln, Germany

Traduction

ElaN Languages
Bahnhofstraße 27
78713 Schramberg, Germany

Adresse de contact en cas de question, problème ou pour obtenir une version imprimée de ce mode d'emploi :

tecdoc@hercules-bikes.de

1 À propos de ce mode d'emploi

1.1 Fabricant

HERCULES GmbH
Longericher Straße 2
50739 Köln, Germany

Tél. : +49 4473 92617 0
Fax : +49 4473 92617 29
E-mail : info@hercules-bikes.de

1.2 Lois, normes et directives

Le mode d'emploi tient compte des exigences essentielles des normes suivantes :

- Directive 2006/42/CE Machines
- Directive 2011/65/UE RoHS, Limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques
- Directive 2014/30/UE Compatibilité électromagnétique
- Directive Basse tension 2014/35/UE conformément à l'Annexe I, n° 1.5.1 de la directive Machines 2006/42/CE
- Norme EN ISO 20607:2019, Sécurité des machines – Notice d'instructions – Principes rédactionnels généraux,
- EN 15194:2017, Cycles – Cycles à assistance de pédalage équipés d'un entraînement auxiliaire à motorisation électrique – Bicyclettes EPAC **à l'exception de la section 6 Mode d'emploi, pour cela norme harmonisée EN ISO 20607:2019**
- Pour les vélos tout-terrain : DIN EN 17404, Cycles – Cycles à assistance électrique – Bicyclettes tout terrain EPAC
- Pour les vélos de transport : DIN 79010:2020, Cycles – Bicyclettes de transport et utilitaires – Exigences et méthodes d'essai pour les vélos usage général avec des charges élevées.

1.3 Langue

- Le mode d'emploi original est rédigé en allemand. Aucune traduction n'est valable sans le mode d'emploi original.

1.3.1 Avertissements

Des avertissements indiquent les situations et actions dangereuses. Vous trouverez trois catégories d'avertissements dans le mode d'emploi :



En cas de non-respect, peut entraîner des blessures graves voire mortelles. Niveau de risque moyen.



En cas de non-respect, peut entraîner des blessures légères ou moyennes. Niveau de risque faible.

Remarque

En cas de non-respect, peut entraîner des dommages matériels.

1.3.2 Formats de texte

Vous trouverez dix formats de texte dans le mode d'emploi :

Style d'écriture	Utilisation
<u>souligné en bleu</u>	Lien
<u>souligné en gris</u>	Références croisées
✓	Conditions requises
▶	Instructions d'action sans ordre spécifique
6	Instructions d'action dans l'ordre indiqué
⇒	Résultat de l'étape d'action
VERROUILLÉ	Affichage à l'écran
•	Listes
S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement	L'emploi de composants en option est indiqué par une remarque sous le titre

Tableau 281 : Formats de texte

1.4 Pour votre information

Pour plus de lisibilité, différentes icônes sont utilisées.

	Texte pour le revendeur spécialisé
	Remarque sur le remplacement de composants
	Remarque en matière de fitness



Les chapitres destinés aux revendeurs spécialisés sont indiqués sur fond bleu et marqués d'un symbole de clé à molette. Le personnel spécialisé est constitué par des personnes formées (mécatroniciens ou mécaniciens deux-roues ou similaires). Dans ces sections, l'objectif est que le personnel spécialisé effectue en toute sécurité le montage initial, l'ajustement, l'inspection et la réparation. Pour assurer un meilleur service après-vente, le personnel spécialisé doit également lire les chapitres destinés au cycliste et à l'exploitant. Lors des travaux, tous les protocoles des chapitres 11.1 et 11.2 doivent toujours être remplis.

1.5 Objectifs du mode d'emploi

Le mode d'emploi fait partie intégrante du vélo électrique. Si le vélo est cédé un jour, le mode d'emploi doit donc être transmis au propriétaire suivant.

Ce mode d'emploi est destiné à fournir aux utilisateurs les informations dont ils ont besoin pour pouvoir utiliser le vélo électrique concerné de façon sûre et efficace pendant tout son cycle de vie, en tenant compte d'une utilisation incorrecte raisonnablement prévisible.

Le mode d'emploi est conçu pour les vélos électriques vendus en ligne. Une initiation par le revendeur spécialisé n'est donc pas nécessaire.

Dans les sections sur fond blanc, l'objectif est que les personnes novices sur le plan technique comprennent, montent, règlent, utilisent et nettoient le vélo électrique de manière sûre et qu'elles soient capables d'identifier et de corriger une erreur.

Chapitre		Cycliste	Revendeur spécialisé
1	À propos de ce mode d'emploi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Description	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Transport et stockage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.1	Montage Revendeur spécialisé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.2	Montage client final	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Utilisation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Nettoyage, entretien et inspection	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Inspection et maintenance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.1	Prévenir les douleurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.6	Recherche des erreurs et correction des pannes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.8	Réparation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Recyclage et mise au rebut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Documents	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Glossaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	Annexe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	Index des mots-clés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tableau 282 : Groupes cibles de chaque chapitre

1.6 Numéro de type et modèle

Le mode d'emploi fait partie des vélos électriques avec les numéros de type :

Numéro de type	Modèle	Type de vélo électrique
23-Q-0039	NOS FS SUV 2.1	Véhicule tout-terrain
23-Q-0040	NOS FS SUV 2.2	Véhicule tout-terrain
23-Q-0041	NOS SUV 2.1	Véhicule tout-terrain
23-Q-0042	NOS SUV 2.1	Véhicule tout-terrain
23-Q-0043	NOS SUV 2.1	Véhicule tout-terrain
23-Q-0044	NOS SUV 2.2	Véhicule tout-terrain
23-Q-0045	NOS SUV 2.2	Véhicule tout-terrain
23-Q-0046	NOS SUV 2.2	Véhicule tout-terrain
23-R-0001	NOS FS 2.1	Véhicule tout-terrain
23-R-0002	NOS FS 2.2	Véhicule tout-terrain
23-R-0005	NOS 2.1	Véhicule tout-terrain
23-R-0006	NOS 2.1	Véhicule tout-terrain
24-Q-0078	NOS SUV 2.3	Véhicule tout-terrain
24-Q-0079	NOS SUV 2.3	Véhicule tout-terrain

Tableau 283 : Numéro de type, modèle et type de vélo électrique

1.7 Numéro de cadre

Chaque cadre est doté d'un numéro de cadre individuel estampé (voir illustration 2). Le numéro de cadre permet d'affecter le vélo électrique à son propriétaire. Le numéro de cadre constitue le signe d'identification le plus important pour la confirmation du droit de propriété.

1.8 Identifier le mode d'emploi

Le numéro d'identification du mode d'emploi se trouve sur chaque page en bas à gauche.

Le numéro d'identification est composé du numéro de document, de la version de publication et de la date de publication.

Numéro d'identification MY24HM2 - 14_1.0_31.01.2024

2 Sécurité

2.1 Risques résiduels

Les vélos électriques présentent les risques résiduels suivants :

- Risque d'incendie et d'explosion
- Choc électrique
- Risque de chute
- Risque d'amputation
- Rupture de la clé
- Pannes causées par Bluetooth®



2.1.1 Risque d'incendie et d'explosion

Ne jamais charger en présence d'une erreur critique

Si un chargeur est branché au système d'entraînement électrique alors qu'une erreur critique est signalée, la batterie risque d'être endommagée et de prendre feu.

- ▶ Branchez le chargeur uniquement à un système d'entraînement électrique sans défaut.

Prévenir la pénétration d'eau

La batterie est uniquement protégée contre les projections d'eau. Une infiltration d'eau peut causer un court-circuit. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Ne plongez jamais la batterie dans l'eau.
- ▶ Si vous soupçonnez une pénétration d'eau, mettez la batterie hors service.

Éviter la chaleur

Des températures supérieures à 60 °C peuvent également entraîner des fuites de liquides de la batterie et endommager le boîtier. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Protégez la batterie de la chaleur.
- ▶ Ne la stockez jamais près d'un objet chaud.
- ▶ N'exposez jamais la batterie au rayonnement solaire de manière prolongée.
- ▶ Évitez les fortes variations de température.

Ne jamais utiliser un chargeur incorrect

Les chargeurs avec une tension excessive endommagent les batteries. Ceci peut entraîner un incendie ou une explosion.

- ▶ Utilisez uniquement des batteries autorisées pour le chargement.

Éviter les courts-circuits par pontage

Les objets métalliques peuvent court-circuiter les branchements de la batterie. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ N'insérez jamais d'agrafes de bureau, pièces de monnaie, clés et autres petites pièces dans la batterie.
- ▶ Déposez la batterie uniquement sur des surfaces propres. Évitez l'encrassement de la prise de chargement et des contacts, par exemple par du sable ou de la terre.

Gestion des batteries endommagées ou défectueuses

Les batteries défectueuses sont des marchandises dangereuses. Les batteries défectueuses comprennent :

- les cellules et batteries identifiées comme défectueuses pour des raisons de sécurité,
- les batteries épuisées ou dégazées,
- les cellules ou batteries ayant subi un dommage externe ou mécanique et
- les cellules ou batteries dont la sécurité n'a pas encore été contrôlée.

En cas de batteries endommagées ou défectueuses, l'électronique de sécurité peut tomber en panne. La tension résiduelle peut causer un court-circuit. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Utilisez et chargez uniquement des batteries et accessoires en bon état.
- ▶ N'ouvrez et ne réparez jamais les batteries.
- ▶ Une batterie présentant des dommages externes doit être immédiatement mise hors service.

- ▶ Après une chute ou un choc, mettez la batterie hors service pendant au moins 24 heures et observez-la.
- ▶ Contactez le revendeur spécialisé.

Stocker les batteries défectueuses

Le revendeur spécialisé élimine les batteries défectueuses.

- ▶ Amenez les batteries défectueuses du vélo électrique au revendeur spécialisé.



- ▶ Jusqu'à son élimination, stockez la batterie au sec dans un conteneur de sécurité conforme ADR SV 376, P908.



Illustration 1: Conteneur de sécurité, exemple

- ▶ Ne stockez jamais des batteries à proximité de matériaux inflammables.
- ▶ Éliminez les batteries défectueuses de manière conforme.

Éviter la surchauffe du chargeur

Le chargeur s'échauffe lors du chargement de la batterie. Un refroidissement insuffisant peut entraîner un incendie ou des brûlures aux mains.

- ▶ N'utilisez jamais le chargeur sur un support inflammable.
- ▶ Ne couvrez jamais le chargeur pendant le chargement.
- ▶ Ne chargez jamais la batterie sans surveillance.

Refroidir les freins et moteurs échauffés

Les freins et le moteur peuvent devenir très chauds lorsqu'ils fonctionnent. Le contact avec les freins peut entraîner une brûlure ou un incendie.

- ▶ Ne touchez jamais les freins ou le moteur tout de suite après un trajet.
- ▶ Ne gardez jamais le vélo électrique sur un support inflammable (herbe, bois, etc.) directement après un trajet.



2.1.2 Choc électrique

Ne jamais utiliser de composants secteur endommagés

Les chargeurs, câbles électriques et fiches endommagés accroissent le risque de choc électrique.

- ▶ Contrôlez le chargeur, le câble et la fiche avant chaque utilisation. N'utilisez jamais un chargeur endommagé.

Éviter les pénétrations d'eau

La pénétration d'eau dans le chargeur entraîne un risque de choc électrique.

- ▶ Utilisez le chargeur uniquement en intérieur.

Gestion de l'eau de condensation

Les changements de température de froid à chaud peuvent entraîner la formation d'eau de condensation dans le chargeur et la batterie, ce qui peut provoquer un court-circuit.

- ▶ Lors du branchement du chargeur ou de la batterie, patientez jusqu'à ce qu'ils aient atteint la température ambiante.



2.1.3 Risque de chute

Bien régler l'attache rapide

Une force de serrage trop élevée endommage l'attache rapide, qui perd alors sa fonction. Une force de serrage insuffisante entraîne une mauvaise transmission de force. Ceci peut entraîner une rupture des composants. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Ne fixez jamais une attache rapide à l'aide d'un outil (par exemple marteau ou pince).
- ▶ Utilisez uniquement un levier de serrage avec la force de serrage prescrite.

Utiliser le couple de serrage correct

Si une vis est serrée trop fort, elle peut se rompre. Si une vis n'est pas serrée assez fort, elle peut se desserrer. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Respectez toujours le couple de serrage indiqué sur la vis ou dans le chapitre 8.5.10.

Utiliser uniquement des freins autorisés

Les roues sont uniquement conçues pour l'utilisation avec des freins de jante ou des freins à disque. L'utilisation d'un frein incorrect peut entraîner la rupture de la roue. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Utilisez uniquement des freins autorisés sur la roue.



2.1.4 Risque d'amputation

Le disque de frein du frein à disque est si affûté qu'il peut causer des blessures graves aux doigts si les doigts sont introduits dans les ouvertures du disque de frein.

Il existe un risque de se faire happer les doigts par les roues dentées et poulies, ce qui peut causer des blessures graves aux doigts.

- ▶ Tenez toujours vos doigts éloignés des disques de frein en rotation et de la chaîne ou courroie d'entraînement.

2.1.5 Rupture de la clé

Lors du transport ou lors d'un trajet, la clé insérée peut se briser ou ouvrir le verrouillage accidentellement.

- ▶ Retirez la clé de la serrure de la batterie.

2.1.6 Pannes causées par Bluetooth®

L'utilisation d'un ordinateur de bord avec Bluetooth® et/ou Wi-Fi® peut entraîner la défaillance d'autres appareils et installations, d'aéronefs et d'appareils médicaux (par exemple stimulateurs cardiaques, appareils auditifs).

De même, il est impossible d'exclure totalement des dommages aux personnes et aux animaux à proximité immédiate.

- ▶ N'utilisez jamais le vélo électrique avec Bluetooth® à proximité d'appareils médicaux, stations-services, installations chimiques, zones à risque d'explosion et zones d'explosion.
- ▶ N'utilisez jamais le vélo électrique avec Bluetooth® dans des avions.
- ▶ Évitez une utilisation prolongée à proximité immédiate du corps.

2.2 Substances toxiques

Lorsque des substances présentant des dangers pour l'homme ou l'environnement sont libérées ou utilisées, des mesures de protection efficaces doivent être prises.

Dangers, risques environnementaux et risques pour la santé causés par :

- Substances carcinogènes, mutagènes pour les cellules germinales et reprotoxiques,
- substances toxiques et
- substances corrosives et irritantes (voies respiratoires, peau).

Que peut-il se passer ?

- nuisances graves pour la santé,
- risque pour la vie à naître et
- mise en danger d'autrui suite au transfert et à la contamination de l'environnement privé.



2.2.1 Substances carcinogènes

Les substances dangereuses carcinogènes sont des substances qui déclenchent des cancers ou peuvent contribuer à la formation de cancers. Le droit européen des substances dangereuses les classe dans les catégories 1A, 1B et 2 et les désigne par les préfixes H 350/ H350i et H351. En raison de la gravité des conséquences pour la santé et du délai potentiellement long jusqu'à la survenance d'une maladie, il est particulièrement important de réaliser une analyse professionnelle des risques et de sélectionner et de mettre en œuvre des mesures de protection adéquates.

Huile de suspension

L'huile de suspension dans l'amortisseur arrière, la fourche et la tige de selle 8pins irrite les voies respiratoires, entraîne des mutations du patrimoine génétique dans les cellules germinales, et son contact peut causer la stérilité et le cancer.

- ▶ Ne démontez jamais l'amortisseur arrière ou la fourche suspendue.
- ▶ Les travaux de maintenance et de nettoyage sont interdits aux femmes enceintes.
- ▶ Évitez le contact entre la peau et l'huile de suspension.



2.2.2 Substances toxiques

Les substances toxiques sont des substances qui pénètrent dans l'organisme et peuvent causer un dommage aux êtres vivants à partir d'une faible dose spécifique. Plus la quantité de substance toxique absorbée est importante, plus le risque de dommage à la santé par intoxication s'accroît. Ceci peut entraîner la mort.

Liquide de freinage

Risque de fuite de liquide de frein en cas d'accident ou de fatigue du matériel. Le liquide de frein peut être mortel en cas d'ingestion ou d'inhalation.

- ▶ Ne démontez jamais le système de freinage.
- ▶ Évitez tout contact avec la peau.
- ▶ N'inhalez pas les vapeurs.

Huile de suspension

L'huile de suspension dans l'amortisseur arrière, la fourche et la tige de selle 8pins est toxique au toucher.

- ▶ Ne démontez jamais l'amortisseur arrière ou la fourche suspendue.
- ▶ Les travaux de maintenance et de nettoyage sont interdits aux femmes enceintes.
- ▶ Évitez le contact entre la peau et l'huile de suspension.

2.2.3 Substances corrosives et irritantes



Les substances corrosives détruisent les tissus vivants ou attaquent les surfaces. Les substances corrosives peuvent être solides, liquides ou gazeuses.

Les substances irritantes sont des substances toxiques qui irritent la peau et les muqueuses lors d'un contact ponctuel. Ceci peut causer une inflammation des zones touchées.

Batterie défectueuse

Des liquides et vapeurs peuvent s'échapper des batteries endommagées ou défectueuses. Des températures excessives peuvent également entraîner une fuite de liquides et de vapeurs hors de la batterie. Les liquides et vapeurs peuvent irriter les voies respiratoires et causer des brûlures.

- ▶ Ne démontez jamais la batterie.
- ▶ Évitez tout contact avec la peau.
- ▶ N'inhalez jamais les vapeurs.

2.3 Exigences portant sur le cycliste

Le cycliste doit disposer de capacités physiques, motrices et mentales suffisantes pour participer au trafic routier. Un âge minimum de 14 ans est recommandé.

2.4 Personnes vulnérables

- ▶ Les batteries et le chargeur doivent être tenus hors de portée des enfants et des personnes ayant des capacités physiques, sensorielles ou mentales diminuées ou disposant d'une expérience ou de connaissances insuffisantes.
- ▶ Les responsables légaux doivent assurer une instruction complète des enfants et adolescents.

2.5 Équipement de protection individuel

- ▶ Portez un casque adapté. Le casque doit être équipé de bandes réfléchissantes ou d'un autre éclairage dans des couleurs bien identifiables.
- ▶ Portez des chaussures tenant bien en place sans être lacées trop serrées.
- ▶ Portez des gants de vélo rembourrés.
- ▶ Portez des gants par temps froid.
- ▶ Portez des vêtements les plus clairs possibles ou réfléchissants. Les matières fluorescentes sont également adaptées. Les vestes ou écharpes réfléchissantes pour le torse apportent encore plus de sécurité. Ne portez jamais de robe, mais des pantalons allant jusqu'aux chevilles.

2.6 Dispositifs de protection

Trois dispositifs de protection du vélo électrique protègent le cycliste contre les pièces mobiles, la chaleur et la saleté :

- Le pare-chaîne ou pare-courroie empêche les vêtements de se faire attraper dans le train de transmission.
- Le couvercle du moteur sur le carter du moteur protège de la chaleur.
- Les garde-boue protègent de la saleté et de l'eau présente sur la chaussée.
- ▶ Ne retirez jamais les dispositifs de protection.
- ▶ Contrôlez régulièrement les dispositifs de protection.
- ▶ Si un dispositif de protection est manquant ou endommagé, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

2.7 Marquages de sécurité et consignes de sécurité

La plaque signalétique du vélo électrique et de la batterie contient les marquages de sécurité et consignes de sécurité suivants :

Symbole	Explication
	Avertissement général
	Respectez les modes d'emploi

Tableau 284 : Marquages de sécurité

Symbole	Explication
	Lisez les instructions
	Collecte séparée des appareils électriques et électroniques
	Collecte séparée des piles et batteries
	Interdiction de jeter au feu (interdiction de brûler)
	Interdiction d'ouvrir les piles et batteries
	Appareil de classe de protection II
	Uniquement conçu pour l'utilisation en intérieur
	Fusible (fusible de l'appareil)
	Conformité UE
	Matériau recyclable
	Protégez des températures de plus de 50 °C et du rayonnement solaire

Tableau 285 : Consignes de sécurité

2.8 Comportement en cas d'urgence

2.8.1 Situation dangereuse dans le trafic routier

- ▶ Lors de tout danger dans la circulation routière, freinez avec le frein jusqu'à ce que le vélo électrique s'arrête. Le frein est alors utilisé comme système d'arrêt d'urgence.

2.8.2 Écoulement de liquide de frein

- ▶ Amenez les personnes touchées hors de la zone dangereuse et à l'air frais.
- ▶ Ne laissez jamais une personne touchée sans surveillance.
- ▶ Éliminez immédiatement les vêtements contaminés par du liquide de frein.
- ▶ N'inhaliez jamais les vapeurs. Assurez une ventilation suffisante.
- ▶ Pour votre protection, portez des gants et des lunettes de protection.
- ▶ Maintenez à distance les personnes non protégées.
- ▶ Soyez attentif au risque de glissade en cas de fuite de liquide de freinage.
- ▶ Maintenez les flammes ouvertes, les surfaces chaudes et les sources d'allumage éloignées des fuites de liquide de freinage.
- ▶ Évitez le contact avec la peau et les yeux.

Après une inhalation

- 1 Faites entrer de l'air frais.
- 2 En cas de troubles, consultez immédiatement un médecin.

Après un contact avec la peau

- 1 Lavez la zone touchée avec de l'eau et du savon et rincez soigneusement.
- 2 Éliminez les vêtements contaminés.
- 3 Consultez un médecin en cas de troubles.

Après un contact avec les yeux

- 1 Rincez l'œil pendant au moins dix minutes avec la paupière ouverte sous l'eau courante, rincez également sous les paupières.
- 2 En cas de troubles, consultez immédiatement un ophtalmologue.

Après une ingestion

- 1 Rincez la bouche avec de l'eau. Ne provoquez jamais un vomissement. Risque d'aspiration.
- 2 Si une personne vomit et est couchée sur le dos, placez-la dans une position latérale stable.
- 3 Consultez un médecin immédiatement.

Mesures de protection de l'environnement

- ▶ Ne laissez jamais du liquide de frein pénétrer dans les canalisations, les eaux ou les eaux souterraines.
- ▶ En cas de pénétration dans le sol, les eaux ou les canalisations, informez les autorités compétentes.
- ▶ Éliminez le liquide de freinage échappé dans le respect de l'environnement et conformément à la législation (voir le chapitre 10.1).
- ▶ Si du liquide de freinage s'échappe, le système de freinage doit être réparé immédiatement. Contactez le revendeur spécialisé.

2.8.3 Échappement de vapeurs de la batterie

En cas d'endommagement ou d'utilisation non conforme de la batterie, des vapeurs peuvent s'en échapper. Les vapeurs peuvent causer des irritations des voies respiratoires.

- 1 Sortez à l'air libre.
- 2 Consultez un médecin en cas de troubles.

Après un contact avec les yeux

- 1 Rincez les yeux abondamment à l'eau pendant au moins 15 minutes. Protégez l'œil non touché.
- 2 Consultez un médecin immédiatement.

Après un contact avec la peau

- 1 Éliminez immédiatement les particules solides.
- 2 Enlevez immédiatement les vêtements contaminés.
- 3 Rincez la zone touchée abondamment à l'eau pendant au moins 15 minutes.
- 4 Tamponnez ensuite légèrement les zones touchées sur la peau, ne frottez en aucun cas.
- 5 En cas de rougeurs ou de troubles, consultez immédiatement un médecin.

2.8.4 Incendie de la batterie

En cas de batteries endommagées ou défectueuses, l'électronique de sécurité peut tomber en panne. La tension résiduelle peut causer un court-circuit. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- 1 Si une batterie se déforme ou commence à fumer, gardez vos distances.
 - 2 Si un chargement est en cours, retirez la fiche de la prise.
 - 3 Contactez les pompiers.
- ▶ Pour lutter contre l'incendie, utilisez des extincteurs de classe D.
 - ▶ N'éteignez jamais les batteries endommagées avec de l'eau et ne les laissez pas entrer en contact avec de l'eau.

L'inhalation de vapeurs peut entraîner des intoxications.

- ▶ Évitez de vous tenir sous le vent par rapport au feu.
- ▶ Si possible, utilisez une protection respiratoire.

2.8.5 Écoulement de lubrifiants et huiles hors de l'amortisseur arrière

- ▶ Éliminez les lubrifiants et huiles échappés dans le respect de l'environnement et conformément à la législation (voir le chapitre 10.1).
- ▶ Contactez le revendeur spécialisé.

2.8.6 Écoulement de lubrifiants et huiles hors de la fourche

- ▶ Éliminez les lubrifiants et huiles échappés dans le respect de l'environnement et conformément à la législation (voir le chapitre 10.1).

2.9 Matières toxiques

Lorsque des substances présentant des dangers pour l'homme ou l'environnement sont libérées ou utilisées, des mesures de protection efficaces doivent être prises.

Dangers, risques environnementaux et risques pour la santé causés par :

- Substances carcinogènes, mutagènes pour les cellules germinales et reprotoxiques,
- substances toxiques et
- substances corrosives et irritantes (voies respiratoires, peau).

Que peut-il se passer ?

- nuisances graves pour la santé,
- risque pour la vie à naître et
- mise en danger d'autrui suite au transfert et à la contamination de l'environnement privé.



2.9.1 Substances carcinogènes

Les substances dangereuses carcinogènes sont des substances qui déclenchent des cancers ou peuvent contribuer à la formation de cancers. Le droit européen des substances dangereuses les classe dans les catégories 1A, 1B et 2 et les désigne par les préfixes H 350/ H350i et H351. En raison de la gravité des conséquences pour la santé et du délai potentiellement long jusqu'à la survenance d'une maladie, il est particulièrement important de réaliser une analyse professionnelle des risques et de sélectionner et de mettre en œuvre des mesures de protection adéquates.

Huile de suspension

L'huile de suspension dans l'amortisseur arrière, la fourche et la tige de selle 8pins irrite les voies respiratoires, entraîne des mutations du patrimoine génétique dans les cellules germinales, et son contact peut causer la stérilité et le cancer.

- ▶ Ne démontez jamais l'amortisseur arrière ou la fourche suspendue.
- ▶ Les travaux de maintenance et de nettoyage sont interdits aux femmes enceintes.
- ▶ Évitez le contact entre la peau et l'huile de suspension.



2.9.2 Substances toxiques

Les substances toxiques sont des substances qui pénètrent dans l'organisme et peuvent causer un dommage aux êtres vivants à partir d'une faible dose spécifique. Plus la quantité de substance toxique absorbée est importante, plus le risque de dommage à la santé par intoxication s'accroît. Ceci peut entraîner la mort.

Liquide de freinage

Risque de fuite de liquide de frein en cas d'accident ou de fatigue du matériel. Le liquide de frein peut être mortel en cas d'ingestion ou d'inhalation.

- ▶ Ne démontez jamais le système de freinage.
- ▶ Évitez tout contact avec la peau.
- ▶ N'inhalez pas les vapeurs.

Huile de suspension

L'huile de suspension dans l'amortisseur arrière, la fourche et la tige de selle 8pins est toxique au toucher.

- ▶ Ne démontez jamais l'amortisseur arrière ou la fourche suspendue.
- ▶ Les travaux de maintenance et de nettoyage sont interdits aux femmes enceintes.
- ▶ Évitez le contact entre la peau et l'huile de suspension.

2.9.3 Substances corrosives et irritantes



Les substances corrosives détruisent les tissus vivants ou attaquent les surfaces. Les substances corrosives peuvent être solides, liquides ou gazeuses.

Les substances irritantes sont des substances toxiques qui irritent la peau et les muqueuses lors d'un contact ponctuel. Ceci peut causer une inflammation des zones touchées.

Batterie défectueuse

Des liquides et vapeurs peuvent s'échapper des batteries endommagées ou défectueuses. Des températures excessives peuvent également entraîner une fuite de liquides et de vapeurs hors de la batterie. Les liquides et vapeurs peuvent irriter les voies respiratoires et causer des brûlures.

- ▶ Ne démontez jamais la batterie.
- ▶ Évitez tout contact avec la peau.
- ▶ N'inhalez jamais les vapeurs.

2.10 Exigences portant sur le cycliste

Le cycliste doit disposer de capacités physiques, motrices et mentales suffisantes pour participer au trafic routier. Un âge minimum de 14 ans est recommandé. Le domaine d'utilisation est indiqué sur la plaque signalétique. Les principes suivants s'appliquent :

Domaine d'utilisation selon EN 17406	
  3 EN 17406	Ce type de terrains nécessite un entraînement et des compétences techniques.
  4 EN 17406	Ces types de terrain nécessitent des capacités techniques et une bonne maîtrise du vélo.
  5 EN 17406	Ces types de terrain nécessitent d'excellentes capacités techniques et une très bonne maîtrise du vélo.
  6 EN 17406	Ces types de terrain nécessitent un entraînement et des capacités techniques.

2.11 Personnes vulnérables

- ▶ Les batteries et le chargeur doivent être tenus hors de portée des enfants et des personnes ayant des capacités physiques, sensorielles ou mentales diminuées ou disposant d'une expérience ou de connaissances insuffisantes.
- ▶ Les responsables légaux doivent assurer une instruction complète des enfants et adolescents.

2.12 Équipement de protection individuel

- ▶ Portez des chaussures solides.
- ▶ Portez uniquement des vêtements près du corps.
- ▶ Portez un casque de VTT adapté avec une grande absorption des chocs. Dans les bike-parks, portez un casque couvrant le visage.
- ▶ Portez des protections aux genoux, aux coudes ainsi qu'au dos et à la nuque (par exemple veste de protection).
- ▶ Portez des gants.
- ▶ Portez des lunettes bien ajustées.

2.13 Dispositifs de protection

Trois dispositifs de protection du vélo électrique protègent le cycliste contre les pièces mobiles, la chaleur et la saleté :

- Le pare-chaîne ou pare-courroie empêche les vêtements de se faire attraper dans le train de transmission (ne s'applique pas aux vélos tout-terrain).
 - Le couvercle du moteur sur le carter du moteur protège de la chaleur.
 - Les garde-boue protègent de la saleté et de l'eau présente sur la chaussée.
- ▶ Ne retirez jamais les dispositifs de protection.
 - ▶ Contrôlez régulièrement les dispositifs de protection.
 - ▶ Si un dispositif de protection est manquant ou endommagé, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

2.14 Marquages de sécurité et consignes de sécurité

La plaque signalétique du vélo électrique et de la batterie contient les marquages de sécurité et consignes de sécurité suivants :

Symbole	Explication
	Avertissement général
	Respectez les modes d'emploi

Tableau 286 : Marquages de sécurité

Symbole	Explication
	Lisez les instructions
	Collecte séparée des appareils électriques et électroniques
	Collecte séparée des piles et batteries
	Interdiction de jeter au feu (interdiction de brûler)
	Interdiction d'ouvrir les piles et batteries
	Appareil de classe de protection II
	Uniquement conçu pour l'utilisation en intérieur
	Fusible (fusible de l'appareil)
	Conformité UE
	Matériau recyclable
	Protégez des températures de plus de 50 °C et du rayonnement solaire

Tableau 287 : Consignes de sécurité

2.15 Comportement en cas d'urgence

2.15.1 Situation dangereuse dans le trafic routier

- ▶ Lors de tout danger dans la circulation routière, freinez avec le frein (système d'arrêt d'urgence) jusqu'à ce que le vélo électrique s'arrête.

2.15.2 Écoulement de lubrifiants et huiles hors de la fourche

- ▶ Éliminez les lubrifiants et huiles échappés dans le respect de l'environnement et conformément à la législation (voir le chapitre 10.1).

2.15.3 Écoulement de liquide de frein

- ▶ Amenez les personnes touchées hors de la zone dangereuse et à l'air frais.
- ▶ Ne laissez jamais une personne touchée sans surveillance.
- ▶ Éliminez immédiatement les vêtements contaminés par du liquide de frein.
- ▶ N'inhalez jamais les vapeurs. Assurez une ventilation suffisante.
- ▶ Pour votre protection, portez des gants et des lunettes de protection.
- ▶ Maintenez à distance les personnes non protégées.
- ▶ Soyez attentif au risque de glissade en cas de fuite de liquide de freinage.
- ▶ Maintenez les flammes ouvertes, les surfaces chaudes et les sources d'allumage éloignées des fuites de liquide de freinage.
- ▶ Évitez le contact avec la peau et les yeux.

Après une inhalation

- 1 Faites entrer de l'air frais.
- 2 En cas de troubles, consultez immédiatement un médecin.

Après un contact avec la peau

- 1 Lavez la zone touchée avec de l'eau et du savon et rincez soigneusement.
- 2 Éliminez les vêtements contaminés.
- 3 Consultez un médecin en cas de troubles.

Après un contact avec les yeux

- 1 Rincez l'œil pendant au moins dix minutes avec la paupière ouverte sous l'eau courante, rincez également sous les paupières.
- 2 En cas de troubles, consultez immédiatement un ophtalmologue.

Après une ingestion

- 1 Rincez la bouche avec de l'eau. Ne provoquez jamais un vomissement. Risque d'aspiration.
- 2 Si une personne vomit et est couchée sur le dos, placez-la dans une position latérale stable.
- 3 Consultez un médecin immédiatement.

Mesures de protection de l'environnement

- ▶ Ne laissez jamais du liquide de frein pénétrer dans les canalisations, les eaux ou les eaux souterraines.
- ▶ En cas de pénétration dans le sol, les eaux ou les canalisations, informez les autorités compétentes.
- ▶ Éliminez le liquide de freinage échappé dans le respect de l'environnement et conformément à la législation (voir le chapitre 10.1).
- ▶ Si du liquide de freinage s'échappe, le système de freinage doit être réparé immédiatement. Contactez le revendeur spécialisé.

2.15.4 Échappement de vapeurs de la batterie

En cas d'endommagement ou d'utilisation non conforme de la batterie, des vapeurs peuvent s'en échapper. Les vapeurs peuvent causer des irritations des voies respiratoires.

- 1 Sortez à l'air libre.
- 2 Consultez un médecin en cas de troubles.

Après un contact avec les yeux

- 1 Rincez les yeux abondamment à l'eau pendant au moins 15 minutes. Protégez l'œil non touché.
- 2 Consultez un médecin immédiatement.

Après un contact avec la peau

- 1 Éliminez immédiatement les particules solides.
- 2 Enlevez immédiatement les vêtements contaminés.
- 3 Rincez la zone touchée abondamment à l'eau pendant au moins 15 minutes.
- 4 Tamponnez ensuite légèrement les zones touchées sur la peau, ne frottez en aucun cas.
- 5 En cas de rougeurs ou de troubles, consultez immédiatement un médecin.

2.15.5 Incendie de la batterie

En cas de batteries endommagées ou défectueuses, l'électronique de sécurité peut tomber en panne. La tension résiduelle peut causer un court-circuit. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- 1 Si une batterie se déforme ou commence à fumer, gardez vos distances.
 - 2 Si un chargement est en cours, retirez la fiche de la prise.
 - 3 Contactez les pompiers.
- ▶ Pour lutter contre l'incendie, utilisez des extincteurs de classe D.
 - ▶ N'éteignez jamais les batteries endommagées avec de l'eau et ne les laissez pas entrer en contact avec de l'eau.

L'inhalation de vapeurs peut entraîner des intoxications.

- ▶ Évitez de vous tenir sous le vent par rapport au feu.
- ▶ Si possible, utilisez une protection respiratoire.

2.15.6 Écoulement de lubrifiants et huiles hors de l'amortisseur arrière

- ▶ Éliminez les lubrifiants et huiles échappés dans le respect de l'environnement et conformément à la législation (voir le chapitre 10.1).
- ▶ Contactez le revendeur spécialisé.

3 Description

3.1 Utilisation conforme

Toutes les instructions d'action et listes de contrôle du présent *mode d'emploi* doivent être respectées. Le montage d'accessoires autorisés par un personnel spécialisé est admis.

Utiliser le vélo électrique uniquement s'il est en parfait état de fonctionnement. Il est possible que selon les pays, des exigences portant sur le vélo électrique diffèrent de l'équipement standard. En particulier pour la participation au trafic routier, des dispositions spéciales peuvent s'appliquer dans certains pays aux feux, aux réflecteurs ou à d'autres composants. Les lois généralement

applicables ainsi que les dispositions sur la prévention des accidents et la protection de l'environnement du pays de l'utilisateur doivent être respectées.

Les batteries sont uniquement destinées à l'alimentation en électricité du moteur du vélo électrique. N'utilisez jamais les batteries à d'autres fins.

Chaque vélo électrique correspond à un type de vélo électrique qui détermine l'utilisation conforme, la fonction et le domaine d'utilisation.

Vélo tout terrain



Le vélo tout terrain est conçu pour l'utilisation sportive. Ses caractéristiques constructives sont un profil large, un cadre renforcé et une grande plage de développement.

Les vélos de course sont des équipements de sport et non des moyens de transport. Leur utilisation nécessite une bonne condition physique et une phase de familiarisation. Il est donc nécessaire de s'entraîner à l'utilisation, en particulier au franchissement des virages et au freinage.

La charge supportée par les mains et poignets, les bras, les épaules, le cou et le dos est importante. Les cyclistes débutants tendent à freiner trop fort et à perdre ainsi le contrôle.

Tableau 288 : Utilisation conforme

3.1.1 Utilisation non conforme

Le non-respect de l'utilisation conforme entraîne un risque pour les personnes et les choses. Ces utilisations sont interdites pour le vélo électrique :

- Trajets sur des voies publiques. Avant de participer au trafic routier général, les vélos tout terrain doivent être équipés pour répondre aux lois et règles nationales : feux, sonnette, etc. Les pneus doivent également être ajustés.
- manipulation du système d'entraînement électrique,
- modifier, supprimer, rendre illisibles ou manipuler de toute autre manière le numéro de cadre, la plaque signalétique ou le numéro de série des composants,
- déplacements avec un vélo électrique endommagé ou incomplet,
- franchissement d'escaliers,
- franchissement d'eau profonde,
- chargement avec un chargeur incorrect,
- prêt du vélo électrique à des cyclistes non formés,
- transport de personnes supplémentaires,
- transport de bagages surdimensionnés,
- conduite sans les mains,
- conduite sur glace et neige,

- entretien non conforme,
- réparation non conforme,
- domaines d'utilisation difficiles comme la compétition professionnelle et
- acrobaties, rampes, cascades ou figures.

3.1.2 Domaine d'utilisation

3.1.2.1 Selon EN 17406 à partir de l'année de modèle 2024

	Domaine d'utilisation	Vitesse moyenne [km/h]	Incompatibilité
 EN 17406	Utilisation sur des surfaces asphaltées normales sur lesquelles les pneus restent en contact avec le sol à vitesse moyenne, avec des sauts occasionnels.	15 ... 25	<ul style="list-style-type: none"> Ne jamais utiliser en tout-terrain. Ne jamais exécuter de sauts de plus de 15 cm.
 EN 17406	Le domaine d'utilisation de la Condition 1 est applicable. Le véhicule peut également être utilisé sur des chaussées non asphaltées et pistes de gravier avec montées et descentes modérées. Ces conditions peuvent entraîner un contact avec des surfaces inégales et une perte de contact des pneus avec le sol.	15 ... 25	<ul style="list-style-type: none"> Ne jamais utiliser en tout-terrain. Ne jamais exécuter de sauts de plus de 15 cm.
 EN 17406	Le domaine d'utilisation de la Condition 2 est applicable. Le véhicule peut également être utilisé sur des chemins non carrossables, des chaussées accidentées, sur terrains difficiles et sur des chemins non viabilisés. Ce type de terrains nécessite un entraînement et des compétences techniques.	non applicable	<ul style="list-style-type: none"> Ne jamais exécuter de sauts de plus de 60 cm. Ne jamais utiliser le véhicule sans entraînement. Ne jamais utiliser le véhicule sans compétences techniques.
 EN 17406	Le domaine d'utilisation de la Condition 3 est applicable. Le véhicule peut aussi être utilisé pour des descentes sur des chaussées non asphaltées jusqu'à des vitesses de 40 km/h.	non applicable	<ul style="list-style-type: none"> Ne jamais exécuter de sauts de plus de 120 cm. Ne jamais utiliser le véhicule sans entraînement. Ne jamais utiliser le véhicule sans compétences techniques et sans une bonne maîtrise du vélo.
 EN 17406	Le domaine d'utilisation de la Condition 4 est applicable. Le véhicule peut aussi être utilisé pour des sauts extrêmes ou des descentes sur des chaussées non asphaltées à des vitesses supérieures à 40 km/h ou pour une combinaison des deux.	non applicable	<ul style="list-style-type: none"> Ne jamais utiliser le véhicule sans entraînement. Ne jamais utiliser le véhicule sans compétences techniques extrêmes et sans une bonne maîtrise du vélo.
 EN 17406	Le domaine d'utilisation de la Condition 1 est applicable. Le véhicule peut aussi être utilisé dans des compétitions ou à d'autres occasions à des vitesses supérieures à 50 km/h (par exemple descentes et sprints).	30 ... 55	<ul style="list-style-type: none"> Ne jamais utiliser en tout-terrain. Ne jamais exécuter de sauts de plus de 15 cm. Ne jamais utiliser le véhicule sans entraînement. Ne jamais utiliser le véhicule sans compétences techniques.

Tableau 289 : Domaine d'utilisation, vitesse moyenne et incompatibilité

3.1.2.2 Année de modèle jusque 2023

	Domaine d'utilisation	Zone non adaptée
 1	Convient pour les rues asphaltées et pavées.	Ne roulez jamais en tout-terrain, n'effectuez pas de sauts.
 2	Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et chemins caillouteux fermes ainsi que pour les longs trajets avec déclivités modérées et sauts jusqu'à 15 cm.	Ne roulez jamais en tout-terrain, effectuez pas de sauts de plus de 15 cm.
 3	Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et trajets tout-terrain faciles à difficiles, ainsi que pour les trajets avec déclivités modérées et sauts jusqu'à 61 cm.	N'effectuez jamais de descente de piste ou de sauts de plus de 61 cm.
 4	Convient pour les rues asphaltées, pistes cyclables et trajets tout-terrain faciles à difficiles, ainsi que pour une utilisation limitée en descente de piste et pour des sauts jusqu'à 122 cm.	N'effectuez jamais de trajets tout terrain très difficiles ou de sauts de plus de 122 cm.

Tableau 290 : Domaine d'utilisation

3.2 Caractéristiques techniques du véhicule complet

3.2.1 Shimano

Puissance développée / Système	250 W (0,25 kW)
Vitesse d'arrêt	25 km/h
Température de chargement	0 °C ... +45 °C
Température de service	-20 °C ... +45 °C
Température de stockage	+10 °C ... +50 °C
Température de l'environnement de travail	+15 °C ... +25 °C
Durée de vie	7 ans
Poids	Voir le chapitre 3.1.3
PTAC	Voir le chapitre 3.1.4

Tableau 291 : Caractéristiques techniques du vélo électrique

3.2.1.1 Émissions

Les exigences de protection de la directive 2014/30/UE Compatibilité électromagnétique sont respectées. Le vélo électrique comme le chargeur peuvent être utilisés sans restriction dans des zones résidentielles.

Niveau d'émissions sonores de classe A	<70 dB(A)
Valeur totale des vibrations pour les membres supérieurs	<2,5 m/s ²
Valeur maximale effective de l'accélération pondérée pour l'ensemble du corps	<0,5 m/s ²

Tableau 292 : Émissions générées par le vélo électrique

3.2.2 Poids total autorisé en charge (PTAC)

Le vélo électrique peut uniquement être chargé jusqu'à la limite du *poids total autorisé en charge (PTAC)*.

Le poids total autorisé en charge est

- le poids du vélo électrique entièrement monté,
- plus le poids du corps,
- plus les bagages.

Numéro de type	Modèle	PTAC [kg]	Poids [kg]
23-Q-0039	NOS FS SUV 2.1	150	#
23-Q-0040	NOS FS SUV 2.2	150	#
23-Q-0041	NOS SUV 2.1	150	#
23-Q-0042	NOS SUV 2.1	150	#
23-Q-0043	NOS SUV 2.1	150	#
23-Q-0044	NOS SUV 2.2	150	#
23-Q-0045	NOS SUV 2.2	150	#
23-Q-0046	NOS SUV 2.2	150	#
23-R-0001	NOS FS 2.1	125	#
23-R-0002	NOS FS 2.2	125	#
23-R-0005	NOS 2.1	125	#
23-R-0006	NOS 2.1	125	#
24-Q-0078	NOS SUV 2.3	150	#
24-Q-0079	NOS SUV 2.3	150	#
24-R-0005	NOS FS 2.1	125	#
24-R-0006	NOS FS 2.2	125	#

3.2.3 Conditions environnementales requises

3.2.3.1 SHIMANO

Le vélo électrique peut être utilisé dans une plage de température comprise entre -10 °C et +50 °C. En dehors de cette plage de température, les performances du système d'entraînement électrique sont limitées.

Température de service	-10 °C ... +50 °C
------------------------	-------------------

Lors de l'utilisation hivernale (en particulier par moins de 0 °C), nous recommandons de stocker et de charger la batterie en intérieur et de l'insérer dans le vélo électrique juste avant le début du trajet. Lors de trajets prolongés à des températures basses, nous recommandons d'utiliser des gaines de protection thermiques.

Il convient d'éviter les températures inférieures à -10 °C ou supérieures à +60 °C.

Ces températures doivent également être respectées.

Température de transport	-20 °C ... +60 °C
Température de stockage	-20 °C ... +60 °C
Température de l'environnement de travail	+15 °C ... +25 °C
Température de chargement	0 °C ... +40 °C

La plaque signalétique contient les symboles correspondants au domaine d'utilisation du vélo électrique.

- Avant le premier trajet, déterminez sur quelles routes vous avez le droit de conduire.

3.3 Plaque signalétique année de modèle 24

La plaque signalétique est placée sur le cadre. La position précise de la plaque signalétique est décrite dans l'illustration 3.

La plaque signalétique contient jusqu'à douze informations.

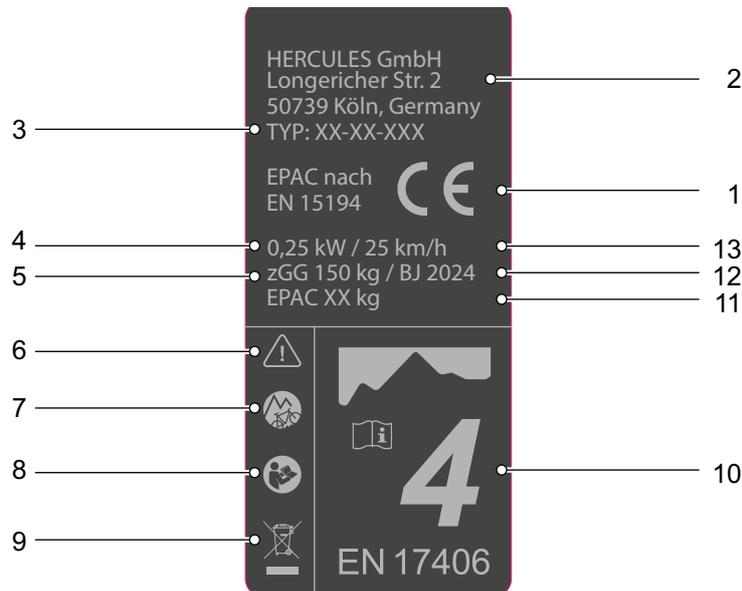


Illustration 2 : Exemple d'une plaque signalétique HERCULES

N°	Désignation	Description	Informations complémentaires
1	Marquage CE	Avec le marquage CE, le fabricant déclare que le vélo électrique répond aux exigences en vigueur.	Chapitre 13
2	Fabricant	Le fabricant peut être contacté à l'adresse indiquée.	Chapitre 1.1
3	Numéro de type	Chaque type de vélo électrique correspond à un numéro de type à huit chiffres qui décrit l'année de construction du modèle, le type de vélo électrique et la variante.	Chapitre 1.6
4	Puissance nominale en fonctionnement continu maximale	La puissance nominale maximale en fonctionnement continu correspond à la puissance maximale pendant 30 minutes sur l'arbre de sortie du moteur électrique.	...
5	Poids total autorisé en charge (PTAC)	Le poids total autorisé correspond au poids du vélo électrique entièrement monté, avec le poids du corps et les bagages.	Chapitre 3.1.3
6	Marquages de sécurité Attention	Les marquages de sécurité indiquent des dangers.	Chapitre 2.7
7	Type de vélo électrique	Chaque vélo électrique correspond à un type de vélo électrique qui détermine l'utilisation conforme, la fonction et le domaine d'utilisation.	Chapitre 3.1.1
9	Consigne d'élimination	Pour l'élimination du vélo électrique, respecter les directives sur l'élimination des déchets.	Chapitre 10.1
10	Domaine d'utilisation	Conduire le vélo électrique uniquement dans les lieux autorisés.	Chapitre 3.1.4
11	Poids du vélo électrique prêt à rouler (facultatif, uniquement sur les vélos électriques de 25 kg ou plus)	Le poids du vélo électrique prêt à rouler est mentionné à partir d'un poids de 25 kg et correspond au poids à la date de la vente. Le poids des accessoires supplémentaires doit être ajouté au poids.	Chapitre 4.1
12	Année de construction	L'année du modèle est l'année dans laquelle le vélo électrique a été fabriqué.	...
13	Vitesse d'arrêt	La vitesse atteinte par le vélo électrique lorsque le courant chute à zéro ou à la valeur de marche à vide.	...

Tableau 293 : Explication des informations sur la plaque signalétique

3.3.1 Plaque signalétique année de modèle 23

La plaque signalétique est placée sur le cadre. La position précise de la plaque signalétique est décrite dans l'illustration 3.

La plaque signalétique contient jusqu'à douze informations.

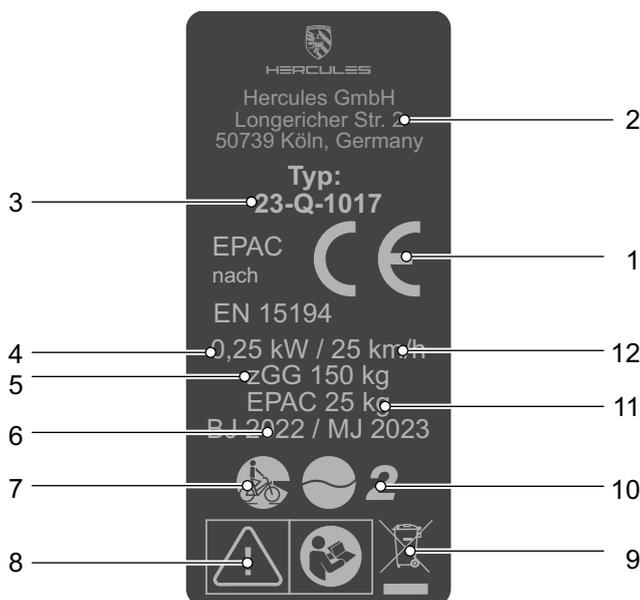


Illustration 3 : Exemple d'une plaque signalétique HERCULES

N°	Désignation	Description	Informations complémentaires
1	Marquage CE	Avec le marquage CE, le fabricant déclare que le vélo électrique répond aux exigences en vigueur.	Chapitre 13
2	Fabricant	Le fabricant peut être contacté à l'adresse indiquée.	Chapitre 1.1
3	Numéro de type	Chaque type de vélo électrique correspond à un numéro de type à huit chiffres qui décrit l'année de construction du modèle, le type de vélo électrique et la variante.	Chapitre 1.6
4	Puissance nominale en fonctionnement continu maximale	La puissance nominale maximale en fonctionnement continu correspond à la puissance maximale pendant 30 minutes sur l'arbre de sortie du moteur électrique.	...
5	Poids total autorisé en charge (PTAC)	Le poids total autorisé correspond au poids du vélo électrique entièrement monté, avec le poids du corps et les bagages.	Chapitre 3.1.3
6	Année de construction	L'année du modèle est l'année dans laquelle le vélo électrique a été fabriqué.	...
7	Type de vélo électrique	Chaque vélo électrique correspond à un type de vélo électrique qui détermine l'utilisation conforme, la fonction et le domaine d'utilisation.	Chapitre 3.1.1
8	Marquages de sécurité	Les marquages de sécurité indiquent des dangers.	Chapitre 2.7
9	Consigne d'élimination	Pour l'élimination du vélo électrique, respecter les directives sur l'élimination des déchets.	Chapitre 10.1
10	Domaine d'utilisation	Conduire le vélo électrique uniquement dans les lieux autorisés.	Chapitre 3.1.4
11	Poids du vélo électrique prêt à rouler (facultatif, uniquement sur les vélos électriques de 25 kg ou plus)	Le poids du vélo électrique prêt à rouler est mentionné à partir d'un poids de 25 kg et correspond au poids à la date de la vente. Le poids des accessoires supplémentaires doit être ajouté au poids.	Chapitre 4.1
12	Vitesse d'arrêt	La vitesse atteinte par le vélo électrique lorsque le courant chute à zéro ou à la valeur de marche à vide.	...

Tableau 294 : Explication des informations sur la plaque signalétique

3.4 Composants

3.4.1 Vue d'ensemble vélo de ville et tout chemin



Illustration 4 : Vélo électrique vu de droite, exemple

1	Roue	10	Amortisseur arrière	19	Moyeu
2	Moyeu	11	Tige de selle	20	Chaîne
3	Fourche de suspension	12	Selle	21	Pare-chaîne
4	Garde-boue	13	Porte-bagages	22	Manivelle
5	Palier de direction	14	Feu arrière	23	Moteur
6	Feu avant	14	Réflecteur	24	Pédale
7	Guidon	15	Garde-boue	25	Batterie
8	Potence	16	Frein arrière	25	Plaque signalétique
9	Cadre	17	Béquille latérale	26	Frein avant
		18	Roue		

3.4.1.1 Composants et pièces de réparation NOS FS 2.1

23-R-0001

Diamant

Cadre	SUNRISE, R13/21	Forme : Diamant, taille : 41 cm
		Forme : Diamant, taille : 44 cm
		Forme : Diamant, taille : 47 cm
		Forme : Diamant, taille : 50 cm
Amortisseur arrière	ROCKSHOX, Deluxe Select (RS-DLX-SEL)	Longueur d'installation : 210 mm × 55 mm, amortisseur : R
Pneus	SCHWALBE, Hans Dampf	Taille : ETRTO 60-584 (27.5 × 2,35 pouces), version : Super Trail, Compound : Addi × Soft, voir le chapitre #
	SCHWALBE, Magic Mary	Taille : ETRTO 62-622 (29 × 2,40 pouces), version : Super Gravity, Compound : Addi × Ultra Soft, voir le chapitre #
Chambre à air	SCHWALBE, SV19 (27.5"/28"/29")	Valve : SV, longueur de valve : 40 mm, taille : ETRTO 40/62-584/635, modèle : Standard
	SCHWALBE, SV21F FREERIDE (27.5")	Valve : SV, longueur de valve : 40 mm, taille : ETRTO 54/75-584, version : Freeride
Jeu de roues	CRANKBROTHERS, Synthesis Alloy 29 BOOST	# Roue avant, voir le chapitre #
	CRANKBROTHERS, Synthesis Alloy E 27.5"	# Roue arrière, voir le chapitre #
Protection des rayons	WESTPHAL GMBH, Regina	52T, Ø intérieur : 100 mm, Ø extérieur : 230 mm
Axe	MR CONTOLE, QR-TAK-12X-C2	Longueur : 172 mm, voir le chapitre #
Palier de direction	FSA, # (NO.2)	ZS56/28.6 | ZS66/46
Potence	KALLOYUNO, ASDC1	Potence Ahead, longueur : 60 mm, voir le chapitre #
Guidon	KALLOYUNO, HBRB12W	Largeur : 780 mm, hauteur : 15 mm, backsweep : 9°, voir le chapitre #
Poignées / Tapes	VELO ENTERPRISE, #	#
Fourche	ROCKSHOX, Lyrik Select (FS-LYRK-SEL)	# Fourche suspendue, suspension pneumatique, course de suspension : 150 mm, longueur du plongeur : # mm
Selle	SELLE ROYAL, Aidon	Longueur : 145 mm
Tige de selle	LIMOTEC, A1/RM-04	Ø : 30,9 mm, course de suspension : 100 mm/ longueur : 200 mm
	LIMOTEC, A1/RM-04	Ø : 30,6 mm, course de suspension : 125 mm/ longueur : 200 mm
	LIMOTEC, A1/RM-04	Ø : 30,6 mm, course de suspension : 150 mm/ longueur : 200 mm
	LIMOTEC, A1/RM-04	Ø : 30,6 mm, course de suspension : 170 mm/ longueur : 200 mm
Attache de selle	KALLOYUNO, SC-ML1	Ø : 34,9 mm
Pédale	VP COMPONENTS, VP-469	#
Jeu de manivelles	SAMOX, ET40-F17-SHP80	Longueur de la manivelle 170 mm
Chaîne/Courroie	SHIMANO, CN-M6100	Chaîne, 138 maillons, voir le chapitre #

Roue dentée / Poulie	FSA, W0164	# Spider : voir le chapitre #
	FSA, WB496	# Roue dentée, 38T, voir le chapitre #
Pare-chaîne	MR CONTROL, CH-E8-MINI	...
Dérailleur arrière	SHIMANO, DEORE XT RD-M8100-SGS	Voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie / Roue libre	SHIMANO, DEORE CS-M6100-12 (10-51T)	Cassette, 12 vitesses, 10-12-14-16-18-21-24-28-33-39-45-51T (10-51T), voir le chapitre #
Manette de vitesse	SHIMANO, DEORE SL-M6100-IR	Manette de vitesse avec affichage, 12 vitesses
Moteur	SHIMANO, DU-EP800	Voir le chapitre 3.5.06.1
Ordinateur de bord	SHIMANO, SC-EM800	Voir le chapitre 3.5.2
Unité de commande	SHIMANO, SW-300	Voir le chapitre #
	SHIMANO, SW-E8000-L	Voir le chapitre #
Batterie	SIMPLO, 630 Wh	630 Wh
Chargeur	FIT, SIMPLO, CHARGER B44ER0002F	36 V, 2 A
Frein avant	SHIMANO, DEORE XT BL-M8100/SM-BH90-SBM/BR-M8120	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 900 mm | Frein à disque hydraulique, 4 pistons
Frein arrière	SHIMANO, DEORE XT BL-M8100/SM-BH90-SBM/BR-M8120	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 1700 mm | Frein à disque hydraulique, 4 pistons
Disque de frein	SHIMANO, RT-EM600	Ø : 203 mm, avec aimant
	SHIMANO, SM-RT64	Ø : 203 mm
Réfecteurs avant	COMUS, ML-FR	Pour interface MonkeyLink
Serrure de la batterie	ABUS, BLO BMZ IT1 XPLUS	...
Porte-bidon	FIDLOCK, Bike Base	Système Fidlock

... non présent

information non disponible lors de la rédaction

3.4.1.2 Composants et pièces de réparation NOS FS 2.2

23-R-0002

Diamant, Trapez, Wave

Cadre	SUNRISE, R13/21	Forme : Diamant, taille : 41 cm
		Forme : Diamant, taille : 44 cm
		Forme : Diamant, taille : 47 cm
		Forme : Diamant, taille : 50 cm
Amortisseur arrière	ROCKSHOX, Deluxe Select (RS-DLX-SEL)	Longueur d'installation : 210 mm × 55 mm, amortisseur : R
Pneus	SCHWALBE, Nobby Nic	# Taille : ETRTO 60-622 (29 × 2,35 pouces), version : Super Ground
		# Taille : ETRTO 60-584 (27.5 × 2,35 pouces), version : Super Ground
Chambre à air	SCHWALBE, SV19 (27.5"/28"/29")	Valve : SV, longueur de valve : 40 mm, taille : ETRTO 40/62-584/635, modèle : Standard
	SCHWALBE, SV21F FREERIDE (27.5")	Valve : SV, longueur de valve : 40 mm, taille : ETRTO 54/75-584, version : Freeride
Bande de jante	TAPIR, 6781	Taille : 8 mm × 2000 mm, épaisseur : 0.30 mm, couleur : Jaune
Jante	RODI, TRYP 30 EVO 29"	32H, voir le chapitre #
	RODI, TRYP 35 EVO 27.5"	Voir le chapitre #
Rayon	MACH1, Plus	14G, Ø : 2 mm, longueur : 294 mm, voir le chapitre #
		14G, Ø : 2 mm, longueur : 273 mm, voir le chapitre #
Écrou de rayon	MACH1, 8CCBZ2014	Ø intérieur : 14G, longueur : 20 mm
	SAPIM, Polyax	Ø intérieur : 14G, longueur : 14 mm
Protection des rayons	WESTPHAL GMBH, Regina	52T, Ø intérieur : 100 mm, Ø extérieur : 230 mm
	WESTPHAL GMBH, Regina	52T, Ø intérieur : 100 mm, Ø extérieur : 230 mm
Moyeu de roue avant	SHIMANO, HB-MT410-B	32H, voir le chapitre #
	SHIMANO, HB-TC500-15-B	32H, voir le chapitre #
Moyeu de roue arrière	SHIMANO, FH-MT410-B	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
	SHIMANO, FH-TC500-MS-B	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
Axe	MR CONTOLE, QR-TAK-12X-C2	Longueur : 172 mm, voir le chapitre #
Palier de direction	FSA, # (NO.2)	ZS56/28.6 | ZS66/46
Potence	KALLOYUNO, ASDC1	Potence Ahead, longueur : 60 mm, voir le chapitre #
Guidon	KALLOYUNO, HBRB12W	Largeur : 780 mm, hauteur : 15 mm, backsweep : 9°, voir le chapitre #
Poignées / Tapes	VELO ENTERPRISE, #	#
Fourche	SR SUNTOUR, Zeron35 BOOST AIR LOR 15LH-110 29" CTS	Fourche de suspension, longueur de plongeur : 300 mm
Selle	SELLE ROYAL, Vivo	

Tige de selle	LIMOTEC, A1/RM-04	Ø : 30,9 mm, course de suspension : 100 mm / longueur : 200 mm
		Ø : 30,6 mm, course de suspension : 125 mm / longueur : 200 mm
		Ø : 30,6 mm, course de suspension : 150 mm / longueur : 200 mm
		Ø : 30,6 mm, course de suspension : 170 mm / longueur : 200 mm
Attache de selle	KALLOYUNO, SC-ML1	Ø : 34,9 mm
Pédale	VP COMPONENTS, VP-469	#
Jeu de manivelles	SAMOX, ET40-F17-SHP80	Longueur de la manivelle 170 mm
Chaîne/Courroie	SHIMANO, CN-M6100	Chaîne, 138 maillons, voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie	FSA, W0164	# Spider : voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie	FSA, WB496	# Roue dentée, 38T, voir le chapitre #
Pare-chaîne	MR CONTROL, CH-E8-MINI	...
Dérailleur arrière	SHIMANO, DEORE RD-M6100-SGS	Voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie / Roue libre	SHIMANO, DEORE CS-M6100-12 (10-51T)	Cassette, 12 vitesses, 10-12-14-16-18-21-24-28-33-39-45-51T (10-51T), voir le chapitre #
Manette de vitesse	SHIMANO, DEORE SL-M6100-IR	Manette de vitesse avec affichage, 12 vitesses
Moteur	SHIMANO, DU-EP800	Voir le chapitre 3.5.06.1
Ordinateur de bord	SHIMANO, SC-E5003	Voir le chapitre 3.5.2
Unité de commande	SHIMANO, SW-300	Voir le chapitre #
Batterie	SIMPLO, 630 Wh	630 Wh
Chargeur	FIT, SIMPLO, CHARGER B44ER0002F	36 V, 2 A
Frein	SHIMANO, BL-M4100/BR-MT420	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 2000 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons / Ø : 203 mm
Frein	SHIMANO, BL-MT401/BR-MT410	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 2000 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons / Ø : 160 mm
Disque de frein	SHIMANO, RT-EM600	Ø : 203 mm, avec aimant
	SHIMANO, SM-RT64	Ø : 203 mm
Réfecteurs avant	COMUS, ML-FR	Pour interface MonkeyLink
Béquille	#	
Serrure de la batterie	ABUS, BLO BMZ IT1 XPLUS	...

... non présent

information non disponible lors de la rédaction

3.4.1.3 Composants et pièces de réparation 24 NOS FS 2.1

23-R-0006

Diamant

Cadre	SUNRISE, Frame R14RAW	Forme : Diamant, taille : 41 cm
		Forme : Diamant, taille : 44 cm
		Forme : Diamant, taille : 48 cm
		Forme : Diamant, taille : 52 cm
		Forme : Trapèze, taille: 44 cm
		Forme : Trapèze, taille: 48 cm
		Forme : Trapèze, taille: 52 cm
Pneus	SCHWALBE, Nobby Nic	# Taille : ETRTO 65-584 (27,5 × 2,60 pouces), version : #
Chambre à air	SCHWALBE, SV21F FREERIDE (27.5")	Valve : SV, longueur de valve : 40 mm, taille : ETRTO 54/75-584, version : Freeride
Bande de jante	TAPIR, 6781	Taille : 8 mm × 2000 mm, épaisseur : 0.30 mm, couleur : Jaune
Jante	RODI, TRYP 30 EVO 27.5"	32H, voir le chapitre #
Rayon	MACH1, Plus	14G, Ø : 2 mm, longueur : 275 mm, voir le chapitre #
Écrou de rayon	MACH1, 8CCBZ2014	Ø intérieur : 14G, longueur : 20 mm
	SAPIM, Polyax	Ø intérieur : 14G, longueur : 14 mm
Protection des rayons	WESTPHAL GMBH, Regina	52T, Ø intérieur : 100 mm, Ø extérieur : 230 mm
Moyeu de roue avant	SHIMANO, HB-MT410-B	32H, voir le chapitre #
	SHIMANO, HB-TC500-15-B	32H, voir le chapitre #
Moyeu de roue arrière	SHIMANO, FH-MT400	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
	SHIMANO, FH-TC500-HM-B	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
Axe	MR CONTOLE, QR-TAK-12X-C2	Longueur : 172 mm, voir le chapitre #
Palier de direction	FSA, # (NO.2)	ZS56/28.6 | ZS66/46
Potence	KALLOYUNO, ASDC1	Potence Ahead, longueur : 60 mm, voir le chapitre #
Guidon	KALLOYUNO, HBRB12W	Largeur : 780 mm, hauteur : 15 mm, backsweep : 9°, voir le chapitre #
Poignées / Tapes	VELO ENTERPRISE, #	#
Fourche	SR SUNTOUR, Zeron35 BOOST DS AIR LOR 15AH2-110 29"	1,8 " tapered
Selle	SELLE ROYAL, Vivo	
Tige de selle	KALLOYUNO, SP719	Tige de selle brevetée, Ø : 30,9 mm, longueur : 300 mm, voir le chapitre #
Attache de selle	KALLOYUNO, SC-ML1	Ø : 34,9 mm
Pédale	VP COMPONENTS, VP-469	#
Jeu de manivelles	SAMOX, ET40-F17-SHP80	Longueur de la manivelle 170 mm

Chaîne/Courroie	SHIMANO, CN-HG541	# Chaîne, # maillons, voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie	FSA	
Roue dentée / Poulie	FSA, W0164	# Spider : voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie	FSA, WB496	# Roue dentée, 38T, voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie	FSA, WB496	# Roue dentée, 38T, voir le chapitre #
Pare-chaîne	MR CONTROL, CH-E8-MINI	...
Dérailleur arrière	SHIMANO, DEORE RD-M5120-SGS	Voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie / Roue libre	SUNRISE, CSMS2.TAZ0.ES0	10 vitesses, 11-46T
Manette de vitesse	SHIMANO, DEORE SL-M4100-R	Manette de vitesse avec affichage, 10 vitesses
Manette de vitesse	SHIMANO, DEORE SL-M4100-R	Manette de vitesse avec affichage, 10 vitesses
Moteur	SHIMANO, DU-EP800	Voir le chapitre 3.5.06.1
Ordinateur de bord	SHIMANO, SC-E5003	Voir le chapitre 3.5.2
Unité de commande	SHIMANO, SW-300	Voir le chapitre #
Batterie	SIMPLO, 630 Wh	630 Wh
Chargeur	FIT, SIMPLO, CHARGER B44ER0002F	36 V, 2 A
Frein	SHIMANO, BL-M4100/BR-MT420	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 2000 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons / Ø : 203 mm
Frein	SHIMANO, BL-MT401/BR-MT410	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 2000 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons / Ø : 160 mm
Disque de frein	SHIMANO, RT-EM300	Ø : 203 mm, voir le chapitre #
Disque de frein	SHIMANO, SM-RT30	Ø : 203 mm
Réfecteurs avant	COMUS, ML-FR	Pour interface MonkeyLink
Béquille	#	
Serrure de la batterie	ABUS, BLO BMZ IT1 XPLUS	...
Porte-bidon	FIDLOCK, Bike Base	Système Fidlock

... non présent

information non disponible lors de la rédaction

3.4.1.4 Composants et pièces de réparation NOS 2.1

23-R-0005

Diamant

Cadre	SUNRISE, Frame R14RAW	Forme : Diamant, taille : 41 cm
		Forme : Diamant, taille : 44 cm
		Forme : Diamant, taille : 48 cm
		Forme : Diamant, taille : 52 cm
		Forme : Trapèze, taille: 44 cm
		Forme : Trapèze, taille: 48 cm
		Forme : Trapèze, taille: 52 cm
Pneus	SCHWALBE, Nobby Nic	# Taille : ETRTO 65-584 (27,5 × 2,60 pouces), version : #
Chambre à air	SCHWALBE, SV21F FREERIDE (27.5")	Valve : SV, longueur de valve : 40 mm, taille : ETRTO 54/75-584, version : Freeride
Bande de jante	TAPIR, 6781	Taille : 8 mm × 2000 mm, épaisseur : 0.30 mm, couleur : Jaune
Jante	RODI, TRYP 30 EVO 27.5"	32H, voir le chapitre #
Rayon	MACH1, Plus	14G, Ø : 2 mm, longueur : 275 mm, voir le chapitre #
Écrou de rayon	MACH1, 8CCBZ2014	Ø intérieur : 14G, longueur : 20 mm
	SAPIM, Polyax	Ø intérieur : 14G, longueur : 14 mm
Protection des rayons	WESTPHAL GMBH, Regina	52T, Ø intérieur : 100 mm, Ø extérieur : 230 mm
Moyeu de roue avant	SHIMANO, HB-MT410-B	32H, voir le chapitre #
	SHIMANO, HB-TC500-15-B	32H, voir le chapitre #
Moyeu de roue arrière	SHIMANO, FH-MT400	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
	SHIMANO, FH-TC500-HM-B	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
Axe	MR CONTOLE, QR-TAK-12X-C2	Longueur : 172 mm, voir le chapitre #
Palier de direction	FSA, # (NO.2)	ZS56/28.6 | ZS66/46
Potence	KALLOYUNO, ASDC1	Potence Ahead, longueur : 60 mm, voir le chapitre #
Guidon	KALLOYUNO, HBRB12W	Largeur : 780 mm, hauteur : 15 mm, backsweep : 9°, voir le chapitre #
Poignées / Tapes	VELO ENTERPRISE, #	#
Fourche	SR SUNTOUR, Zeron35 BOOST DS AIR LOR 15AH2-110 29"	1,8 " tapered
Selle	SELLE ROYAL, Vivo	
Tige de selle	KALLOYUNO, SP719	Tige de selle brevetée, Ø : 30,9 mm, longueur : 300 mm, voir le chapitre #
Attache de selle	KALLOYUNO, SC-ML1	Ø : 34,9 mm
Pédale	VP COMPONENTS, VP-469	#
Jeu de manivelles	SAMOX, ET40-F17-SHP80	Longueur de la manivelle 170 mm

Chaîne/Courroie	SHIMANO, CN-HG54	Chaîne, # maillons, voir le chapitre #
Chaîne/Courroie	SHIMANO, CN-HG541	# Chaîne, # maillons, voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie	FSA, W0164	# Spider : voir le chapitre #
	FSA, WB496	# Roue dentée, 38T, voir le chapitre #
Pare-chaîne	MR CONTROL, CH-E8-MINI	...
Dérailleur arrière	SHIMANO, DEORE RD-M5120-SGS	Voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie / Roue libre	SUNRISE, CSMS2.TAZ0.ES0	10 vitesses, 11-46T
Manette de vitesse	SHIMANO, DEORE SL-M4100-R	Manette de vitesse avec affichage, 10 vitesses
Moteur	SHIMANO, DU-EP800	Voir le chapitre 3.5.06.1
Ordinateur de bord	SHIMANO, SC-E5003	Voir le chapitre 3.5.2
Unité de commande	SHIMANO, SW-300	Voir le chapitre #
Batterie	SIMPLO, 630 Wh	630 Wh
Chargeur	FIT, SIMPLO, CHARGER B44ER0002F	36 V, 2 A
Frein	SHIMANO, BL-M4100/BR-MT420	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 2000 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons / Ø : 203 mm
	SHIMANO, BL-MT401/BR-MT410	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 2000 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons / Ø : 160 mm
Disque de frein	SHIMANO, RT-EM300	Ø : 203 mm, voir le chapitre #
	SHIMANO, SM-RT30	Ø : 203 mm
Réfecteurs avant	COMUS, ML-FR	Pour interface MonkeyLink
Serrure de la batterie	ABUS, BLO BMZ IT1 XPLUS	...
Porte-bidon	FIDLOCK, Bike Base	Système Fidlock

... non présent

information non disponible lors de la rédaction

3.4.1.5 Composants et pièces de réparation NOS FS SUV 2.1

23-Q-0039

Diamant

Cadre	SUNNY FRM R13/24 NOS FS SUV	Forme : Diamant, taille : 41
		Forme : Diamant, taille : 44
		Forme : Diamant, taille : 47
		Forme : Diamant, taille : 50
Amortisseur arrière	SR SUNTOUR, Edge Plus 2CR	210 x 55
Pneus	SCHWALBE, Smart Sam	65-584
Chambre à air	SCHWALBE, SV21F FREERIDE (27.5")	Valve : SV, longueur de valve : 40 mm, taille : ETRTO 54/75-584, version : Freeride
Bande de jante	TAPIR, 6781	Taille : 8 mm × 2000 mm, épaisseur : 0.30 mm, couleur : Jaune
Jante	RODI, TRYP 35 EVO 27.5"	Voir le chapitre #
Rayon	MACH1, Plus	14G, Ø : 2 mm, longueur : 275 mm, voir le chapitre #
		14G, Ø : 2 mm, longueur : 273 mm, voir le chapitre #
Écrou de rayon	SAPIM, Polyax	Ø intérieur : 14G, longueur : 14 mm
Protection des rayons	WESTPHAL GMBH, Regina	52T, Ø intérieur : 100 mm, Ø extérieur : 230 mm
Moyeu de roue avant	SHIMANO, HB-TC500-15-B	32H, voir le chapitre #
Moyeu de roue arrière	SHIMANO, FH-TC500-MS-B	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
Axe	MR CONTOLE, QR-TAK-12X-C2	Longueur : 172 mm, voir le chapitre #
Palier de direction	ACROS, ZS 1	S56/28,6/OD62/ICR/IPS | ZS66/45/OD74/IPS
Potence	SATORI, Phytton	65 mm, 31,8 mm 1 1/8"
Poignées / Tapes	VELO ENTERPRISE, 1670D3	Small, 131,6 mm
Guidon	KALLOYUNO, HBRB12W	Largeur : 780 mm, hauteur : 15 mm, backsweep : 9°, voir le chapitre #
Fourche	SR SUNTOUR, Aion36 BOOST EQ DS 3CR-PCS 15AH2-110 29" CTS	Fourche suspendue, suspension pneumatique, course de suspension : 150 mm, longueur du plongeur : 300 mm
Selle	SELLE ROYAL, Vivo	
Tige de selle	LIMOTEC, A1	Ø : 30,9 mm, course de suspension : 100 mm, sans télécommande
		Ø : 30,9 mm, course de suspension : 125 mm, sans télécommande
		Ø : 30,9 mm, course de suspension : 150 mm, sans télécommande
Attache de selle	KALLOYUNO, XC68C	Ø : 34,9 mm
Pédale	VP COMPONENTS, VP-469	#
Jeu de manivelles	CAESAR, EC40-F9-BNI-170	
	SAMOX, ET40-F17-SHP80	Longueur de la manivelle 170 mm

Chaîne/Courroie	SHIMANO, CN-M6100	Chaîne, 138 maillons, voir le chapitre #
Dérailleur arrière	SHIMANO, DEORE XT RD-M8100-SGS	Voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie / Roue libre	SHIMANO, DEORE CS-M6100-12 (10-51T)	Cassette, 12 vitesses, 10-12-14-16-18-21-24-28-33-39-45-51T (10-51T), voir le chapitre #
Manette de vitesse	SHIMANO, DEORE XT SL-M8100-R	Manette de vitesse avec affichage, 12 vitesses
Moteur	SHIMANO, DU-EP600	Voir le chapitre 3.5.06.1
Ordinateur de bord	SHIMANO, SC-E6100	Voir le chapitre 3.5.2
Commutateur	SHIMANO, SW-EN600-L	Voir le chapitre #
Batterie	SIMPLO, G2 B44E2094F	720 WH
Chargeur	SIMPLO, B44ER0161F	36 V, 4 A
Frein avant	SHIMANO, DEORE XT BL-M8100/SM-BH90-SBM/BR-M8120	Lever de frein à 2 doigts | Longueur : 900 mm | Frein à disque hydraulique, 4 pistons
Frein arrière	SHIMANO, DEORE XT BL-M8100/SM-BH90-SBM/BR-M8120	Lever de frein à 2 doigts | Longueur : 1700 mm | Frein à disque hydraulique, 4 pistons
Disque de frein	SHIMANO, RT-EM600	Ø : 203 mm, avec aimant
Disque de frein	SHIMANO, SM-RT64	Ø : 203 mm
Phare avant	FUXON, FF-100 HB-130	Longueur du câble d'éclairage : 1300 mm, câble de commande à distance : 1200 mm, voir le chapitre #
Feu arrière	FUXON, R-Glow	Écartement des boulons : 50 mm, voir le chapitre #
Réfecteurs	BUSCH&MÜLLER, 313/3Z1	Montage sur porte-bagages (cote de montage 50 mm), avec deux vis, voir le chapitre #
Porte-bagages arrière	STANDWELL, SW- ML0085	Système : Monkeyload, R13/R14
Garde-boue avant	CURANA, Apollo 80 530	Longueur : 530 mm, rayon : 385 mm, dessin : 102060
Béquille	PLETSCHER, COMP40 Flex 700C	Béquille latérale, écartement des vis : 40 mm, M6 × 18 mm
Sonnette/Klaxon	WIDEK, E-Bike	Sonnette
Serrure de la batterie	ABUS, BLO BMZ IT1 XPLUS	...

... non présent

information non disponible lors de la rédaction

3.4.1.6 Composants et pièces de réparation NOS FS SUV 2.2

23-Q-0040

Diamant

Cadre	SUNNY FRM R13/24 NOS FS SUV	Forme : Diamant, taille : 41
		Forme : Diamant, taille : 44
		Forme : Diamant, taille : 47
		Forme : Diamant, taille : 50
Amortisseur arrière	SR SUNTOUR, Edge Plus 2CR	210 x 55
Pneus	SCHWALBE, Smart Sam	65-584
Chambre à air	SCHWALBE, SV21F FREERIDE (27.5")	Valve : SV, longueur de valve : 40 mm, taille : ETRTO 54/75-584, version : Freeride
Bande de jante	TAPIR, 6781	Taille : 8 mm × 2000 mm, épaisseur : 0.30 mm, couleur : Jaune
Jante	RODI, TRYP 35 EVO 27.5"	Voir le chapitre #
Rayon	MACH1, Plus	14G, Ø : 2 mm, longueur : 273 mm, voir le chapitre #
		14G, Ø : 2 mm, longueur : 275 mm, voir le chapitre #
Écrou de rayon	SAPIM, Polyax	Ø intérieur : 14G, longueur : 14 mm
Protection des rayons	WESTPHAL GMBH, Regina	52T, Ø intérieur : 100 mm, Ø extérieur : 230 mm
Moyeu de roue avant	SHIMANO, HB-TC500-15-B	32H, voir le chapitre #
Moyeu de roue arrière	SHIMANO, FH-TC500-MS-B	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
Axe	MR CONTOLE, QR-TAK-12X-C2	Longueur : 172 mm, voir le chapitre #
Palier de direction	ACROS, ZS 1	S56/28,6/OD62/ICR/IPS | ZS66/45/OD74/IPS
Potence	SATORI, Phytan	65 mm, 31,8 mm 1 1/8"
Guidon	KALLOYUNO, HBRB12W	Largeur : 780 mm, hauteur : 15 mm, backsweep : 9°, voir le chapitre #
Poignées / Tapes	VELO ENTERPRISE, #	#
Fourche	SR SUNTOUR, Aion36 BOOST EQ DS 3CR-PCS 15AH2-110 29" CTS	Fourche suspendue, suspension pneumatique, course de suspension : 150 mm, longueur du plongeur : 300 mm
Selle	SELLE ROYAL, Vivo	
Tige de selle	LIMOTEC, A1	Ø : 30,9 mm, course de suspension : 100 mm, sans télécommande
		Ø : 30,9 mm, course de suspension : 125 mm, sans télécommande
		Ø : 30,9 mm, course de suspension : 150 mm, sans télécommande
Attache de selle	KALLOYUNO, XC68C	Ø : 34,9 mm
Pédale	VP COMPONENTS, VP-469	#
Jeu de manivelles	SAMOX, ET40-F17-SHP80	Longueur de la manivelle 170 mm
Chaîne/Courroie	SHIMANO, CN-M6100	Chaîne, 138 maillons, voir le chapitre #

Roue dentée / Poulie	CAESAR, EC40-F9-BNI-170	
Dérailleur arrière	SHIMANO, DEORE XT RD-M8100-SGS	Voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie / Roue libre	SHIMANO, DEORE CS-M6100-12 (10-51T)	Cassette, 12 vitesses, 10-12-14-16-18-21-24-28-33-39-45-51T (10-51T), voir le chapitre #
Manette de vitesse	SHIMANO, DEORE XT SL-M8100-R	Manette de vitesse avec affichage, 12 vitesses
Moteur	SHIMANO, DU-EP600	Voir le chapitre 3.5.06.1
Ordinateur de bord	SHIMANO, SC-E6100	Voir le chapitre 3.5.2
Commutateur	SHIMANO, SW-EN600-L	Voir le chapitre #
Batterie	SIMPLO, G2 B44E2094F	720 WH
Chargeur	SIMPLO, B44ER0161F	36 V, 4 A
Frein avant	SHIMANO, DEORE XT BL-M8100/SM-BH90-SBM/BR-M8120	Lever de frein à 2 doigts | Longueur : 900 mm | Frein à disque hydraulique, 4 pistons
Frein arrière	SHIMANO, DEORE XT BL-M8100/SM-BH90-SBM/BR-M8120	Lever de frein à 2 doigts | Longueur : 1700 mm | Frein à disque hydraulique, 4 pistons
Disque de frein	SHIMANO, RT-EM600	Ø : 203 mm, avec aimant
	SHIMANO, SM-RT64	Ø : 203 mm
Phare avant	FUXON, FF-100 HB-130	Longueur du câble d'éclairage : 1300 mm, câble de commande à distance : 1200 mm, voir le chapitre #
Feu arrière	FUXON, R-Glow	Écartement des boulons : 50 mm, voir le chapitre #
Réfecteurs	BUSCH&MÜLLER, 313/3Z1	Montage sur porte-bagages (cote de montage 50 mm), avec deux vis, voir le chapitre #
Porte-bagages arrière	STANDWELL, SW- ML0085	Système : Monkeyload, R13/R14
Garde-boue avant	CURANA	#
Garde-boue avant	CURANA, Apollo 80 530	Longueur : 530 mm, rayon : 385 mm, dessin : 102060
Béquille	PLETSCHER, COMP40 Flex 700C	Béquille latérale, écartement des vis : 40 mm, M6 × 18 mm
Sonnette/Klaxon	WIDEK, E-Bike	Sonnette
Serrure de la batterie	ABUS, BLO BMZ IT1 XPLUS	...

... non présent

information non disponible lors de la rédaction

3.4.1.7 Composants et pièces de réparation NOS SUV 2.1

23-Q-0041, 23-Q-0042, 23-Q-0043

Diamant, Trapez, Wave

Cadre	SUNRISE, R14RAW	Forme : Wave, taille : 41 cm
		Forme : Wave, taille : 44 cm
		Forme : Wave, taille : 48 cm
		Forme : Wave, taille : 52 cm
Pneus	SCHWALBE, Johnny Watts	Taille : ETRTO 65-584 (27,5 × 2,60 pouces), version : DD, RaceGuard, voir le chapitre #
Chambre à air	SCHWALBE, SV21F FREERIDE (27.5")	Valve : SV, longueur de valve : 40 mm, taille : ETRTO 54/75-584, version : Freeride
Bande de jante	TAPIR, 6781	Taille : 8 mm × 2000 mm, épaisseur : 0.30 mm, couleur : Jaune
Jante	RODI, TRYP 35 EVO 27.5"	Voir le chapitre #
Rayon	MACH1, Plus	14G, Ø : 2 mm, longueur : 273 mm, voir le chapitre #
		14G, Ø : 2 mm, longueur : 275 mm, voir le chapitre #
Écrou de rayon	MACH1, 8CCBZ2014	Ø intérieur : 14G, longueur : 20 mm
	SAPIM, Polyax	Ø intérieur : 14G, longueur : 14 mm
Protection des rayons	WESTPHAL GMBH, Regina	52T, Ø intérieur : 100 mm, Ø extérieur : 230 mm
Moyeu de roue avant	SHIMANO, SLX HB-M7110-B	32H, voir le chapitre #
Moyeu de roue arrière	SHIMANO, FH-MT410-B	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
	SHIMANO, FH-TC500-MS-B	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
Axe	MR CONTOLE, QR-TAK-12X-C2	Longueur : 172 mm, voir le chapitre #
Palier de direction	FSA, # (NO.2)	ZS56/28.6 | ZS66/46
Potence	SATORI, Zecure Up2+	Extension : 65 mm, voir le chapitre #
Guidon	KALLOYUNO, HBRB12L-ENM	Largeur : 720 mm, hauteur : 15 mm, backsweep : 9°, voir le chapitre #
Poignées / Tapes	VELO ENTERPRISE, #	#
Fourche	ROCKSHOX, 35 Gold RL (FS-35G-RL)	# Fourche suspendue, suspension pneumatique, course de suspension : 120 mm, longueur du plongeur : # mm
Selle	SELLE ROYAL, Aidon	Longueur : 145 mm
Tige de selle	LIMOTEC, A1	Ø : 30,9 mm, course de suspension : 100 mm, sans télécommande
		Ø : 30,9 mm, course de suspension : 125 mm, sans télécommande
		Ø : 30,9 mm, course de suspension : 150 mm, sans télécommande
Attache de selle	KALLOYUNO, XC68C	Ø : 34,9 mm
Pédale	VP COMPONENTS, VP-469	#
Jeu de manivelles	SAMOX, ET40-F17-SHP80	Longueur de la manivelle 170 mm

Chaîne/Courroie	SHIMANO, CN-M6100	Chaîne, 138 maillons, voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie	FSA, W0164	# Spider : voir le chapitre #
	FSA, W1155	# Pare-chaîne : 36-38T, voir le chapitre #
	FSA, WB496	# Roue dentée, 38T, voir le chapitre #
	FSA, WB496/W0164	# Roue dentée : 38T / Spider : voir le chapitre #
Dérailleur arrière	SHIMANO, SLX RD-M7100-SGS	Voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie / Roue libre	SHIMANO, DEORE CS-M6100-12 (10-51T)	Cassette, 12 vitesses, 10-12-14-16-18-21-24-28-33-39-45-51T (10-51T), voir le chapitre #
Manette de vitesse	SHIMANO, SLX SL-M7100-IR	Manette de vitesse avec affichage, 12 vitesses
Moteur	SHIMANO, DU-EP800	Voir le chapitre 3.5.06.1
Ordinateur de bord	SHIMANO, SC-E6100	Voir le chapitre 3.5.2
Unité de commande	SHIMANO, SW-E6010-L	Voir le chapitre 3.5.2
Batterie	SIMPLO, 630 Wh	630 Wh
Chargeur	FIT, SIMPLO, CHARGER B44ER0002F	36 V, 2 A
Frein avant	SHIMANO, SLX BL-M7100/BR-M7100	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 900 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons
Frein arrière	SHIMANO, SLX BL-M7100/BR-M7120	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 1700 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons
Disque de frein	SHIMANO, RT-EM600	Ø : 203 mm, avec aimant
	SHIMANO, SM-RT64	Ø : 203 mm
Phare avant	FUXON, FF-100 HB-130	Longueur du câble d'éclairage : 1300 mm, câble de commande à distance : 1200 mm, voir le chapitre #
Feu arrière	FUXON, R-Glow	Écartement des boulons : 50 mm, voir le chapitre #
Réfecteurs	BUSCH&MÜLLER, 313/3Z1	Montage sur porte-bagages (cote de montage 50 mm), avec deux vis, voir le chapitre #
Garde-boue arrière	CURANA, Apollo 80 1193	Longueur : 1193 mm, rayon : 385 mm, dessin : 102064
Garde-boue avant	CURANA, Apollo 80 530	Longueur : 530 mm, rayon : 385 mm, dessin : 102060
Béquille	PLETSCHER, COMP40 Flex 28"	Béquille latérale
	PLETSCHER, COMP40 Flex 700C	Béquille latérale, écartement des vis : 40 mm, M6 x 18 mm
Sonnette/Klaxon	NUVO ENTERPRISE, n+1 B508AP	Sonnette, aluminium avec base plastique Diamètre du dôme : 42 mm
	WIDEK, E-Bike	Sonnette
Serrure de la batterie	ABUS, BLO BMZ IT1 XPLUS	...
Porte-bidon	FIDLOCK, Bike Base	Système Fidlock

... non présent

information non disponible lors de la rédaction

3.4.1.8 Composants et pièces de réparation NOS SUV 2.2

23-Q-0044, 23-Q-0045, 23-Q-0046
Diamant, Trapez, Wave

Cadre	SUNRISE, Frame R14RAW	Forme : Wave, taille : 41 cm
		Forme : Wave, taille : 44 cm
		Forme : Wave, taille : 48 cm
		Forme : Wave, taille : 52 cm
		Forme : Diamant, taille : 41 cm
		Forme : Diamant, taille : 44 cm
		Forme : Diamant, taille : 48 cm
		Forme : Diamant, taille : 52 cm
		Forme : Trapèze, taille: 44 cm
		Forme : Trapèze, taille: 48 cm
Forme : Trapèze, taille: 52 cm		
Pneus	SCHWALBE, Johnny Watts	Taille : ETRTO 65-584 (27,5 × 2,60 pouces), version : DD, RaceGuard, voir le chapitre #
Chambre à air	SCHWALBE, SV21F FREERIDE (27.5")	Valve : SV, longueur de valve : 40 mm, taille : ETRTO 54/75-584, version : Freeride
Bande de jante	TAPIR, 6781	Taille : 8 mm × 2000 mm, épaisseur : 0.30 mm, couleur : Jaune
Jante	RODI, TRYP 35 EVO 27.5"	Voir le chapitre #
Rayon	MACH1, Plus	14G, Ø : 2 mm, longueur : 275 mm, voir le chapitre #
Écrou de rayon	MACH1, 8CCBZ2014	Ø intérieur : 14G, longueur : 20 mm
	SAPIM, Polyax	Ø intérieur : 14G, longueur : 14 mm
Protection des rayons	SHIMANO, CP-WH17-A	46T
Protection des rayons	WESTPHAL GMBH, Regina	52T, Ø intérieur : 100 mm, Ø extérieur : 230 mm
Moyeu de roue avant	SHIMANO, HB-MT410-B	32H, voir le chapitre #
	SHIMANO, HB-TC500-15-B	32H, voir le chapitre #
Moyeu de roue arrière	SHIMANO, FH-MT400	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
	SHIMANO, FH-TC500-HM-B	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
Axe	MR CONTOLE, QR-TAK-12X-C2	Longueur : 172 mm, voir le chapitre #
Palier de direction	FSA, # (NO.2)	ZS56/28.6 | ZS66/46
Potence	SATORI, Zecure Up2+	Extension : 65 mm, voir le chapitre #
Guidon	KALLOYUNO, HBRB12L-ENM	Largeur : 720 mm, hauteur : 15 mm, backsweep : 9°, voir le chapitre #
Poignées / Tapes	VELO ENTERPRISE, #	#
Fourche	ROCKSHOX, 35 Gold RL (FS-35G-RL)	# Fourche suspendue, suspension pneumatique, course de suspension : 120 mm, longueur du plongeur : # mm
Selle	SELLE ROYAL, Vivo	

Tige de selle	KALLOYUNO, SP719	Tige de selle brevetée, Ø : 30,9 mm, longueur : 300 mm, voir le chapitre #
		Tige de selle brevetée, Ø : 30,9 mm, longueur : 350 mm, voir le chapitre #
Attache de selle	KALLOYUNO, XC68C	Ø : 34,9 mm
Pédale	VP COMPONENTS, VP-469	#
Jeu de manivelles	SAMOX, ET40-F17-SHP80	Longueur de la manivelle 170 mm
Chaîne/Courroie	SHIMANO, CN-HG541	# Chaîne, 120 maillons, voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie	FSA, W0164	# Spider : voir le chapitre #
	FSA, W1155	# Pare-chaîne : 36-38T, voir le chapitre #
	FSA, WB496	# Roue dentée, 38T, voir le chapitre #
Dérailleur arrière	SHIMANO, DEORE RD-M5120-SGS	Voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie / Roue libre	SUNRISE, CSMS2.TAZ0.ES0	10 vitesses, 11-46T
Manette de vitesse	SHIMANO, DEORE SL-M4100-R	Manette de vitesse avec affichage, 10 vitesses
Moteur	SHIMANO, DU-EP800	Voir le chapitre 3.5.06.1
Ordinateur de bord	SHIMANO, SC-E6100	Voir le chapitre 3.5.2
Unité de commande	SHIMANO, SW-E6010-L	Voir le chapitre 3.5.2
Batterie	SIMPLO, 630 Wh	630 Wh
Chargeur	FIT, SIMPLO, CHARGER B44ER0002F	36 V, 2 A
Frein	SHIMANO, BL-M4100/BR-MT420	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 2000 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons / Ø : 203 mm
	SHIMANO, BL-MT401/BR-MT410	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 2000 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons / Ø : 160 mm
Disque de frein	SHIMANO, RT-EM600	Ø : 180 mm, avec aimant
	SHIMANO, SM-RT64	Ø : 203 mm
Phare avant	FUXON, FF-100 HB-130	Longueur du câble d'éclairage : 1300 mm, câble de commande à distance : 1200 mm, voir le chapitre #
Feu arrière	FUXON, R-Glow	Écartement des boulons : 50 mm, voir le chapitre #
Réfecteurs	BUSCH&MÜLLER, 313/3Z1	Montage sur porte-bagages (cote de montage 50 mm), avec deux vis, voir le chapitre #
Réfecteurs arrière	hinten |	#
Porte-bagages	hinten	
Garde-boue arrière	CURANA, Apollo 80 1193	Longueur : 1193 mm, rayon : 385 mm, dessin : 102064
Garde-boue avant	CURANA, Apollo 80 530	Longueur : 530 mm, rayon : 385 mm, dessin : 102060
Béquille	PLETSCHER, COMP40 Flex 28"	Béquille latérale
	PLETSCHER, COMP40 Flex 700C	Béquille latérale, écartement des vis : 40 mm, M6 × 18 mm

Sonnette/Klaxon	NUVO ENTERPRISE, n+1 B508AP	Sonnette, aluminium avec base plastique Diamètre du dôme : 42 mm
	WIDEK, E-Bike	Sonnette
Serrure de la batterie	ABUS, BLO BMZ IT1 XPLUS	...
Porte-bidon	FIDLOCK, Bike Base	Système Fidlock

... non présent

information non disponible lors de la rédaction

3.4.1.9 Composants et pièces de réparation NOS SUV 2.3

24-Q-0078, 24-Q-0079

Diamant, Trapèze

Cadre	SUNRISE, Frame R14RAW	Forme : Diamant, taille : 41 cm
		Forme : Diamant, taille : 44 cm
		Forme : Diamant, taille : 48 cm
		Forme : Diamant, taille : 52 cm
		Forme : Trapèze, taille : 44 cm
		Forme : Trapèze, taille : 48 cm
		Forme : Trapèze, taille : 52 cm
Pneus	SCHWALBE, Nobby Nic	# Taille : ETRTO 65-584 (27,5 × 2,60 pouces), version : #
Chambre à air	SCHWALBE, SV21F FREERIDE (27.5")	Valve : SV, longueur de valve : 40 mm, taille : ETRTO 54/75-584, version : Freeride
Bande de jante	TAPIR, 6781	Taille : 8 mm × 2000 mm, épaisseur : 0.30 mm, couleur : Jaune
Jante	RODI, TRYP 30 EVO 27.5"	32H, voir le chapitre #
Rayon	MACH1, Plus	14G, Ø : 2 mm, longueur : 275 mm, voir le chapitre #
Écrou de rayon	MACH1, 8CCBZ2014	Ø intérieur : 14G, longueur : 20 mm
	SAPIM, Polyax	Ø intérieur : 14G, longueur : 14 mm
Protection des rayons	WESTPHAL GMBH, Regina	52T, Ø intérieur : 100 mm, Ø extérieur : 230 mm
Moyeu de roue avant	SHIMANO, HB-MT410-B	32H, voir le chapitre #
	SHIMANO, HB-TC500-15-B	32H, voir le chapitre #
Moyeu de roue arrière	SHIMANO, FH-MT400	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
	SHIMANO, FH-TC500-HM-B	Moyeu à roue libre, 32H, voir le chapitre #
Axe	MR CONTOLE, QR-TAK-12X-C2	Longueur : 172 mm, voir le chapitre #
Palier de direction	FSA, # (NO.2)	ZS56/28.6 | ZS66/46
Potence	KALLOYUNO, ASDC1	Potence Ahead, longueur : 60 mm, voir le chapitre #
Guidon	KALLOYUNO, HBRB12W	Largeur : 780 mm, hauteur : 15 mm, backsweep : 9°, voir le chapitre #
Poignées / Tapes	VELO ENTERPRISE, #	#
Fourche	SR SUNTOUR, Zeron35 BOOST DS AIR LOR 15AH2-110 29"	1,8 " tapered
Selle	SELLE ROYAL, Vivo	
Tige de selle	KALLOYUNO, SP719	Tige de selle brevetée, Ø : 30,9 mm, longueur : 300 mm, voir le chapitre #
Attache de selle	KALLOYUNO, SC-ML1	Ø : 34,9 mm
Pédale	VP COMPONENTS, VP-469	#
Jeu de manivelles	SAMOX, ET40-F17-SHP80	Longueur de la manivelle 170 mm

Chaîne/Courroie	SHIMANO, CN-HG54	Chaîne, # maillons, voir le chapitre #
Chaîne/Courroie	SHIMANO, CN-HG541	# Chaîne, # maillons, voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie	FSA, W0164	# Spider : voir le chapitre #
	FSA, WB496	# Roue dentée, 38T, voir le chapitre #
Pare-chaîne	MR CONTROL, CH-E8-MINI	...
Dérailleur arrière	SHIMANO, DEORE RD-M5120-SGS	Voir le chapitre #
Roue dentée / Poulie / Roue libre	SUNRISE, CSMS2.TAZ0.ES0	10 vitesses, 11-46T
Manette de vitesse	SHIMANO, DEORE SL-M4100-R	Manette de vitesse avec affichage, 10 vitesses
Moteur	SHIMANO, DU-EP800	Voir le chapitre 3.5.06.1
Ordinateur de bord	SHIMANO, SC-E5003	Voir le chapitre 3.5.2
Unité de commande	SHIMANO, SW-300	Voir le chapitre #
Batterie	SIMPLO, 630 Wh	630 Wh
Chargeur	FIT, SIMPLO, CHARGER B44ER0002F	36 V, 2 A
Frein	SHIMANO, BL-M4100/BR-MT420	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 2000 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons / Ø : 203 mm
	SHIMANO, BL-MT401/BR-MT410	Levier de frein à 2 doigts | Longueur : 2000 mm | Frein à disque hydraulique, 2 pistons / Ø : 160 mm
Disque de frein	SHIMANO, RT-EM300	Ø : 203 mm, voir le chapitre #
	SHIMANO, SM-RT30	Ø : 203 mm
Réfecteurs avant	COMUS, ML-FR	Pour interface MonkeyLink
Serrure de la batterie	ABUS, BLO BMZ IT1 XPLUS	...
Porte-bidon	FIDLOCK, Bike Base	Système Fidlock

... non présent

information non disponible lors de la rédaction

3.4.2 Châssis

Le châssis se compose de deux éléments :

- cadre et
- direction.

3.4.2.1 Cadre

Le cadre absorbe toutes les forces générées sur le vélo électrique par le poids du corps, le pédalage et le sol. Le cadre sert également de support pour la plupart des composants.

La géométrie du cadre détermine le comportement routier du vélo électrique. Le cadre se compose des éléments suivants :

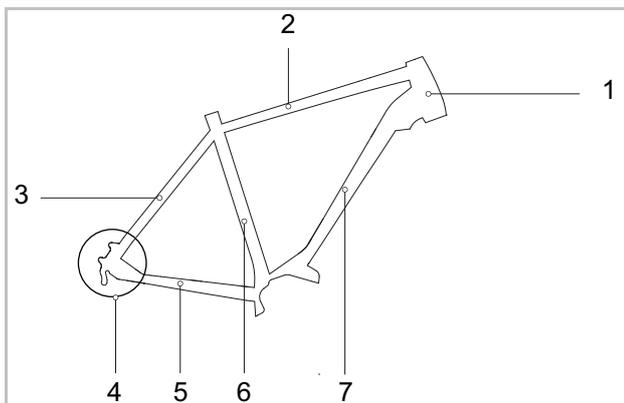


Illustration 5 : Éléments du cadre

- | | |
|---|-------------------|
| 1 | Tube de direction |
| 2 | Tube supérieur |
| 3 | Haubans |
| 4 | Pattes arrière |
| 5 | Bases |
| 6 | Tube de selle |
| 7 | Tube inférieur |

Les cadres à suspension sont également dotés d'un amortisseur arrière.

Cadre en carbone

Le carbone (CFK) est un plastique renforcé avec des fibres de carbone très rigides et résistantes. Les cadres en carbone sont composés de plusieurs couche de carbone avec une matrice en résine époxy (EP). La couche supérieure est appelée couche visible.

Avantages

- Les cadres en carbone présentent une plus grande rigidité et une meilleure limite d'endurance que ceux en aluminium.
- Les cadres en carbone ne rouillent pas.
- Les cadres en carbone, s'ils sont bien montés et ne subissent pas de choc important, ont une durée de vie à peu près aussi longue que les cadres en aluminium.
- Les traces de fatigue sont nettement moins visibles sur les cadres en carbone que sur ceux en aluminium.

Inconvénients

- Le carbone se rompt en cas de dépassement de la charge maximale.
- Le carbone est très sensible. Après une chute, il est possible que le cadre présente un dommage interne invisible depuis l'extérieur. Les dommages peuvent uniquement être identifiés par un revendeurs spécialisé, par exemple par thermographie impulsionnelle ou excitation aux ultra-sons.
- Les cadres en carbone sont sensibles à la chaleur. S'ils sont soumis plusieurs heures à une température supérieure à 65 °C, les cadres en carbone peuvent s'assouplir et les couches de carbone peuvent se dissocier les unes des autres (délamination).
- Les fissures qui apparaissent entre les fibres de carbone ne sont pas réparables. Dans ce cas, il faut acheter un nouveau cadre.
- Le carbone est très difficile à recycler.

Taille du cadre

La taille du cadre doit être adaptée à la taille du corps.

Vélo de ville, tout chemin, pliant et cargo

En raison de la position de conduite plus droite, les vélos de ville offrent une tolérance plus importante quant à la taille du cadre et à la longueur du tube supérieure. Étant donné que le guidon et la selle peuvent être ajustés à la taille du cycliste, la plage de taille de cadre recommandée peut être un peu plus étendue.

Taille du corps [cm]	Taille du cadre [cm]	
155 ... 165	S	43 ... 48
165 ... 175	M	48 ... 53
175 ... 185	L	53 ... 58
185 ... 195	XL	58 ... 62
195 ... 215	XXL	62 ... 65

Tableau 295 : Taille de cadre recommandée pour vélos de ville et tout chemin

Vélo tout terrain

La géométrie du cadre des vélos tout-terrain diffère selon le type et le domaine d'utilisation. La taille du cadre est indépendante de la taille des roues. La recommandation de taille de cadre tient compte de ces différences.

Taille du corps [cm]	Taille du cadre [cm]	Taille des roues [pouces]
150 ... 160	33 ... 37	26
160 ... 170	38 ... 43	26, 27,5
170 ... 180	43 ... 47	26, 27,5, 29
180 ... 190	47 ... 52	26, 27,5, 29
190 ... 200	51 ... 56	27,5, 29
200 ... 215	53 ... 60	27,5, 29

Tableau 296 : Taille de cadre recommandée pour vélos tout terrain

Vélo de course et vélo Gravel

Pour les vélos de course et vélos Gravel, les tailles de cadre sont plus rapprochées. Ces différences réduites entre les hauteurs de cadre permettent une adaptation plus précise à la taille du corps.

La position sur le vélo électrique est principalement déterminée par la longueur du tube supérieur :

- Plus le tube supérieur est court, plus la position est droite.
- Plus le tube supérieur est long, plus la position est inclinée.

Taille du corps [cm]	Taille du cadre [cm]
160 ... 175	XS
165 ... 180	S
170 ... 185	M
175 ... 190	L
180 ... 195	XL
185 ... 200	XXL

Tableau 297 : Taille de cadre recommandée pour vélo de course et vélo Gravel

Vélo adolescent

À l'adolescence, la taille du corps change rapidement. C'est pourquoi la taille du cadre doit être contrôlée tous les 6 mois.

Taille du corps [cm]	Taille du cadre [cm]
140 ... 150	33 ... 35
150 ... 160	35 ... 38
160 ... 170	38 ... 41
170 ... 180	41 ... 46
180 ... 190	46 ... 53

Tableau 298 : Taille de cadre recommandée pour vélos adolescents, vélos tout terrain

Vélo enfant

Les enfants sont toujours en croissance. C'est pourquoi la taille du cadre doit être contrôlée tous les 6 mois.

Pour les cyclistes débutants, il est important que les deux pieds reposent bien au sol à l'arrêt. Les enfants nécessitent donc un vélo électrique qui correspond à la taille de leur corps. Ceci est indispensable pour la sécurité.

Taille du corps [cm]	Taille des roues [pouces]
85 ... 110	12
90 ... 120	16
100 ... 125	18
110 ... 130	20
120 ... 145	24
135 ... 165	26

Tableau 299 : Taille des roues recommandée pour les vélos enfant

3.4.2.2 Amortisseur arrière

L'amortisseur arrière est installé sur la plupart des vélos tout-terrain et sert à protéger le vélo électrique et le cycliste des chocs et vibrations sur un terrain irrégulier.

Suspension de l'amortisseur arrière

Un amortisseur arrière peut amortir par un ressort en acier, une suspension pneumatique ou les deux.

Course de suspension négative (sag)

Le sag, également appelé souplesse de la suspension, est le pourcentage de la course de suspension totale qui s'enfonce en raison du poids du corps équipement compris (par exemple sac à dos), de sa position et de la géométrie du cadre. Le sag n'est pas généré par la conduite.

Lorsque le réglage est optimal, l'amortisseur arrière se détend avec une vitesse contrôlée.

La roue arrière ne rebondit pas sur les bosses ou le sol mais maintient le contact avec le sol (ligne bleue).

La selle remonte légèrement lorsque l'irrégularité est compensée et s'abaisse légèrement lorsque la suspension se comprime au moment où la roue touche le sol après l'irrégularité. L'amortisseur arrière se détend de manière contrôlée, de sorte que le cycliste conserve son orientation horizontale pendant que l'irrégularité suivante est compensée. Le déplacement de la suspension est prévisible et contrôlé. Le cycliste n'est pas projeté vers le haut ou vers l'avant (ligne verte).

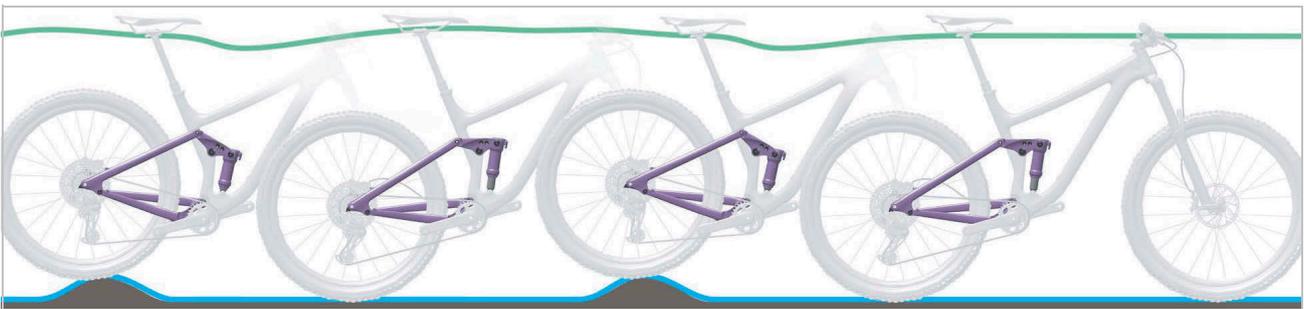


Illustration 6 : Comportement optimal de l'amortisseur arrière

Verrouillage

Sur tous les amortisseurs arrière, la contraction peut être bloquée à l'aide du **verrouillage** (*en anglais Lockout*). Dans ce cas, le cadre se comporte comme un cadre sans amortisseur arrière.

Sur des routes très bien asphaltées et dans les côtes, la suspension absorbe une part importante de l'énergie du moteur et des muscles. Ceci accroît la consommation d'énergie et affaiblit l'entraînement. Il peut donc être utile de verrouiller la suspension.

Seuil

Le seuil est un mode de verrouillage optimisé.

Si un seuil est défini, l'amortisseur arrière se comporte comme s'il était verrouillé. Le seuil empêche la compression jusqu'à la survenance d'un choc ou d'une force descendante d'importance moyenne.

Amortissement de l'amortisseur arrière

Après sa compression, la fourche suspendue reprend sa position d'origine. Le cas échéant, l'amortisseur freine ce mouvement et empêche ainsi le système de suspension de reprendre sa forme de manière incontrôlée et de causer une

oscillation de la fourche de suspension vers le haut et le bas.

On distingue deux types d'amortisseurs :

- Amortisseur de détente,
- Amortisseur de compression

Amortisseur de détente

Lorsque le réglage est optimal, l'amortisseur arrière se détend avec une vitesse contrôlée. La roue arrière ne rebondit pas sur les bosses ou le sol mais maintient le contact avec le sol (ligne bleue). La selle remonte légèrement lorsque l'irrégularité est compensée et s'abaisse légèrement lorsque la suspension se comprime au moment où la roue touche le sol après l'irrégularité. L'amortisseur arrière se détend de manière contrôlée, de sorte que le cycliste conserve son orientation horizontale pendant que l'irrégularité suivante est compensée.

Le déplacement de la suspension est prévisible et contrôlé. Le cycliste n'est pas projeté vers le haut ou vers l'avant (ligne verte).

Le réglage de l'amortisseur de détente dépend du réglage de l'air comprimé. Un sag plus important nécessite un amortissement de détente plus faible.

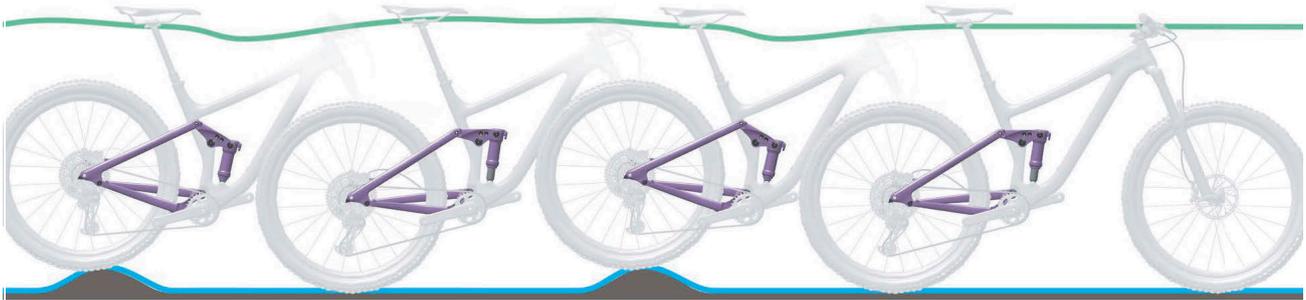


Illustration 7 : Comportement optimal de l'amortisseur arrière

Amortisseur de compression

L'amortisseur de compression commande la vitesse de levage de la compression, autrement dit la distance sur laquelle l'amortisseur arrière se comprime lors de chocs lents. L'amortisseur de compression a une influence sur l'amortissement des irrégularités en cas de déplacement du poids, de franchissements, de virages, de chocs réguliers dus à des irrégularités et lors du freinage.

Avec un réglage optimal, l'amortisseur arrière oppose une résistance à la compression, reste plus haut dans sa course de suspension et aide le cycliste à conserver sa vitesse lors du franchissement des sections vallonnées.

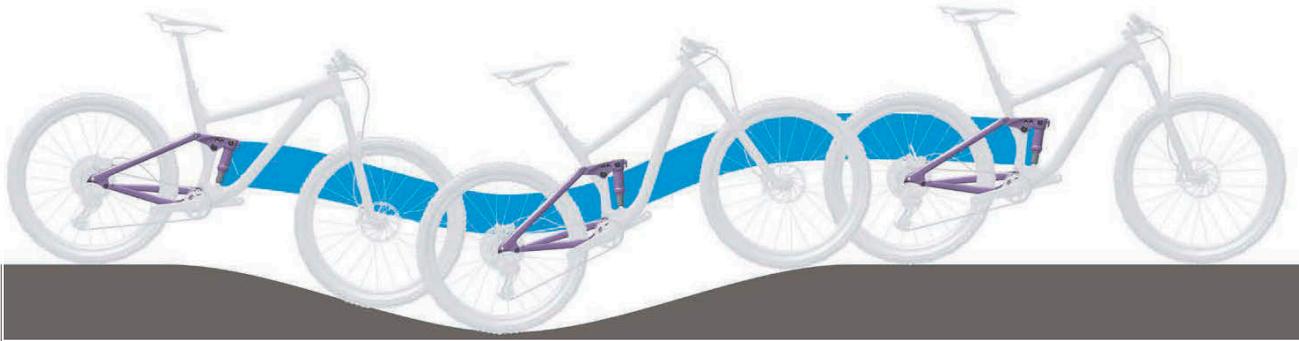


Illustration 8 : Comportement optimal de l'amortisseur arrière en terrain vallonné

Structure du ROCKSHOX Deluxe Select



Illustration 9 : Structure de l'amortisseur arrière ROCKSHOX Deluxe Select+

- 1 Molette de réglage de la détente (amortisseur arrière)
- 2 Valve d'air (amortisseur arrière)
- 3 Échelle
- 4 Joint torique

Structure du SR SUNTOUR Edge Plus 2CR

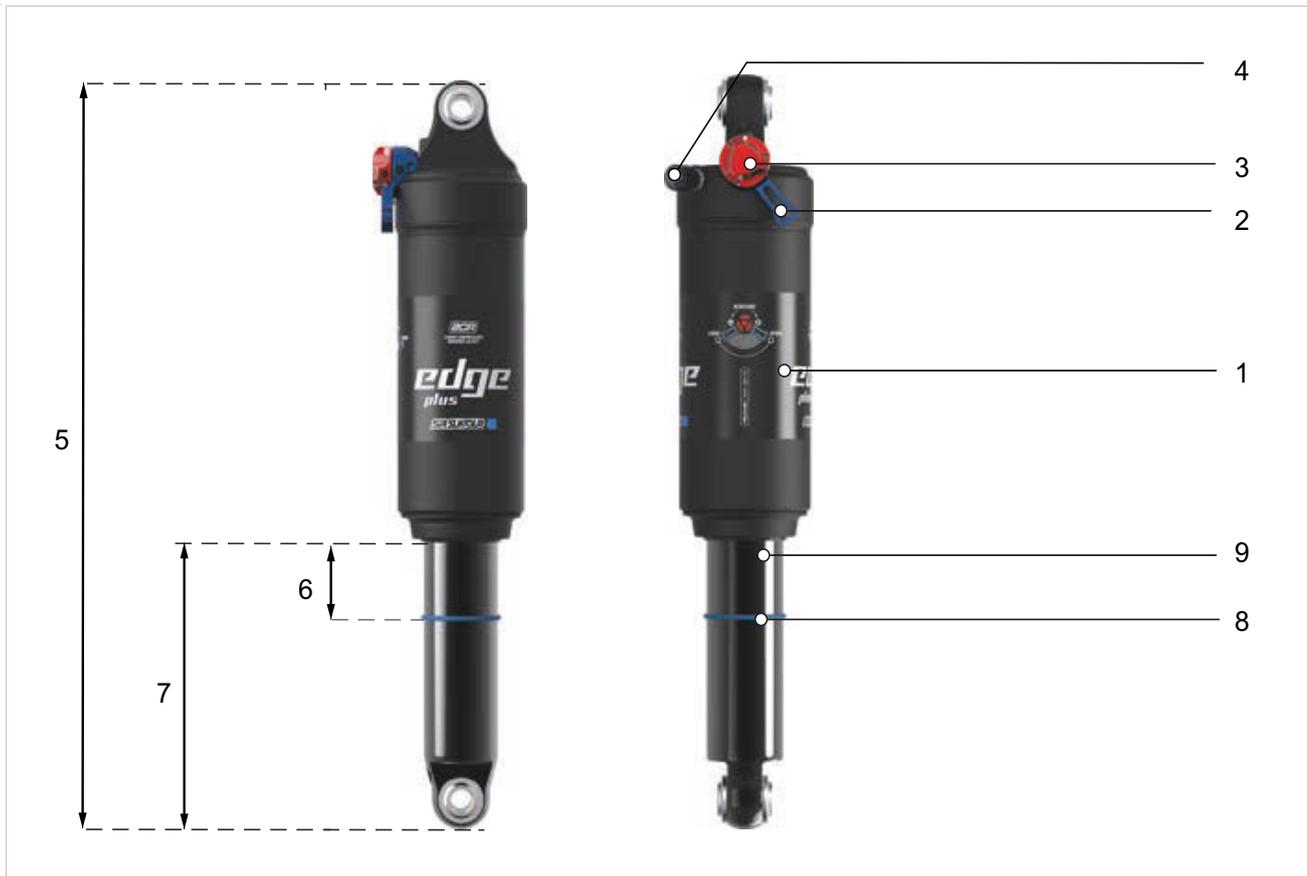


Illustration 10 : Structure de l'amortisseur arrière SUNTOUR Edge Plus 2CR

- 1 Réservoir d'air
- 2 Levier de compression (amortisseur arrière)
- 3 Réglage de détente (amortisseur arrière)
- 4 Valve d'air (amortisseur arrière)
- 5 Longueur totale
- 6 SAG
- 7 Unité d'amortisseur
- 8 Joint torique

3.4.2.3 Direction

Les composants de la direction sont :

- Palier de direction,
- Potence,
- Guidon et
- Fourche de suspension.

3.4.2.4 Palier de direction

Le palier de direction (également appelé jeu de direction) est le système de palier de la fourche dans le cadre. On distingue deux types de paliers de direction :

- les paliers de direction conventionnels pour tubes de fourche avec filetage et
- Paliers de direction pour tubes de fourche sans filetage, appelés Aheadsets.

3.4.2.5 Potence

La potence relie le guidon au tube de la fourche. La potence sert à adapter le guidon à la taille du corps du cycliste. Elle permet de régler la hauteur du guidon et la distance entre le guidon et la selle (voir le chapitre 6.4.6).

Potences à réglage rapide

Les potences à réglage rapide sont un prolongement de la tige de fourche. La hauteur et l'angle des potences à réglage rapide peuvent être réglés sans outils. Selon le modèle, il est possible d'effectuer jusqu'à 3 réglages :

- 1 régler la hauteur du guidon,
- 2 fonction Twist et
- 3 régler la hauteur de la potence.

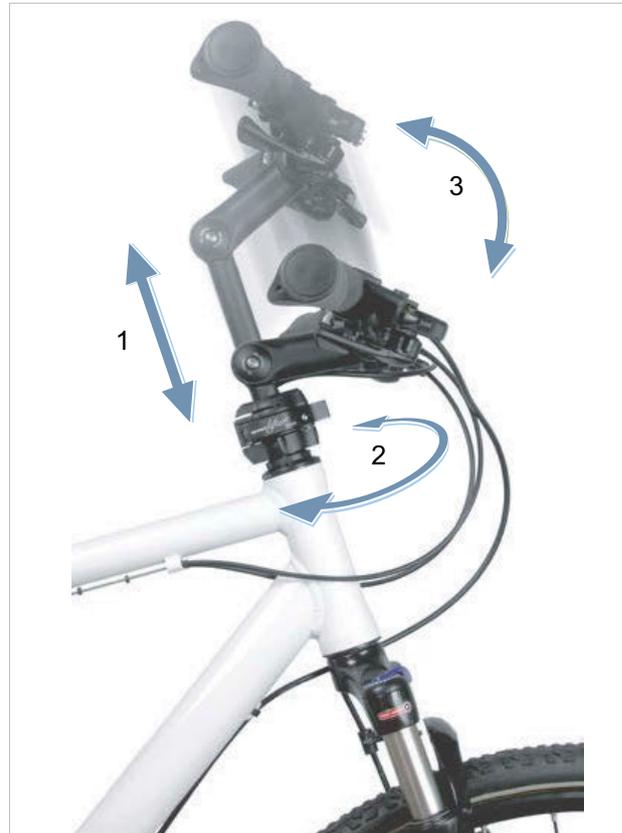


Illustration 11 : Exemple d'un BY.SCHULZ Speedlifter Twist Pro SDS

Le réglage de la hauteur et de l'angle de la potence accroît le confort de conduite en permettant d'adopter différentes positions de conduite lors des trajets prolongés. La fonction Twist permet de gagner de la place lors du stationnement.



Illustration 12 : Fonction Twist, exemple d'un BY.SCHULZ

3.4.2.6 Guidon

Le vélo électrique est commandé par le guidon. Le guidon sert à soutenir le torse et forme le support des commandes et affichages (voir le chapitre 3.4.1).

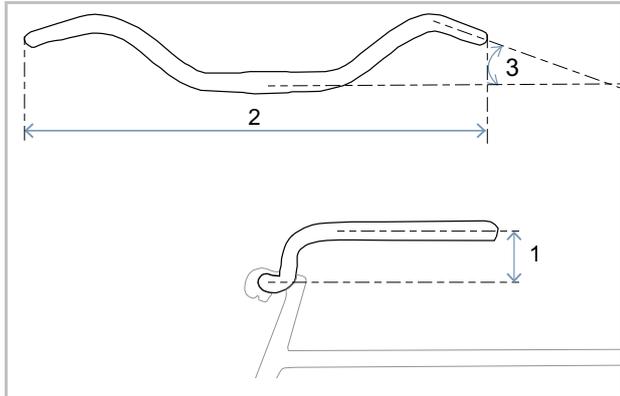


Illustration 13 : Dimensions du guidon

Les principales dimensions d'un guidon sont :

- 1 Hauteur (*en anglais rise*)
- 2 Largeur
- 3 Angle des poignées

3.4.2.7 Fourche de suspension

La potence et le guidon sont fixés sur l'extrémité supérieure de la tige de fourche. L'axe est fixé sur les extrémités de la fourche. La roue est fixée sur l'axe.

Par rapport aux fourches rigides, les fourches à suspension améliorent le contact avec le sol et le confort via deux fonctions :

- Suspension et
- Amortissement (fonction en option).

Suspension

Une fourche de suspension peut être suspendue par un ressort en acier, une suspension pneumatique ou les deux.

Sur un vélo électrique avec suspension, un choc, par exemple dû à un caillou sur le chemin, n'est pas transmis via la fourche de suspension directement dans le corps, mais est absorbé par le système de suspension. Pour cela, la fourche suspendue se comprime.

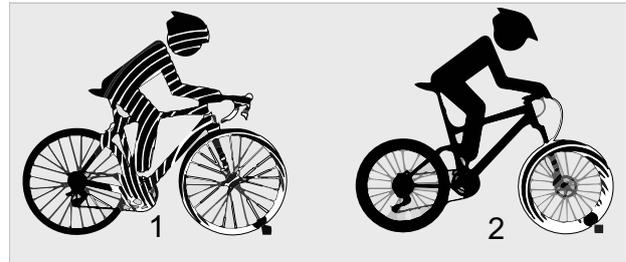


Illustration 14 : Sans suspension (1) et avec suspension (2)

Amortissement

Après sa compression, la fourche suspendue reprend sa position d'origine. Le cas échéant, l'amortisseur freine ce mouvement et empêche ainsi le système de suspension de reprendre sa forme de manière incontrôlée et de causer une oscillation de la fourche de suspension vers le haut et le bas. On distingue deux types d'amortisseurs :

- Amortisseur de détente,
- Amortisseur de compression.

Les amortisseurs de détente et les amortisseurs de compression peuvent éventuellement être divisés en deux domaines :

- Amortisseur Highspeed,
- Amortisseur Lowspeed.

Structure d'une fourche de suspension

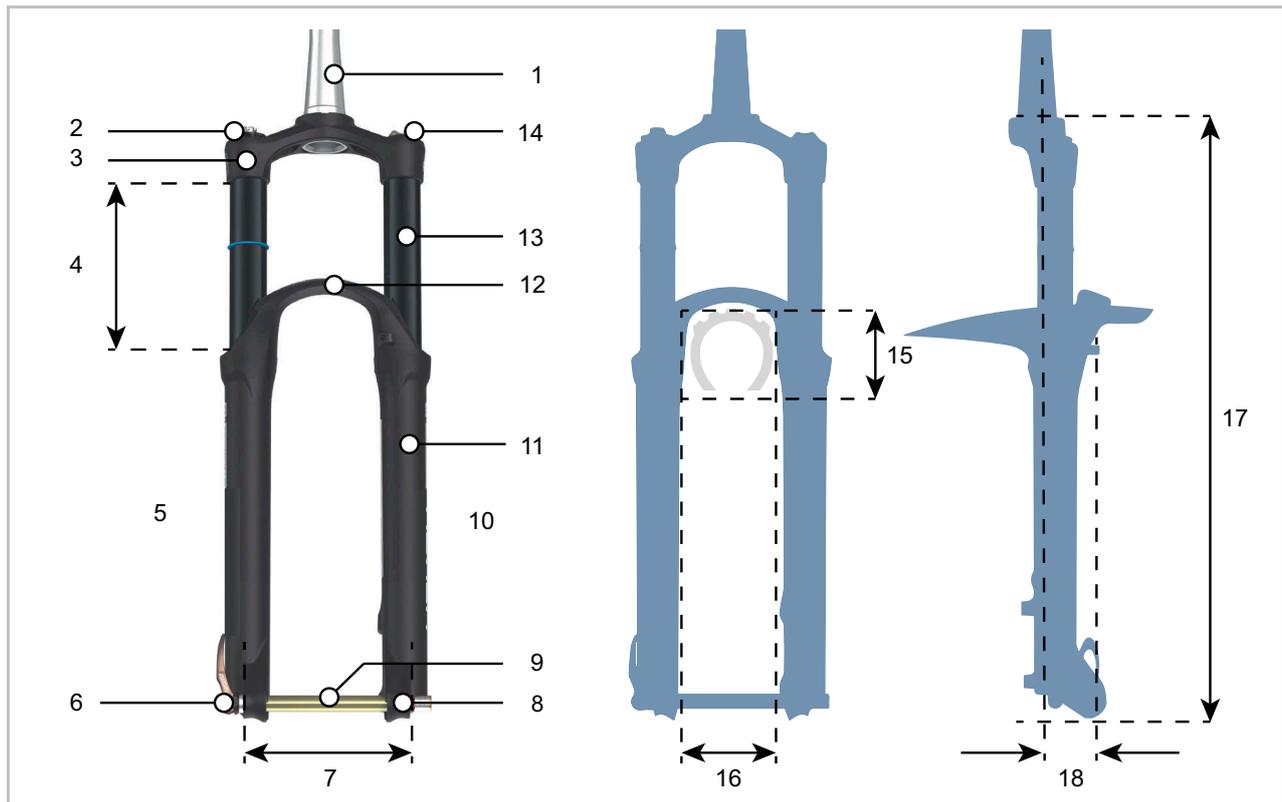


Illustration 15 : Structure d'une fourche de suspension

- 1 Tige de fourche
- 2 Réglage du sag
- 3 Couronne de fourche
- 4 Course de suspension (fourche de suspension)
- 5 Côté amortisseur
- 6 Attache rapide
- 7 Pitch
- 8 Extrémité de fourche (fourche de suspension)
- 9 Axe de roue
- 10 Côté suspension pneumatique
- 11 Plongeur
- 12 Pont de fourche (également appelé couronne de fourche inférieure)
- 13 Montant
- 14 Verrouillage

Libre mouvement des pneus

- 15 Hauteur des pneus
- 16 Largeur de passage des pneus

Vue latérale

- 17 Hauteur de montage
- 18 Décalage (*en anglais Offset*)

Modules de fourche de suspension

Une fourche de suspension peut comporter jusqu'à 3 modules différents :

- amortisseur de compression (bleu),
- amortisseur de détente (rouge),
- suspension pneumatique ou ressort en acier (orange)

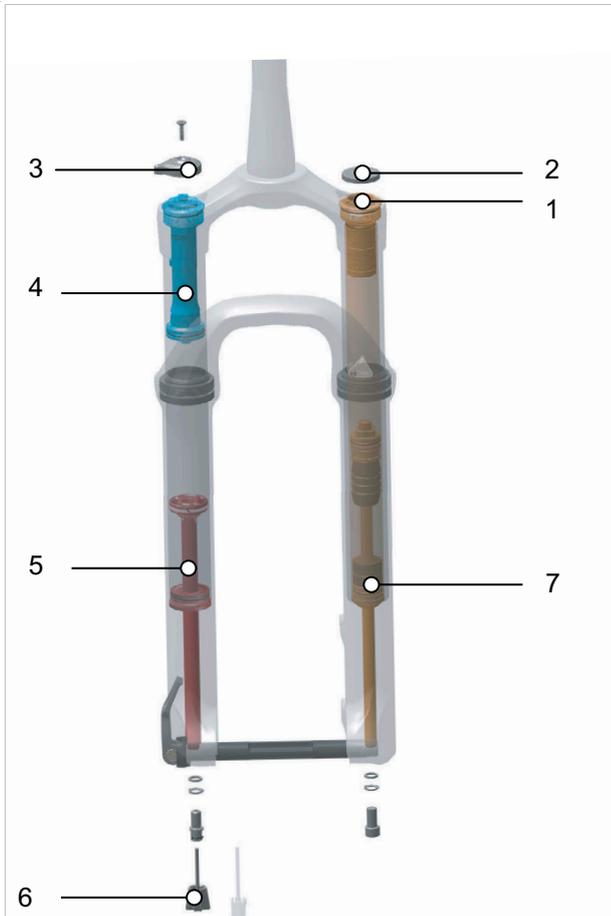


Illustration 16 : Structure interne d'une fourche de suspension pneumatique

- 1 Valve d'air (fourche)
- 2 Cache de la valve d'air
- 3 Réglage de l'amortisseur
- 4 Amortisseur de compression
- 5 Amortisseur de détente
- 6 Réglage de la détente (fourche de suspension)
- 7 Suspension pneumatique

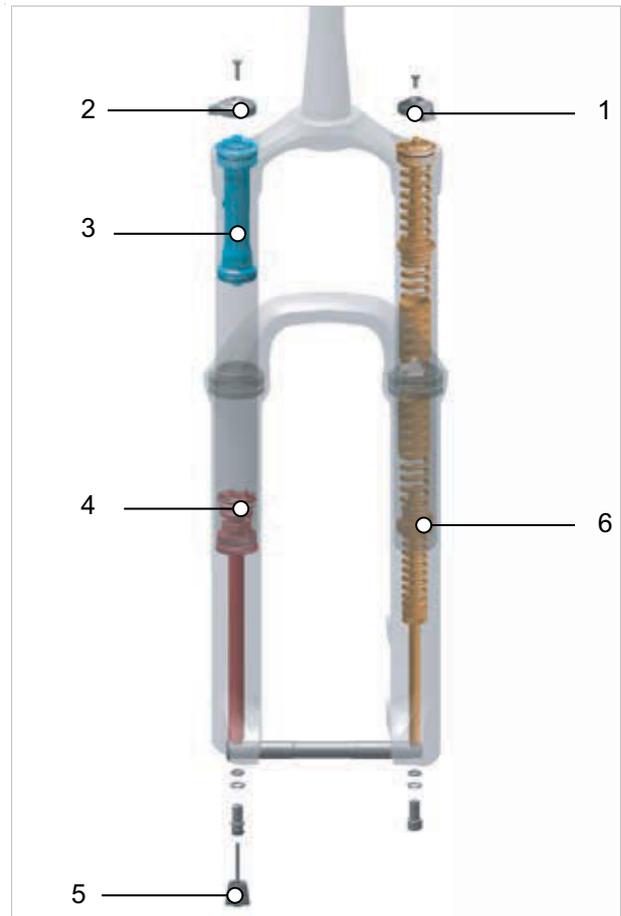


Illustration 17 : Structure interne d'une fourche de suspension en acier

- 1 Molette de réglage du sag
- 2 Réglage de l'amortisseur
- 3 Amortisseur de compression
- 4 Amortisseur de détente
- 5 Réglage de la détente (fourche de suspension)
- 6 Ressort en acier

Cartouches

Les amortisseurs peuvent se trouver dans des modules fermés appelés cartouches. Ces cartouches sont montées dans la fourche de suspension. Différentes cartouches peuvent être montées dans les fourches. Ceci n'affecte pas la capacité de charge totale de la fourche de suspension.

Verrouillage

Sur toutes les fourches de suspension, il est possible de bloquer la contraction. Dans ce cas, la fourche suspendue se comporte comme une fourche rigide.

Une suspension est destinée à amortir les inégalités du terrain, que ce soit sur des pistes cyclables accidentées, sur des chemins de terre ou en tout-terrain.

Sur des routes très bien asphaltées et dans les côtes, la suspension absorbe une part importante

de l'énergie du moteur et des muscles. Ceci accroît la consommation d'énergie et affaiblit l'entraînement. Sur les chaussées asphaltées et dans les côtes, il est donc conseillé de bloquer la suspension.

C'est pourquoi certaines fourches de suspension sont dotées d'un verrouillage *en angl. Lockout* sur la couronne de fourche ou commandé à distance *en angl. remote lockout* au niveau du guidon.

Course de suspension négative (sag)

La course de suspension négative ou sag (de l'anglais sag « abaissement », « affaissement »), également appelée souplesse de la suspension, est le pourcentage de la course de suspension totale qui s'enfonce en raison du poids du corps, l'équipement compris (par exemple sac à dos), de sa position et de la géométrie du cadre. Le SAG généré ne dépend pas de la conduite.

Lorsque le réglage est optimal, le vélo électrique se détend avec une vitesse contrôlée. En cas d'irrégularités, la roue reste en contact avec le sol (ligne bleue). La tête de fourche, le guidon et le corps suivent le sol (ligne verte) lors du franchissement d'irrégularités. Le déplacement de la suspension est prévisible et contrôlé.



Illustration 18 : Comportement optimal de la fourche de suspension

Avec un réglage optimal, en terrain vallonné, la fourche de suspension s'oppose à la compression et reste à une position plus haute dans sa course de suspension.

Ceci permet de conserver plus facilement la vitesse lors des trajets en terrain vallonné.

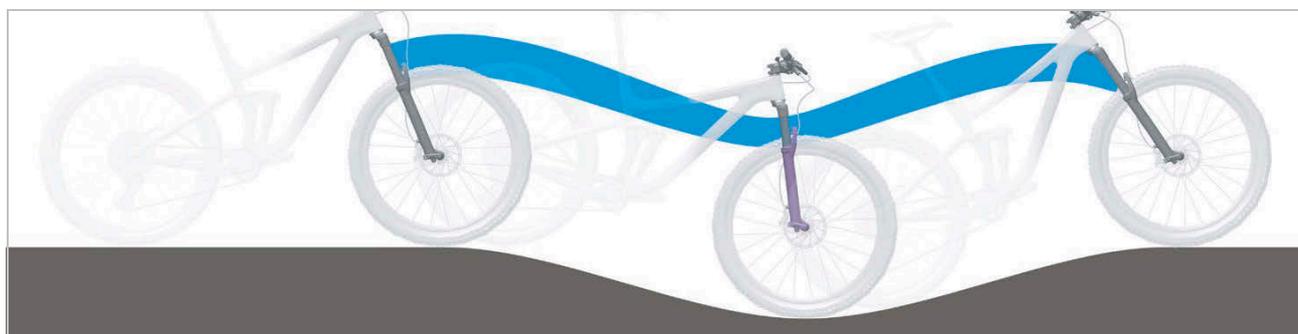


Illustration 19 : Comportement optimal de la fourche de suspension en terrain vallonné

Avec un réglage optimal, la fourche de suspension se comprime rapidement et sans obstacle lors du franchissement d'irrégularités et amortit les irrégularités. La traction est préservée (ligne bleue).

La fourche de suspension réagit rapidement au choc. La tête de direction et le guidon se relèvent légèrement lorsque les irrégularités sont amorties (ligne verte).



Illustration 20 : Comportement optimal de la fourche de suspension sur les irrégularités

Amortisseur de détente

Les amortisseurs de détente (*en anglais Rebound*) amortissent les mouvements de détente, c'est à dire les contraintes de traction.

L'amortisseur de détente définit la vitesse à laquelle la suspension se détend après une contrainte. L'amortissement de détente détermine la vitesse de sortie et de détente de la fourche suspendue, qui a elle-même un impact sur la traction et le contrôle.

Lorsque le réglage de la fourche de suspension est optimal, l'amortisseur se détend avec une vitesse contrôlée. En cas d'irrégularités, la roue reste en contact avec le sol (ligne bleue). La tête de fourche, le guidon et le corps suivent le sol (ligne verte) lors du franchissement d'irrégularités. Le déplacement de la suspension est prévisible et contrôlé.



Illustration 21 : Comportement optimal de la fourche de suspension

Amortisseur de compression

Les amortisseurs de compression (*en anglais Compression*) amortissent les mouvements de compression, donc les contraintes de pression.

L'amortisseur de compression commande la vitesse de levage de la compression, c'est-à-dire la tendance de la fourche de suspension à se compresser lors de chocs lents.

Avec un réglage optimal, la fourche de suspension oppose une résistance à la

compression dans les terrains vallonnés, reste plus haut dans sa course de suspension et aide le cycliste à conserver sa vitesse lors de trajets dans des terrains vallonnés.

Lors du franchissement d'une irrégularité, la fourche de suspension se comprime rapidement et librement et amortit l'irrégularité. La traction est préservée (ligne bleue).



Illustration 22 : Comportement optimal en terrain vallonné

Amortisseur Highspeed

L'amortisseur Highspeed (également appelé HSC, de l'anglais *High speed compression*) est un amortisseur de compression spécialisé.

Sur une piste de bosses ou lors d'un atterrissage après un saut, la vitesse de compression générée

dans la fourche est importante.

Dans ce type de situations, le contrôle par l'amortisseur Highspeed améliore le comportement de suspension.

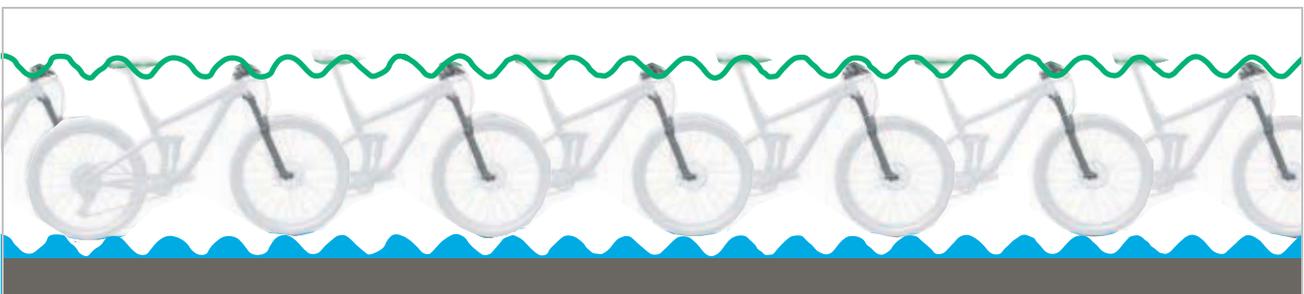


Illustration 23 : Mouvements du Highspeed

Amortisseur Lowspeed

L'amortisseur Lowspeed (également appelé LSC, de l'anglais *Low speed compression*) est un amortisseur de compression spécialisé.

Le franchissement d'ondulations de terrain entraîne une compression lente de la fourche de suspension. Dans ce type de situations, le contrôle par l'amortisseur Lowspeed améliore le comportement de suspension.

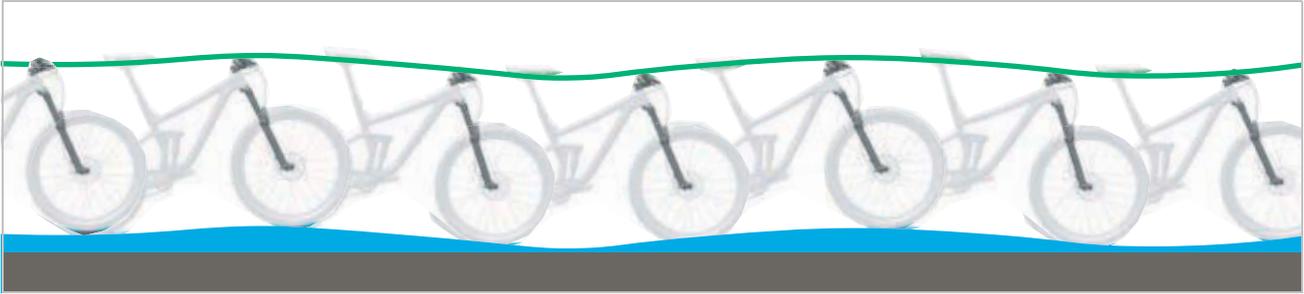


Illustration 24 : Mouvements du Lowspeed

3.4.2.8 SR SUNTOUR 3CR-PCS



Illustration 25 : Éléments de commande de la cartouche 3CR-PCS

La cartouche SR Suntour 3CR-PCS est dotée d'une plateforme d'amortisseur PCS avec

- un amortisseur de compression Lowspeed,
- un amortisseur de détente.

Grâce à une cavitation minimale (formation et dissolution de bulles suite au mélange d'eau et d'air), des pistons à palier flottant assurent un amortissement constant sur tous les terrains.

Avant le trajet, le réglage de détente (1) doit être ajusté en fonction du terrain.

Pendant la conduite, il est possible d'utiliser le réglage de la compression (2) pour sélectionner trois réglages pour adapter le système de suspension au terrain actuel :

- FIRM (réglage dur)
- MEDIUM (réglage moyen)
- OPEN (réglage ouvert).

Si la pression dans la fourche est trop élevée, la fonction de purge permet de relâcher de l'air en ouvrant une valve. Ceci permet d'éviter les dommages liés à la surpression.

		Fonction présente
	Verrouillage sur la télécommande	...
	Verrouillage sur la tête de fourche	...
Amortissement de compression	High-Speed	x
	Low-Speed	x
	réglage permanent	...
Amortissement de détente	High-Speed	...
	Low-Speed	x
	réglage permanent	...
	Fonction de purge	x
	PCS	x

Tableau 300 : Aperçu des fonctions SR SUNTOUR 3CR-PCS

3.4.2.9 SR SUNTOUR 2CR-PCS



Illustration 26 : Éléments de commande de la cartouche 2CR-PCS

La cartouche SR Suntour 3CR-PCS est dotée d'une plateforme d'amortisseur PCS avec

- un amortisseur de compression Low-speed,
- un amortisseur de détente.

Grâce à une cavitation minimale (formation et dissolution de bulles suite au mélange d'eau et d'air), des pistons à palier flottant assurent un amortissement constant sur tous les terrains.

Avant le trajet, le réglage de détente (1) doit être ajusté en fonction du terrain.

Pendant la conduite, il est possible d'utiliser le réglage de la compression (2) pour sélectionner deux réglages pour adapter le système de suspension au terrain actuel :

- FIRM (réglage dur)
- OPEN (réglage ouvert).

Si la pression dans la fourche est trop élevée, la fonction de purge permet de relâcher de l'air en ouvrant une valve. Ceci permet d'éviter les dommages liés à la surpression.

		Fonction présente
	Verrouillage sur la télécommande	...
	Verrouillage sur la tête de fourche	...
Amortissement de compression	High-Speed	x
	Low-Speed	x
	Réglage permanent	...
Amortissement de détente	High-Speed	...
	Low-Speed	x
	Réglage permanent	...
	Fonction de purge	x
	PCS	x

Tableau 301 : Aperçu des fonctions SR SUNTOUR 2CR-PCS

3.4.2.10 Cartouche SR SUNTOUR LOR



Illustration 27 : Éléments de commande de la cartouche LOR

La cartouche SR Suntour LOR est dotée des éléments suivants :

- un amortisseur de compression Lowspeed et
- un amortisseur de détente Lowspeed.

Avant le trajet, le **réglage de détente (fourche de suspension)** (1) doit être ajusté en fonction du terrain.

Pendant le trajet, la molette de réglage de compression Lowspeed (2) permet d'ajuster le système de suspension au terrain actuel. Le **réglage de la compression** permet également d'ouvrir ou de fermer l'amortissement.

Si la pression dans la fourche de suspension est trop élevée, la fonction de purge permet de relâcher de l'air en ouvrant une valve. Ceci permet d'éviter les dommages liés à la surpression.

		Fonction présente
	Verrouillage sur la télécommande	...
	Verrouillage sur la tête de fourche	x
Amortissement de compression	High-Speed	...
	Low-Speed	x
	Réglage permanent	...
Amortissement de détente	High-Speed	...
	Low-Speed	x
	Réglage permanent	...
	Fonction de purge	x
	PCS	...

Tableau 302 : Aperçu des fonctions SR SUNTOUR LOR

Structure d'une cartouche ROCKSHOX DebonAir™

La cartouche de la DebonAir™ est dotée d'une valve d'air (fourche) sur son extrémité supérieure.



Illustration 28 : Valve d'air (fourche) de la DebonAir

3.4.3 Roue

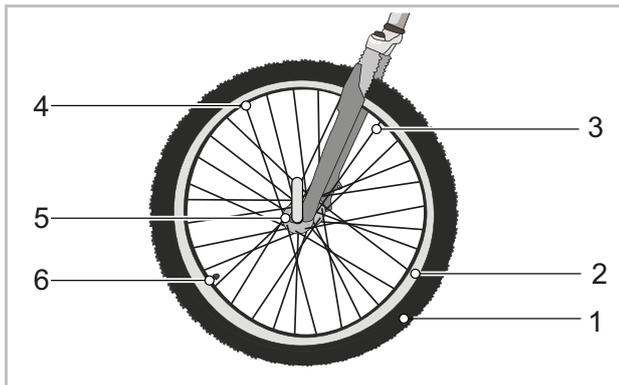


Illustration 29 : Composants visibles de la roue

- | | |
|---|-----------------|
| 1 | Pneus |
| 2 | Jante |
| 3 | Rayon |
| 4 | Écrous de rayon |
| 5 | Moyeu |
| 6 | Valve |

La roue se compose d'un pneu, d'un tuyau avec une valve et d'une roue de roulement.

3.4.3.1 Pneus

Le pneu, également appelé chape, forme la partie extérieure de la roue. Le pneu est monté sur la jante. Les pneus ont des structures, profils et largeurs différents selon leur usage.



Illustration 30 : Exemple : Informations sur le pneu

Taille des pneus

La taille du pneu est indiquée sur le côté du pneu.

Pression de remplissage

La plage de pression admissible est indiquée sur le côté du pneu. Elle est donnée en psi ou en bar. Le pneu doit être suffisamment gonflé pour pouvoir soutenir le vélo électrique. La pression des pneus doit être ajustée en fonction du poids du corps puis contrôlée régulièrement.

Types de pneus

Il existe cinq types de pneus différents :

- Pneus ouverts avec chambre,
- Pneus ouverts sans chambre (*en anglais Tubeless ou Tubeless Ready*),
- Pneus fermés (*en anglais Tubular, Single Tube*),
- Pneus pleins (*en anglais Solid Tires*) et
- Formats mixtes.

3.4.3.2 Pneu plein avec chambre

Les pneus ouverts (*en anglais Tube Type*), également appelés pneus Clincher, sont divisés en :

- pneus à fil, avec renfort en fil d'acier dans la tringle,
- pneus pliables, avec renfort en fibres d'aramide dans la tringle, et
- pneus à talon sans renfort de la tringle, mais avec des talons saillants qui s'accrochent sous le bord de la jante et se chevauchent dans l'embase de jante.



Illustration 31 : Structure des pneus ouverts

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1 | Jante |
| 2 | Bande de roulement avec profil |
| 3 | Protection anti-crevaison (en option) |
| 4 | Carcasse |
| 5 | Tringle |

Carcasse

La carcasse est la structure porteuse du pneu. En règle générale, 3 couches de carcasse sont placées sous la bande de roulement. La carcasse se compose d'un tissu avec des fils, le plus souvent en polyamide (nylon). Le tissu est revêtu de caoutchouc des deux côtés et coupé à un angle de 45°. Grâce à cet angle par rapport au sens de la marche, la carcasse accroît la stabilité du pneu. L'épaisseur des couches de carcasse tissées varie selon le niveau de qualité des pneus. L'épaisseur du tissu de la carcasse est indiquée en nombre de fils par pouce ou EPI (*en anglais Ends per Inch*) ou TPI (*en anglais Threads per Inch*). Il existe des pneus avec des carcasses de 20 à 127 EPI.

Plus la valeur d'EPI est élevée, plus le diamètre des fils utilisés est fin. Les couches de carcasse dotées d'une valeur d'EPI plus élevée ont des fils de diamètre plus fin. Avec l'accroissement de la valeur d'EPI :

- la quantité de caoutchouc nécessaire pour entourer les fils est moindre,
- les pneus sont plus légers et
- plus flexibles, ce qui réduit leur résistance au roulement.
- Le tissu est plus dense, ce qui réduit la pénétration de corps étrangers. Ceci accroît la protection contre les crevaisons.

Sur les carcasses de 127 EPI, chaque fil individuel a une épaisseur de seulement 0,2 mm, et est donc plus fragile. Un pneu de 127 EPI offre donc une moindre protection contre les crevaisons. Le compromis optimal entre poids et robustesse se trouve autour de 67 EPI.

Outre le tissu, le mélange de caoutchouc d'un pneu a également de l'importance. Le mélange de caoutchouc se compose de plusieurs composants :

40 ... 60 %	Caoutchouc naturel et synthétique
15 ... 30 %	Agents de remplissage, par exemple noir de fumée, acide silique ou silicagel
20 ... 35 %	<ul style="list-style-type: none"> • Agent anti-vieillessement • Agent de vulcanisation, par exemple soufre • Accélérateur de vulcanisation, par exemple oxyde de zinc • Pigments et colorants

Tableau 303 : Mélange de caoutchouc des carcasses

Bande de roulement avec profil

Sur la face extérieure de la carcasse, on trouve une bande de roulement en caoutchouc.

Sur une chaussée propre, le profil n'a que peu d'influence sur les caractéristiques de conduite. L'adhérence entre la chaussée et le pneu est principalement générée par le frottement statique entre le caoutchouc et la chaussée.

Pneus slick et pneus de route

Contrairement aux voitures, l'aquaplaning n'est pas possible avec un vélo électrique. La surface de contact est faible et la pression appliquée forte. Grâce à la surface de contact réduite des pneus étroits et sans profil, le pneu s'imbrique dans les aspérités de la chaussée. En théorie, l'aquaplaning ne serait possible qu'à des vitesses d'environ 200 km/h.

Sur une route propre, qu'elle soit sèche ou humide, les pneus slick offrent une meilleure adhérence que les pneus profilés, car leur surface de contact est plus importante. Les pneus slick offrent également une moindre résistance au roulement.

Pneus tout terrain

En tout-terrain, le profil a une très grande importance. Le profil crée dans ce cas une imbrication avec le sol qui permet de transmettre les forces d'entraînement, de freinage et de direction. Sur des chaussées encrassées ou des chemins, un profil VTT peut également contribuer à un meilleur contrôle.

Les blocs de profil des pneus VTT se déforment lors qu'ils entrent dans la surface de contact. L'énergie utilisée à cette occasion est partiellement transformée en chaleur. Une autre partie de l'énergie est conservée et transformée en mouvement de glissement du bloc de profil lors de sa sortie de la zone de contact, ce qui contribue à l'abrasion du pneu.

Si un pneu avec profil élevé est utilisé sur l'asphalte, ceci peut générer des bruits désagréables. Si un vélo électrique avec un pneu VTT est conduit principalement sur route, il est donc recommandé, pour des raisons d'usure et d'économies d'énergie, de remplacer les pneus par une paire de pneus avec un profil le plus réduit possible. Dans ce cas, le revendeur spécialisé peut remplacer le pneu par un pneu à profil réduit.

Tringle

Les carcasses sont enroulées autour des tringles. L'enveloppement sur les deux côtés génère 3 couches de carcasse.

Pour éviter un glissement du pneu sur la jante lors du pompage et assurer une bonne tenue, les tringles sont stabilisées de 2 manières :

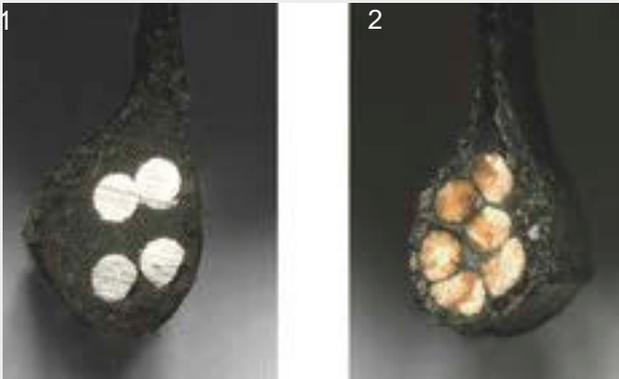


Illustration 32 : tringle en acier (1) et tringle en Kevlar (2)

- avec un fil d'acier. Ces pneus sont appelés pneus à fil (*en anglais Clincher*).
- avec des fibres d'aramide (Kevlar®). Ces pneus sont appelés pneus pliables. Les pneus pliables pèsent environ 50 à 90 g de moins que les pneus à fil. Ils peuvent également être pliés pour réduire leurs dimensions d'emballage.

Protection anti-crevaisson (en option)

Une protection anti-crevaisson peut être située entre la carcasse et la bande de roulement.



Illustration 33 : Effet de la protection anti-crevaisson

Chaque fabricant de pneus utilise ses propres classes de résistance aux crevaisons, qui ne sont pas équivalentes.

3.4.3.3 Jante

La jante est le profil en métal ou en carbone d'une roue qui réunit le pneu, la chambre à air et la bande de jante. La jante est reliée au moyeu par les rayons.

Sur les freins de jante, le côté extérieur de la jante est utilisé pour le freinage.

3.4.3.4 Valve

Tous les pneus ouverts ont une valve. La valve permet de gonfler le pneu pour le remplir d'air. Chaque valve comprend un capuchon de valve. Le capuchon de valve vissé protège contre la poussière et la saleté.

Le vélo électrique comporte soit :

- Valve Dunlop
- Valve Presta
- Valve Schrader

Valve Dunlop

La valve Dunlop, également appelée valve classique, est la plus répandue. L'embout de la valve peut être facilement remplacé et l'air peut être relâché très vite.

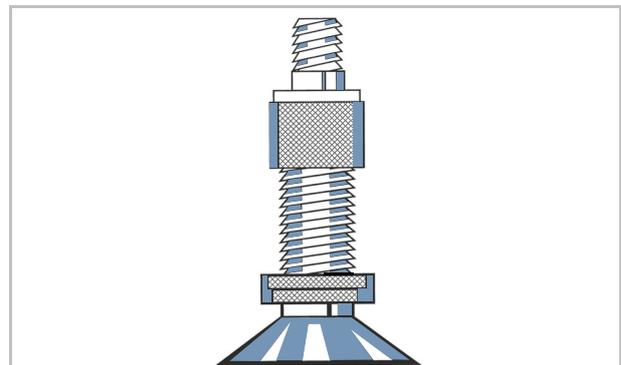


Illustration 34 : Valve Dunlop

Valve Presta

La valve Presta, également appelée valve pour vélo de course, est la variante de valve la plus étroite. La valve Presta requiert un perçage plus petit dans les jantes et est donc bien adaptée aux jantes plus étroites des vélos de course. Elle pèse 4 à 5 g de moins qu'une valve Dunlop ou une valve Schrader.

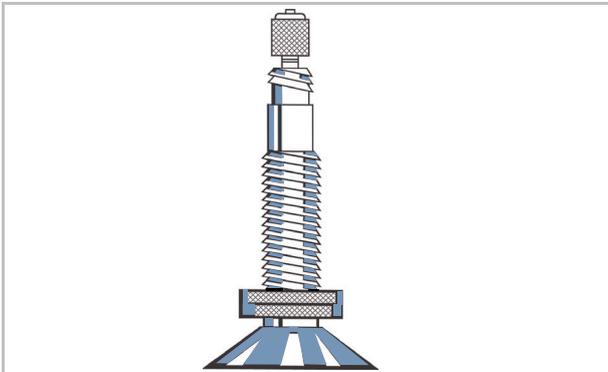


Illustration 35 : Valve Presta

Valve Schrader

La valve Schrader peut être gonflée à une station-service. Les anciens modèles de pompes à vélo simples ne conviennent pas pour les valves Schrader.

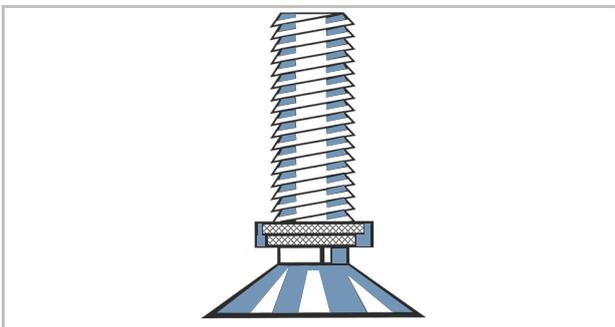


Illustration 36 : Valve Schrader

3.4.3.5 Rayon

Le rayon est l'élément qui relie le moyeu à la jante. L'extrémité coudée du rayon, que l'on accroche dans le moyeu, est appelée tête de rayon. Sur l'autre extrémité du rayon, on trouve un filetage de 10 à 15 mm.

3.4.3.6 Écrous de rayon

Les écrous de rayon sont des éléments de visserie avec un filetage intérieur adapté au filetage des rayons. En tournant l'écrou de rayon, on tend le rayon monté. Ceci permet d'orienter la roue de manière équilibrée.

3.4.3.7 Moyeu

Le moyeu est situé au centre de la roue. Il est relié à la jante et au pneu par les rayons. Le moyeu est traversé par un axe qui relie le moyeu avant à la fourche et le moyeu arrière au cadre.

Le rôle central du moyeu est de transmettre le poids du vélo électrique aux pneus. Certains moyeux spéciaux sur la roue arrière remplissent également des fonctions supplémentaires. On distingue ainsi cinq types de moyeux :

- moyeux sans dispositifs supplémentaires,
- moyeux de frein (voir frein à rétropédalage),
- moyeux de transmission, également appelés moyeux d'entraînement,
- moyeux générateurs (uniquement sur vélos)
- moyeux moteurs (uniquement sur vélos électriques à entraînement avant ou arrière)

Moyeu sans dispositifs supplémentaires

Les moyeux de roue avant des vélos électriques à moteur central ou arrière sont le plus souvent des moyeux sans dispositifs supplémentaires.

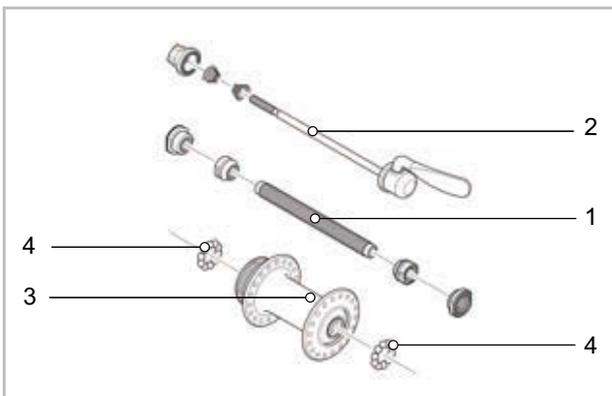


Illustration 37 : Exemple d'un moyeu de roue avant, SHIMANO

- | | |
|---|--------------------|
| 1 | Axe de moyeu |
| 2 | Attache rapide |
| 3 | Corps du moyeu |
| 4 | Roulement à billes |

3.4.4 Frein

Le système de freinage d'un vélo électrique est principalement commandé via le levier de frein.

- Lorsque le levier de frein gauche est tiré, le frein de la roue avant est actionné.
- Lorsque le levier de frein droit est tiré, le frein de la roue arrière est actionné.

Les freins assurent la régulation de la vitesse ainsi que l'arrêt d'urgence. En cas d'urgence, tirer sur les freins entraîne un arrêt rapide et sûr.

L'activation des freins par le levier de frein se fait :

- soit par levier de frein et câble de frein (frein mécanique)
- soit par levier de frein et ligne de frein hydraulique (frein hydraulique).

3.4.4.1 Frein mécanique

Un fil dans l'intérieur du câble à gaine (également appelé câble Bowden) relie le levier de frein au frein.



Illustration 38 : Structure d'un câble Bowden

3.4.4.2 Frein hydraulique

Le liquide de frein est placé dans un système de tuyau fermé. Si le cycliste tire sur le levier de frein, le liquide de frein actionne le frein sur la roue.

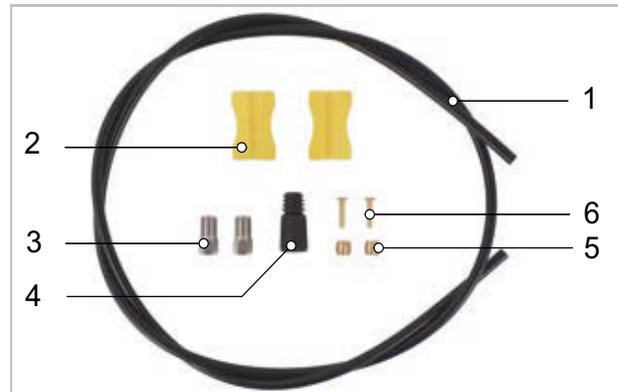


Illustration 39 : Composants de la ligne de frein

- | | |
|---|--------------------|
| 1 | Ligne de frein |
| 2 | Support de ligne |
| 3 | Écrou-raccord |
| 4 | Capuchon |
| 5 | Olive |
| 6 | Broche d'insertion |

3.4.4.3 Frein à disque

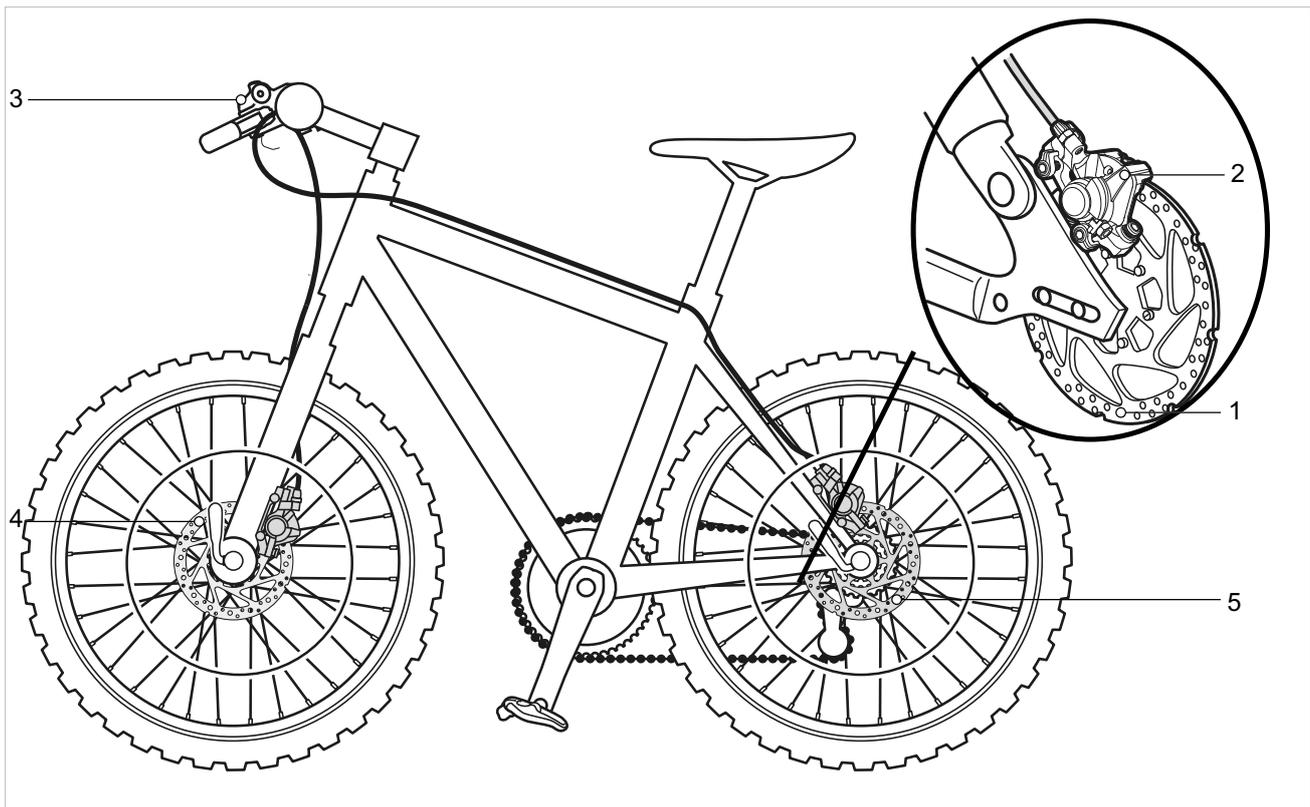


Illustration 40 : Système de frein avec frein à disque, exemple

- 1 Disque de frein
- 2 Étrier de frein avec plaquettes de frein
- 3 Guidon avec levier de frein
- 4 Disque de frein de la roue avant
- 5 Disque de frein de la roue arrière

Sur un vélo électrique avec frein à disque, le disque de frein est vissé au moyeu.

La pression de freinage est développée par la traction du levier de frein. La pression dans les câbles de frein est transmise via le liquide de freinage aux cylindres dans l'étrier de frein.

La force de freinage est soutenue par une démultiplication et transmise aux plaquettes de frein. Ces plaquettes freinent mécaniquement le disque de frein. Lorsque l'on tire sur le levier de frein, les plaquettes de frein sont pressées sur le disque de frein et le mouvement de la roue est ralenti jusqu'à l'arrêt.

3.4.5 Selle

Le rôle de la selle est de supporter le poids du corps, d'assurer un soutien et de permettre différentes positions de conduite. La forme de la selle dépend donc de la morphologie, de la position et de l'usage prévu du vélo électrique.

Lors de la conduite, le poids du corps se répartit sur les pédales, la selle et le guidon. Si la position du cycliste est droite, la surface relativement petite de la selle supporte environ 75 % du poids du corps.

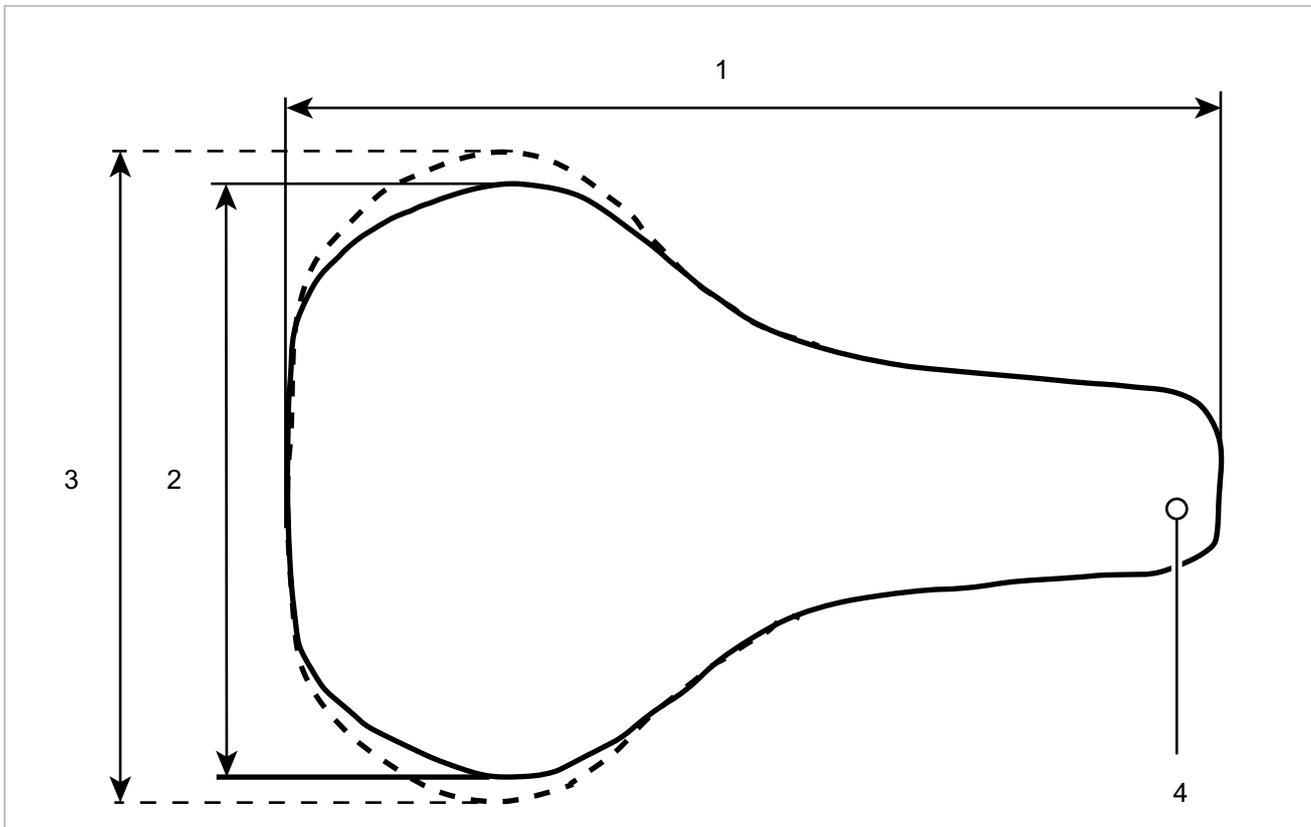


Illustration 41 : Dimensions de la selle

- 1 Longueur de selle
- 2 Largeur de selle (version étroite)
- 3 Largeur de selle (version large)
- 4 Bec de selle

La zone de contact avec la selle fait partie des zones du corps les plus sensibles. La selle doit permettre au cycliste de s'asseoir sans fatigue et sans douleur. La forme de la selle doit être adaptée à l'anatomie individuelle. Les mesures à prendre en cas de douleur liées à la position assise sont décrites au chapitre 9.1.

Les selles sont proposées en différentes tailles. La largeur du bassin et l'écartement des ischions sont les facteurs déterminants. Les différentes variantes de selle ont donc des largeurs différentes.

Les deux méthodes pour déterminer la largeur de selle minimale sont décrites aux chapitres 6.4.4.3 et .

3.4.5.1 Selles pour femmes

La distance entre les tubérosités ischiatiques et la symphyse pubienne est inférieure d'environ un quart chez les femmes par rapport aux hommes. C'est pourquoi sur les selles pour hommes, le bec de la selle peut causer des points de pression douloureux, les selles trop étroites ou trop souples appuyant sur les parties génitales ou le coccyx.

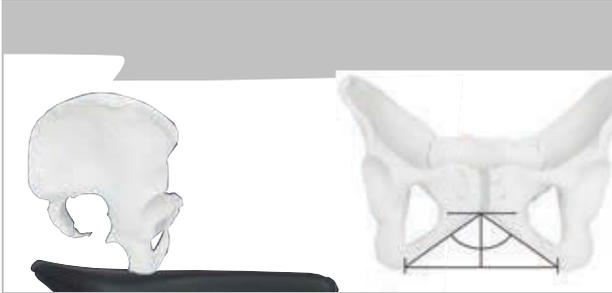


Illustration 42 : Bassin féminin sur une selle

Pour des raisons anatomiques, la symphyse pubienne (cartilage reliant les deux moitiés du bassin) des femmes est située en moyenne un quart plus bas que celle des hommes. Les pubis forment entre eux un angle plus large.

Chez les femmes, la mobilité du bassin est supérieure à celle des hommes. Leur bassin est donc souvent plus fortement incliné vers l'avant, ce qui cause une pression plus élevée dans la zone génitale.

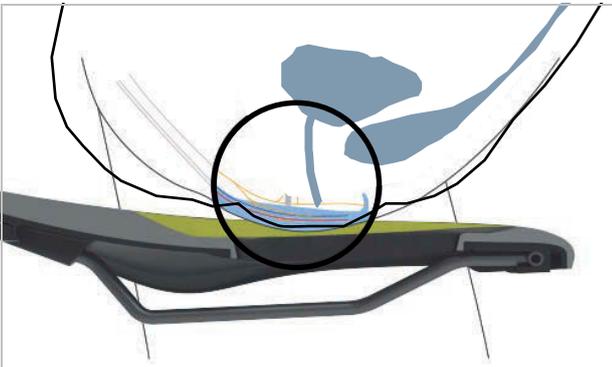


Illustration 43 : Points de pression de la selle, anatomie féminine

3.4.5.2 Selles pour hommes

Par rapport à l'anatomie féminine, les branches inférieures du pubis masculin forment un angle nettement plus étroit. La symphyse est située nettement plus haut.



Illustration 44 : Bassin masculin sur une selle

Le bassin des hommes est moins flexible que celui des femmes. Les hommes s'assoient plus droit sur la selle et sollicitent davantage leurs ischions. Ceci permet de diminuer la largeur de la zone de transition entre l'arrière de la selle et le bec (forme en Y). Ceci laisse plus de place pour pédaler.

Chez les hommes, des sensations d'engourdissement lors de la conduite d'un vélo électrique sont fréquemment causées par une pression élevée dans la zone sensible du périnée. Avec des selles mal réglées, trop étroites ou trop dures, le bec de la selle appuie directement sur les parties génitales. Ceci affecte la circulation sanguine. Les parties génitales externes sont rarement la source des douleurs, car elles peuvent s'écarter pour éviter d'être comprimées par les structures osseuses.

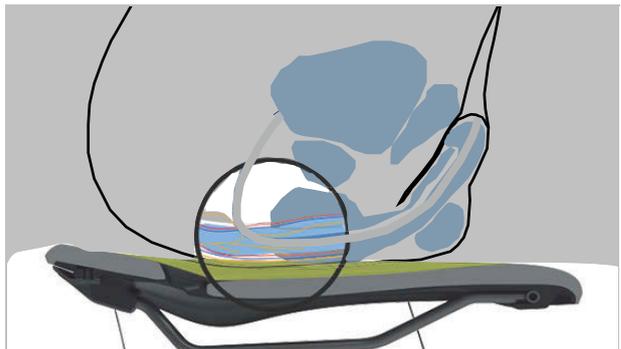


Illustration 45 : Points de pression de la selle, anatomie masculine

3.4.6 Tige de selle

Les tiges de selle servent à fixer la selle, mais aussi à régler avec précision la position de conduite optimale. La tige de selle peut :

- déplacer la hauteur de la selle dans le tube de selle,
- déplacer la selle horizontalement avec un dispositif de serrage et
- modifier l'inclinaison de la selle en basculant l'ensemble du dispositif de serrage de la selle.

Les tiges de selle abaissables sont dotées d'une télécommande sur le guidon qui permet d'abaisser et de relever la tige de selle, par exemple à un feu rouge.

3.4.6.1 Tige de selle brevetée



Illustration 46 : Exemple d'une tige de selle brevetée ergotec avec une ou deux vis de serrage de la selle sur la tête

Les tiges de selle brevetées sont dotées d'une connexion rigide entre la selle et la tige. Les tiges de selle brevetées fortement coudées vers l'arrière sont nommées tiges de selle avec offset. Les tiges de selle avec offset permettent d'agrandir la distance entre la selle et le guidon.

Sur les tiges de selle brevetées, la selle est fixée à la tête par une ou deux vis de serrage. Nous recommandons de graisser le filetage de ces vis afin d'obtenir une tension suffisante lors de leur vissage.

Les tiges de selle brevetées sont fixées dans le tube de selle au moyen d'une attache rapide ou d'une pince vissable.

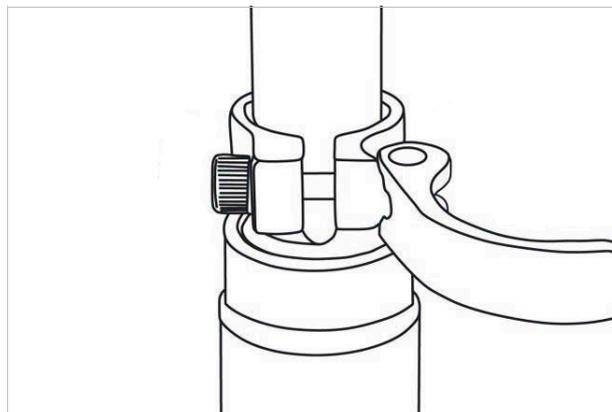


Illustration 47 : Exemple d'attache rapide

3.4.6.2 Tiges de selle suspendues

Lors de chocs ponctuels violents, les tiges de selle suspendues permettent d'absorber l'impact, ce qui améliore considérablement le confort. Toutefois, les tiges de selle suspendues ne permettent pas de compenser les irrégularités du terrain.

Si la tige de selle est le seul élément de suspension, l'ensemble du vélo électrique constitue une masse non suspendue. Ceci a des conséquences négatives pour les vélos de tourisme chargés ou les vélos électriques avec remorques pour enfants.

Les tiges de selle suspendues sont dotées de paliers de glissement, de guidages et d'articulation de petite taille offrant une résistance élevée. Sans lubrification régulière, la capacité de suspension se dégrade fortement et une usure importante est générée.

3.4.6.3 Structure de la LIMOTEC A1

La tige de selle LIMOTEC A1 est une tige de selle réglable en hauteur en continu.

La télécommande au guidon abaisse la tige de selle. Ceci permet de modifier la hauteur de la selle pendant un trajet, par exemple à un feu. Le cycliste garde alors les deux mains sur le guidon.

Structure

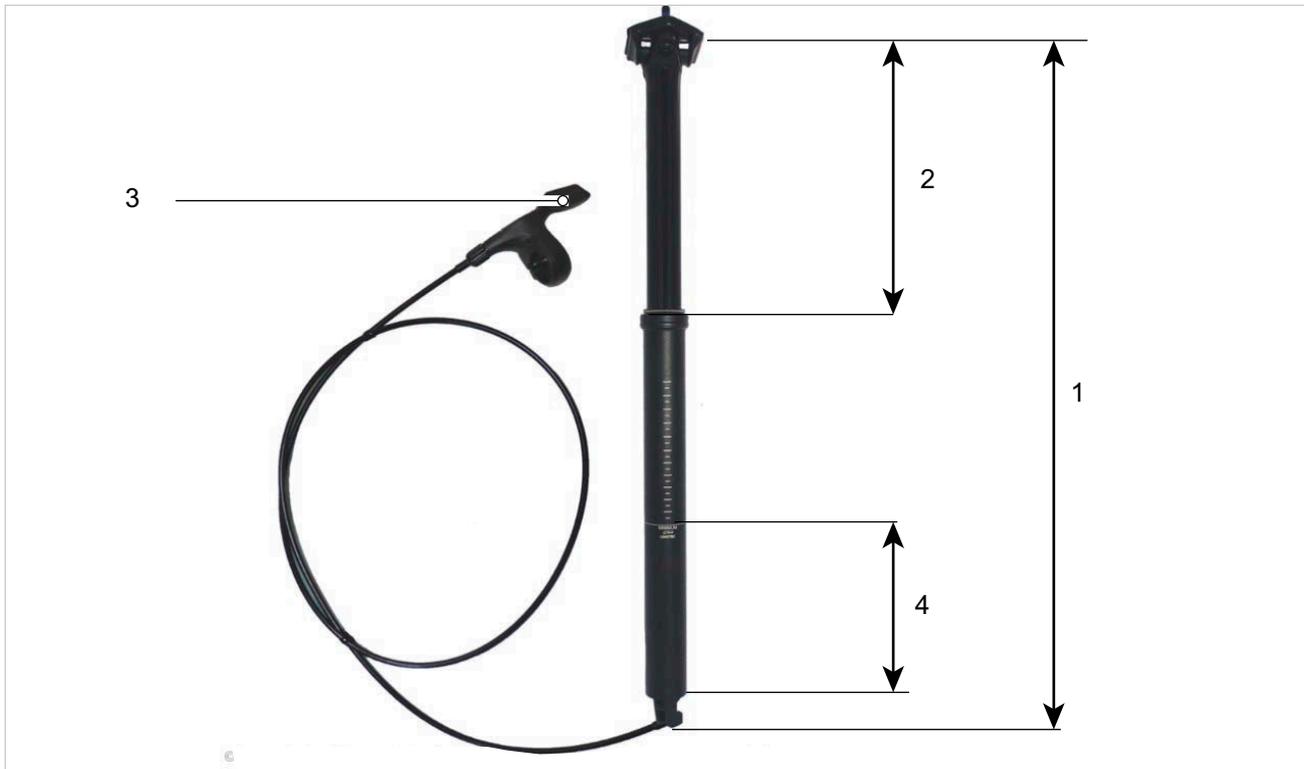


Illustration 48 : Structure et dimensions de la tige de selle LIMOTEC A1

- 1 Longueur de la tige de selle
- 2 Longueur de sortie
- 3 Télécommande de la tige de selle
- 4 Profondeur d'insertion minimale

Longueur de sortie

La longueur de sortie (en anglais *stroke*) est la longueur maximale sur laquelle la tige de selle peut sortir.

3.4.7 Système d'entraînement mécanique

Le vélo électrique est entraîné comme un vélo classique par la force musculaire.

La force appliquée dans le sens de la marche par un appui sur la pédale entraîne la roue dentée avant. La chaîne ou courroie transmet la force à la roue dentée arrière puis à la roue arrière.

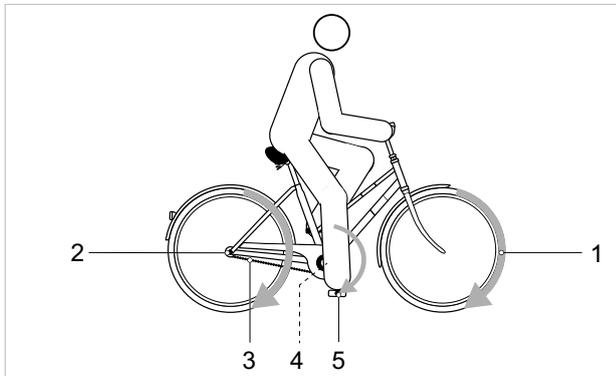


Illustration 49 : Schéma du système d'entraînement mécanique

- 1 Sens de la marche
- 2 Chaîne ou courroie
- 3 Plateau ou poulie arrière
- 4 Plateau ou poulie avant
- 5 Pédale

Le vélo électrique est équipé d'un entraînement à chaîne ou à courroie.

3.4.7.1 Structure de l'entraînement à chaîne



Illustration 50 : Schéma de l'entraînement à chaîne avec dérailleur

- 1 Dérailleur arrière
- 2 Chaîne

L'entraînement à chaîne est compatible avec un

- frein à rétropédalage,
- moyeu à vitesses intégrées ou
- dérailleur.

3.4.7.2 Structure de l'entraînement à courroie



Illustration 51 : Schéma de l'entraînement à courroie

- 1 Poulie avant
- 2 Poulie arrière
- 3 Courroie

L'entraînement à courroie est compatible avec

- frein à rétropédalage et
- moyeu à vitesses intégrées.

L'entraînement à courroie n'est pas compatible avec un dérailleur.

3.4.8 Système d'entraînement électrique SHIMANO

En plus du système d'entraînement mécanique, le vélo électrique possède un système d'entraînement électrique.

3.4.8.1 SC-E5003

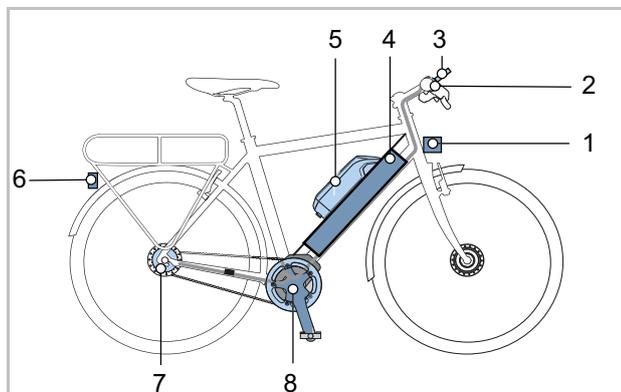


Illustration 52 : Schéma SC-E5003

- 1 Phare avant
- 2 Ordinateur de bord
- 3.1 Batterie intégrée et/ou
- 3.2 Batterie de cadre et/ou
- 3.3 Batterie pour porte-bagages
- 4 Feu arrière
- 5 Changement de vitesse électrique (option alternative)
- 6 Moteur
- 7 un chargeur adapté à la batterie.

3.4.8.2 SC-E6100, SC-EM800, SC-EN600

Le système d'entraînement électrique dispose de trois possibilités de communication sans fil :

Système de communication sans fil à 2,4 GHz

La technologie numérique sans fil à une fréquence de 2,4 GHz est identique au Wi-Fi.

Connexion ANT

Toutes les informations affichées sur l'ordinateur de bord peuvent être envoyées à des appareils externes qui prennent en charge les connexions ANT.

Connexion Bluetooth® LE

Toutes les informations affichées sur l'ordinateur de bord peuvent être envoyées à des appareils externes qui prennent en charge les connexions Bluetooth® LE.

E-TUBE PROJECT pour smartphones et/ou tablettes peut être utilisé s'il est possible d'établir une connexion Bluetooth® LE avec un smartphone et/ou une tablette.

E-TUBE RIDE peut être utilisé pour contrôler les données de trajet sur un smartphone connecté par Bluetooth® LE.

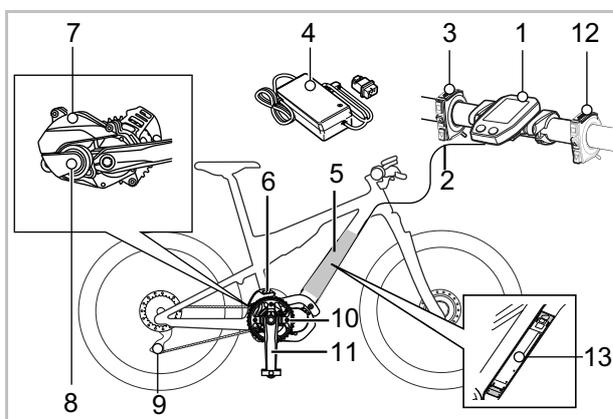


Illustration 53 : Schéma SC-E6100

- 1 Ordinateur de bord
- 2 Câble de raccordement
- 3 Touche d'assistance
- 4 Chargeur
- 5 Batterie
- 6 Dispositif de serrage de la chaîne
- 7 Couvercle de l'unité d'entraînement
- 8 l'unité d'entraînement
- 9 Dérailleur arrière (DI2)
- 10 Plateau avant
- 11 Manivelle
- 12 Unité de commande
- 13 Batterie

3.4.8.3 SC-EM800, SC-EN600, SC-EN610

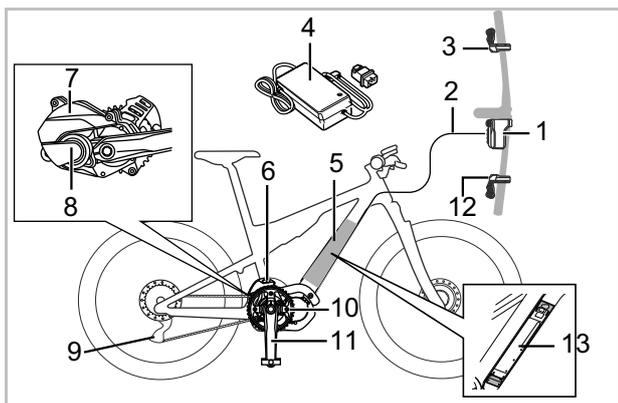


Illustration 54 : Schéma SC-EM800

- 1 Ordinateur de bord
- 2 Câble de raccordement
- 3 Manette d'assistance
- 4 Chargeur
- 5 Batterie
- 6 Dispositif de serrage de la chaîne
- 7 Couvercle de l'unité d'entraînement
- 8 l'unité d'entraînement
- 9 Dérailleur arrière (DI2)
- 10 Plateau avant
- 11 Manivelle
- 12 Manette de vitesse
- 13 Batterie

3.4.8.4 Moteur

Dès que la force musculaire requise pour pédaler dépasse un certain seuil, le moteur démarre doucement et soutient le pédalage. La puissance du moteur dépend du niveau d'assistance sélectionné.

Le vélo électrique ne dispose pas d'un bouton séparé pour l'arrêt d'urgence du vélo ou du système.

Le moteur s'arrête automatiquement dès que le cycliste cesse d'appuyer sur les pédales, que la température sort de la plage admissible, qu'une surcharge est détectée ou que la vitesse d'arrêt de 25 km/h est atteinte.

Une assistance de poussée peut être activée. La vitesse maximale est alors de 6 km/h.

3.4.8.5 Feux

Lorsque les feux sont activés, le *phare avant* et le feu arrière sont tous deux allumés.

Les feux sont commandés par la touche d'éclairage sur l'ordinateur de bord et la commande des feux sur le guidon.

3.4.8.6 Chargeur

- Un chargeur est fourni pour chaque vélo électrique. Lisez le mode d'emploi du chargeur.

3.4.9 Batterie SIMPLON

La batterie lithium-ion dispose de composants électroniques de protection internes. Ceux-ci sont adaptés au chargeur et au vélo électrique. La température de la batterie est contrôlée en permanence. La batterie est protégée contre le déchargement excessif, le chargement excessif, la surchauffe et les courts-circuits. En cas de danger, la batterie s'arrête automatiquement grâce à un disjoncteur. Par ailleurs, en cas de non-utilisation prolongée, la batterie se met en veille pour sa propre sécurité. Si la capacité restante de la batterie est réduite, les fonctions du système sont désactivées les unes après les autres dans l'ordre suivant :

1. Assistance de pédalage (le niveau d'assistance passe automatiquement à [ECO], puis l'assistance s'arrête. Le passage à [ECO] se fait plus rapidement si un éclairage alimenté par la batterie est raccordé.)
2. Changement de vitesse
3. Éclairage.

La durée de vie de la batterie peut être prolongée par des soins adéquats et par un stockage à des températures adaptées.

Même avec des soins et un stockage adéquats, le niveau de charge de la batterie diminue avec le temps. Un temps de fonctionnement fortement réduit après le chargement indique que la batterie est usagée.



Illustration 55 : Aperçu de la batterie TP 630 FIT

- 1 Indicateur de charge (batterie)
- 2 Prise de chargement

3.4.9.1 Ordinateur de bord SC-E5003

L'ordinateur de bord SHIMANO SC-E5003 commande le système d'entraînement et affiche les données du trajet à l'écran. La batterie alimente l'ordinateur de bord en énergie. Le système d'entraînement est commandé par 4 touches.

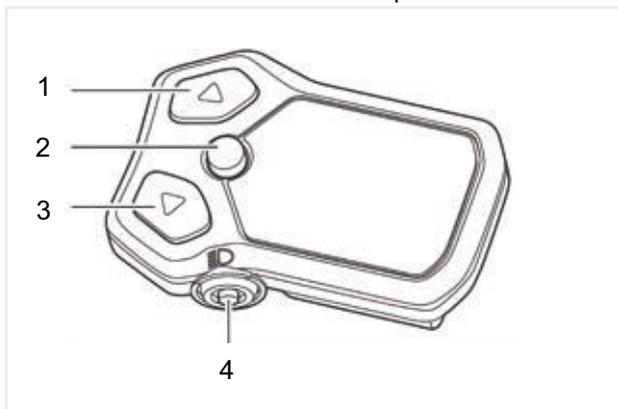


Illustration 56 : SHIMANO SC-E5003 ordinateur de bord

- 1 Touche Haut
- 2 Touche de sélection
- 3 Touche Bas
- 4 Touche d'éclairage

3.4.9.2 Ordinateur de bord SC-EN500

L'ordinateur de bord SHIMANO SC-EN500 commande le système d'entraînement et affiche les données du trajet à l'écran. La batterie alimente l'ordinateur de bord en énergie. Le système d'entraînement est commandé par 5 touches.

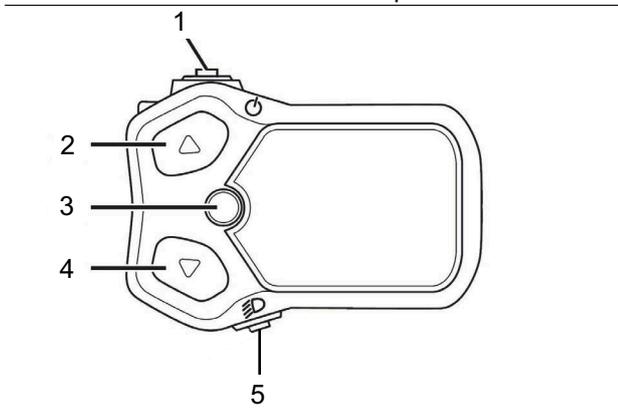


Illustration 57 : SHIMANO SC-EN500 ordinateur de bord

- 1 Touche Haut
- 2 Touche de sélection
- 3 Touche Bas
- 4 Touche d'éclairage
- 5 Touche Marche/Arrêt

3.4.9.3 Ordinateur de bord SC-E6100

L'ordinateur de bord SC-E6100 commande le système d'entraînement et affiche les données du trajet à l'écran. La batterie alimente l'ordinateur de bord en énergie. Le système d'entraînement est commandé par les 3 touches de l'ordinateur de bord.

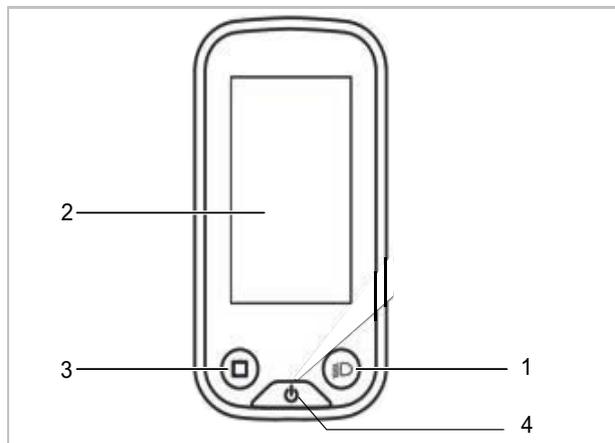


Illustration 58 : SHIMANO SC-E6100

- 1 Touche d'éclairage
- 2 Écran
- 3 Touche
- 4 Touche Marche/Arrêt

3.4.9.4 Ordinateur de bord SC-EM800

L'ordinateur de bord SC-EM800 commande le système d'entraînement via les deux éléments de commande et affiche les données du trajet. L'ordinateur de bord comporte une touche.

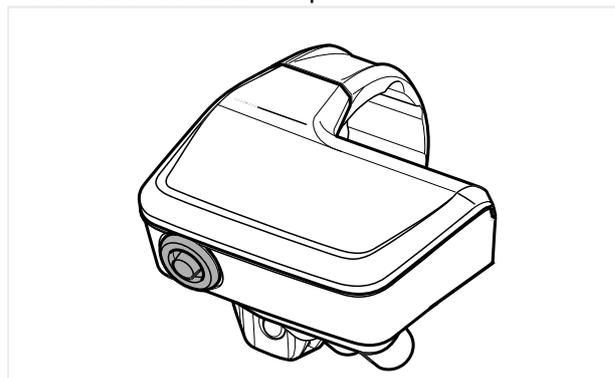


Illustration 59 : SHIMANO SC-EM800

3.4.9.5 Unité de commande

Le système d'entraînement électrique est commandé par l'ordinateur de bord (II) et l'unité de commande de gauche (I). L'unité de commande de droite (III) sert à passer les vitesses.

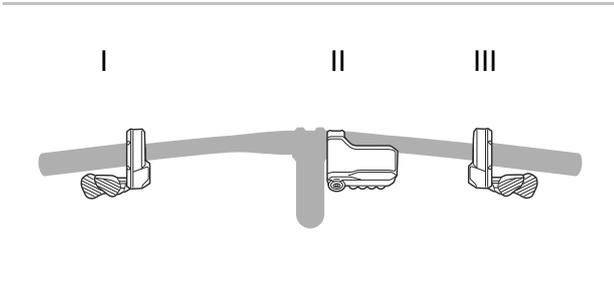


Illustration 60 : Aperçu de la position des unités de commande

- Unité de commande de changement de vitesse à 5 commutateurs
- Unité de commande de changement de vitesse à 3 commutateurs
- Unité de commande de changement de vitesse à 2 commutateurs
- Unité de commande de changement de vitesse type MTB.

Unité de commande de changement de vitesse à 5 commutateurs

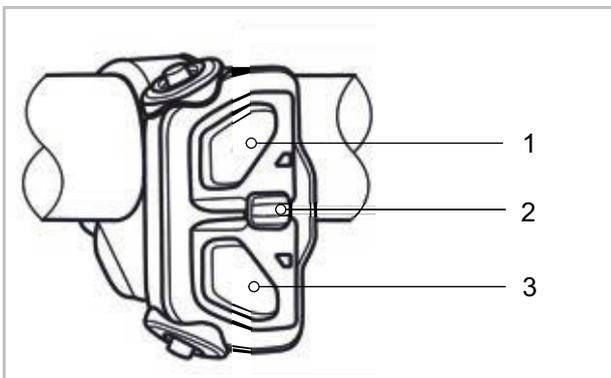


Illustration 61 : Aperçu de l'unité de commande à 3 commutateurs

Unité de commande de changement de vitesse à 3 commutateurs

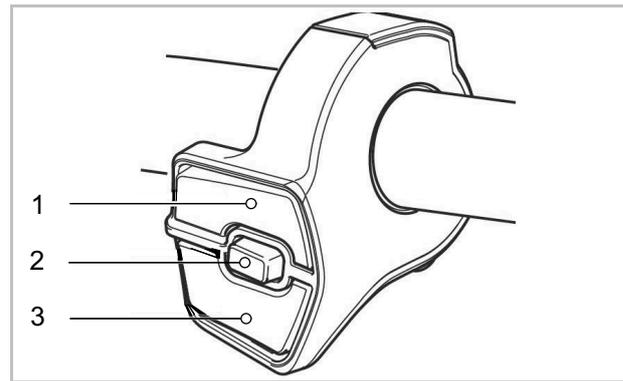


Illustration 62 : Aperçu de l'unité de commande à 3 commutateurs

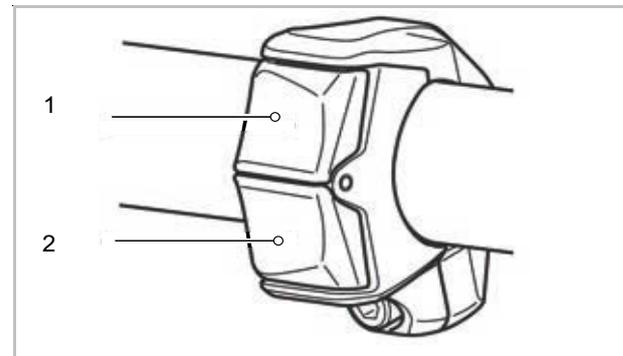


Illustration 63 : Unité de commande à 2 commutateurs

Unité de commande de changement de vitesse type MTB

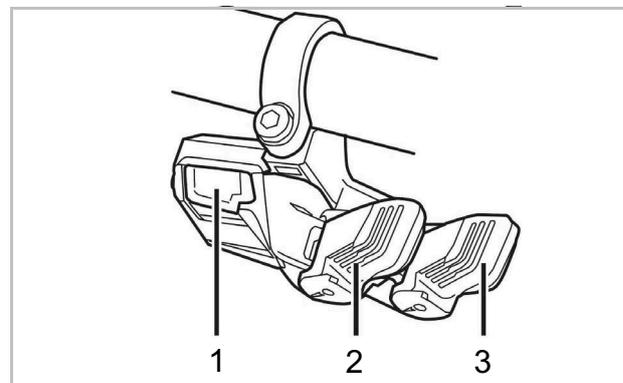


Illustration 64 : Unité de commande type MTB

3.4.10 Guidon avec ordinateur de bord SHIMANO SC-E5003

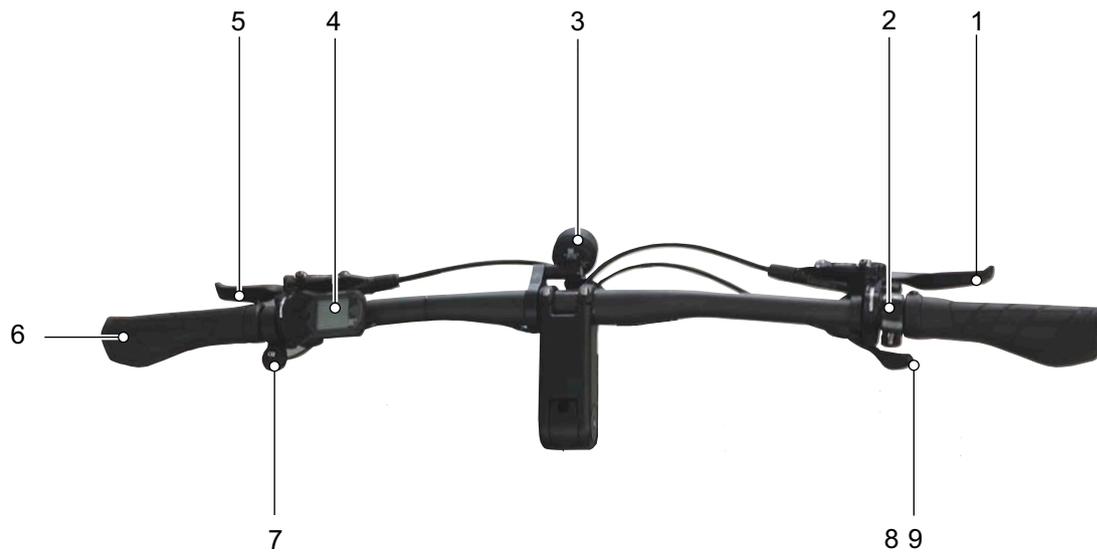


Illustration 65 : Vue détaillée d'un guidon avec ordinateur de bord SHIMANO SC-E5003, exemple

1	Frein à main de la roue arrière	6	Poignées
2	Sonnette	7	Commande des feux de route
3	Phare avant	8	Commutateur
4	Ordinateur de bord	9	Manette de vitesse
5	Frein à main de la roue avant		

3.4.10.1 Ordinateur de bord SHIMANO SC-E5003

Le vélo électrique est commandé par quatre touches sur l'ordinateur de bord.

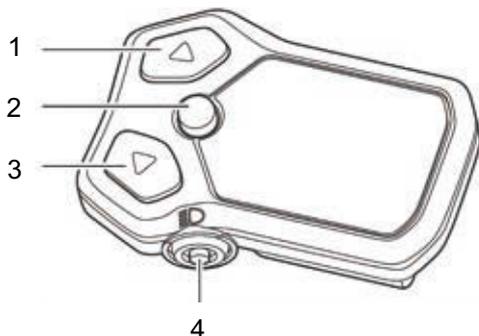


Illustration 66 : SHIMANO SC-E5003 ordinateur de bord

- 1 Touche Haut
- 2 Touche de sélection
- 3 Touche Bas
- 4 Touche d'éclairage

L'ordinateur de bord dispose de huit affichages :

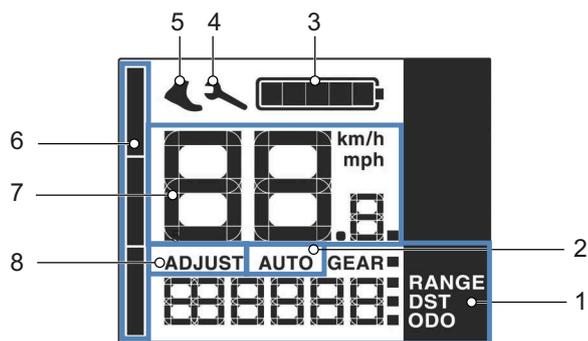


Illustration 67 : Aperçu de l'affichage de l'ordinateur de bord

- 1 Affichage des données de trajet, voir le chapitre [3.4.10.2](#)
- 2 Affichage du système automatique, voir le chapitre [3.4.10.3](#)
- 3 Indicateur de charge (batterie), voir le chapitre [3.4.10.4](#)
- 4 Affichage de maintenance, voir le chapitre [3.4.10.5](#)
- 5 Affichage de l'assistance de poussée, voir le chapitre [3.4.10.6](#)
- 6 Affichage du niveau d'assistance, voir le chapitre [3.4.10.7](#)
- 7 Affichage du compteur de vitesse, voir le chapitre [3.4.10.8](#)
- 8 Affichage de la vitesse (rapport) sélectionnée

3.4.10.2 Affichage des données de trajet

Quatre données de trajet différentes peuvent être affichées.

Affichage	Fonction
GEAR	Vitesse actuellement sélectionnée (uniquement visible avec changement de vitesse électronique)
RANGE	Autonomie pour le niveau d'assistance sélectionné. L'ordinateur de bord recalcule cet affichage à chaque changement du niveau d'assistance.
DST	Distance parcourue
ODO	Kilométrage total

Tableau 304 : Données de trajet

3.4.10.3 Affichage du système automatique

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Avec un changement de vitesse électronique, il est possible de choisir entre changement de vitesse automatique et manuel. Le type de changement de vitesse sélectionné est affiché à l'écran.

Affichage	Fonction
AUTO	Le système d'entraînement électrique sélectionne la vitesse optimale.
MANUAL	Le cycliste sélectionne les vitesses.

Tableau 305 : Type de changement de vitesse

3.4.10.4 Indicateur de charge (batterie)

L'indicateur de charge (batterie) indique le niveau de charge actuel sous forme de pourcentage.

Affichage	Fonction
	100...81 %
	80...61 %
	60...41 %
	40...21 %
	20...1 %*
	0 %

Tableau 306 : Niveau de charge de la batterie

* L'indicateur de charge (batterie) clignote si le niveau de charge est bas ou si le niveau d'assistance est réglé sur un autre niveau que [OFF].

3.4.10.5 Affichage de maintenance

Indique qu'une maintenance est requise.

3.4.10.6 Affichage de l'assistance de poussée

Ce symbole est affiché lors d'un basculement en mode d'assistance de poussée.

3.4.10.7 Affichage du niveau d'assistance

Indique le niveau d'assistance actuel. Plus le niveau d'assistance est élevé, plus la barre affichée est longue.

3.4.10.8 Affichage de la vitesse

L'affichage de la vitesse indique la vitesse actuelle. Il est possible de sélectionner dans les paramètres système si la vitesse doit être affichée en kilomètres ou en miles.

3.4.10.9 Affichage de la vitesse (rapport) sélectionnée

Lors du réglage de base du système, le symbole [ADJUST] s'affiche pour le personnel spécialisé.

3.4.10.10 Message système

Le système d'entraînement se surveille en permanence ; s'il identifie une erreur, il l'affiche par un code sous forme de message système. En fonction du type d'erreur, le système peut s'arrêter automatiquement. Vous trouverez plus d'informations et un tableau reprenant tous les messages système au chapitre 6.3.

3.4.10.11 Ordinateur de bord SHIMANO SC-EN500

Le vélo électrique est commandé par cinq touches sur l'ordinateur de bord.

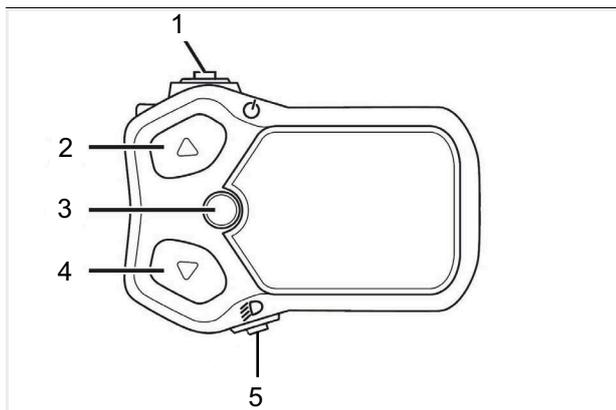


Illustration 68 : SHIMANO SC-EN500 ordinateur de bord

- 1 Touche Haut
- 2 Touche de sélection
- 3 Touche Bas
- 4 Touche d'éclairage
- 5 Touche Marche/Arrêt

L'ordinateur de bord dispose de huit affichages :

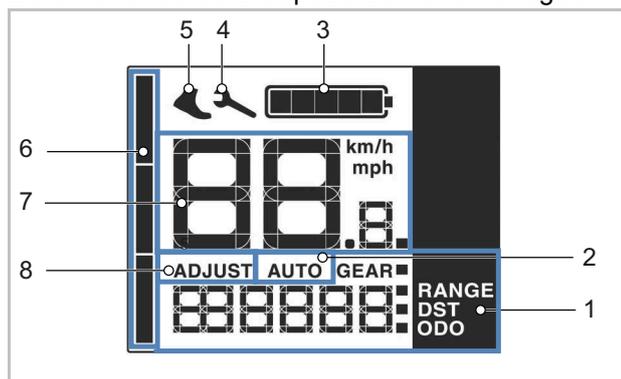


Illustration 69 : Aperçu de l'affichage de l'ordinateur de bord

- 1 Affichage des données de trajet, voir le chapitre [3.4.10.12](#)
- 2 Affichage du système automatique, voir le chapitre [3.4.10.13](#)
- 3 Indicateur de charge (batterie), voir le chapitre [3.4.10.14](#)
- 4 Affichage de maintenance, voir le chapitre [3.4.10.15](#)
- 5 Affichage de l'assistance de poussée, voir le chapitre [3.4.10.16](#)
- 6 Affichage du niveau d'assistance, voir le chapitre [3.4.10.17](#)
- 7 Affichage du compteur de vitesse, voir le chapitre [3.4.10.18](#)
- 8 Affichage de la vitesse sélectionnée

3.4.10.12 Affichage des données de trajet

Quatre données de trajet différentes peuvent être affichées.

Affichage	Fonction
GEAR	Vitesse actuellement sélectionnée (uniquement visible avec changement de vitesse électronique)
RANGE	Autonomie pour le niveau d'assistance sélectionné. L'ordinateur de bord recalcule cet affichage à chaque changement du niveau d'assistance.
DST	Distance parcourue
ODO	Kilométrage total

Tableau 307 : Données de trajet

3.4.10.13 Affichage du système automatique

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Avec un changement de vitesse électronique, il est possible de choisir entre changement de vitesse automatique et manuel. Le type de changement de vitesse sélectionné est affiché à l'écran.

Affichage	Fonction
AUTO	Le système d'entraînement électrique sélectionne la vitesse optimale.
MANUAL	Le cycliste sélectionne les vitesses.

Tableau 308 : Type de changement de vitesse

3.4.10.14 Indicateur de charge (batterie)

L'indicateur de charge (batterie) indique le niveau de charge actuel sous forme de pourcentage.

Affichage	Fonction
	100...81 %
	80...61 %
	60...41 %
	40...21 %
	20...1 %*
	0 %

Tableau 309 : Niveau de charge de la batterie

* L'indicateur de charge (batterie) clignote si le niveau de charge est bas ou si le niveau d'assistance est réglé sur un autre niveau que [OFF].

3.4.10.15Affichage de maintenance

Indique qu'une maintenance est requise (voir chapitre 6.3.3).

3.4.10.16Affichage de l'assistance de poussée

Ce symbole est affiché lors d'un basculement en mode d'assistance de poussée.

3.4.10.17Affichage du niveau d'assistance

Indique le niveau d'assistance actuel. Plus le niveau d'assistance est élevé, plus la barre affichée est longue.

3.4.10.18Affichage de la vitesse

L'affichage de la vitesse indique la vitesse actuelle. Il est possible de sélectionner dans les paramètres système si la vitesse doit être affichée en kilomètres ou en miles.

3.4.10.19Affichage de la vitesse (rapport) sélectionnée

Lors du réglage de base du système, le symbole [ADJUST] s'affiche pour le personnel spécialisé.

3.4.10.20Message système

Le système d'entraînement se surveille en permanence ; s'il identifie une erreur, il l'affiche par un code sous forme de message système. En fonction du type d'erreur, le système peut s'arrêter automatiquement. Vous trouverez plus d'informations et un tableau reprenant tous les messages système au chapitre 6.3.

3.4.11 Ordinateur de bord SC-E6100

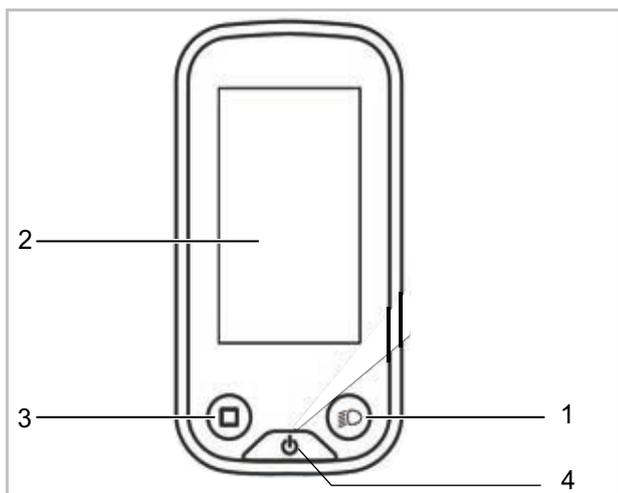


Illustration 70 : Détails de l'ordinateur de bord SC-E6100

- 1 **Touche d'éclairage**
- 2 **Écran**
- 3 **Touche de fonction**
- 4 **Touche Marche/Arrêt (ordinateur de bord)**

Les fonctions des touches sont différentes lorsque le vélo électrique est en mouvement.

PENDANT LA CONDUITE

Touche de fonction	Changement des informations de trajet affichées
Touche Marche/Arrêt	Démarrage et arrêt du système d'entraînement
Touche d'éclairage	Démarrage et arrêt de l'éclairage

À L'ARRÊT

Touche de fonction	Changer d'affichage ou confirmer la modification des paramètres
Touche Marche/Arrêt	Démarrage et arrêt du système d'entraînement
Touche d'éclairage	Démarrage et arrêt de l'éclairage

Après le démarrage du système d'entraînement électrique, l'écran principal s'affiche. L'écran dispose de dix affichages :



Illustration 71 : Aperçu de l'affichage à l'écran

1 Affichage de l'unité de mesure de la vitesse

Dans les paramètres système, il est possible de sélectionner si la vitesse doit être affichée en kilomètres par heure (km/h) ou en miles par heure (Mph).

2 Affichage de la vitesse actuelle

La vitesse actuelle est indiquée.

3 Affichage du niveau de charge (ordinateur de bord)

L'affichage du niveau de charge (ordinateur de bord) indique le niveau de charge actuel sous forme de pourcentage.

Affichage	Fonction
	100...81 %
	80...61 %
	60...41 %
	40...21 %
	20...1 %*
	0 %

Tableau 310 : Niveau de charge de la batterie

4 Affichage Bluetooth

Est affiché si un appareil externe est connecté via Bluetooth® LE.

5 Affichage des feux

Lorsque les feux sont allumés, le symbole de feux est affiché.

6 Affichage de l'heure

L'heure définie est affichée.

7 Affichage du niveau d'assistance

Le niveau d'assistance sélectionné varie selon les vélos électriques. Plus le niveau d'assistance sélectionné est élevé, plus le système d'entraînement soutient le cycliste lors du pédalage. Les niveaux d'assistance suivants sont disponibles.

Affichage	Détails
HAUT	ASSISTANCE ÉLEVÉE
TRAIL	ASSISTANCE NORMALE
ECO	ASSISTANCE LIMITÉE
OFF	ASSISTANCE ARRÊTÉE
PIED	ASSISTANCE DE POUSSÉE ACTIVÉE

Tableau 311 : Aperçu des niveaux d'assistance

8 Affichage du mode de changement de vitesse

Le cycliste a le choix entre changement de vitesse automatique et manuel. Le type de changement de vitesse sélectionné est affiché à l'écran.

Affichage	Détails
AUTO	LE SYSTÈME D'ENTRAÎNEMENT ÉLECTRIQUE SÉLECTIONNE LA VITESSE OPTIMALE.
MANUAL	LE CYCLISTE SÉLECTIONNE LES VITESSES.

Tableau 312 : Symboles en mode de changement de vitesse

9 Affichage des fonctions

L'affichage fonctionnel affiche deux informations différentes :

- Informations de voyage et
- Paramètres système.

Informations de voyage

Il est possible de basculer entre les informations de voyage affichées. L'information de voyage actuellement sélectionnée est affichée à l'écran. Les informations suivantes sont disponibles :

Affichage	Fonction
DST	DISTANCE PARCOURUE DEPUIS LA DERNIÈRE RÉINITIALISATION
ODO	AFFICHAGE DE LA DISTANCE TOTALE PARCOURUE (NON MODIFIABLE)
MODE*	AUTONOMIE PRÉVUE SELON LA CHARGE RESTANTE DE LA BATTERIE
TPS	DURÉE DU PARCOURS
MOY	VITESSE MOYENNE
MAX	VITESSE MAXIMALE ATTEINTE
CADENCE	NOMBRE DE TOURS DE MANIVELLE PAR MINUTE
HORLOGE	HEURE

Tableau 313 : Informations de voyage

Paramètres et données système

Pour consulter les paramètres et données système, le cycliste doit afficher les paramètres système. Le cycliste peut modifier les valeurs des paramètres système, mais pas les données système.

EFFACER	SUPPRIMER LES RÉGLAGES
→ HORLOGE	RÉGLER L'HEURE
→ START MODE	SÉLECTIONNER LA VITESSE DE DÉMARRAGE
→ RÉTROÉCLAIRAGE	RÉTROÉCLAIRAGE
→ LUMINOSITÉ	RÉGLER LA LUMINOSITÉ DU RÉTRO-ÉCLAIRAGE
→ BIP	RÉGLER LE SIGNAL SONORE
→ UNITÉ	MODIFIER L'UNITÉ DE MESURE AFFICHÉE
→ LANGUE	SÉLECTIONNER LA LANGUE

Tableau 314 : Structure du menu de réglage

→ COULEUR POLICE	SÉLECTIONNER LES COULEURS
→ RÉGLER	RÉGLER LE CHANGEMENT DE VITESSE
→ AUTO	PRÉSÉLECTIONNER LA FRÉQUENCE DE PÉDALAGE
→ QUIT.	RETOUR À L'ÉCRAN PRINCIPAL

Tableau 314 : Structure du menu de réglage

Réglages par défaut

Affichage	Fonction
RÉTRO-ÉCLAIRAGE	ON
LUMINOSITÉ	3
BIP	ON
UNITÉ	KM
LANGUE	ENGLISH
COULEUR POLICE	BLANC

Tableau 315 : Réglages par défaut

10 Affichage de la vitesse (rapport)

Cet affichage est uniquement visible avec des changements de vitesse électroniques. Il affiche la vitesse actuellement enclenchée et la vitesse de démarrage. Une recommandation de changement de vitesse est également affichée.

Symbole	Fonction
	VITESSE ACTUELLE
	VITESSE DE DÉMARRAGE
	RECOMMANDATION DE CHANGEMENT DE VITESSE

Tableau 316 : Niveau de charge de la batterie

11 Affichage de la puissance moteur appelée

Affiche la puissance de l'assistance moteur. Plus l'assistance moteur est élevée, plus la barre affichée est longue.

12 Affichage des messages système

Les instructions de maintenance, avertissements et messages d'erreur sont affichés ici.

3.4.12 Avertissements et erreurs

Le système d'entraînement se surveille en permanence ; s'il identifie une erreur, il l'affiche par un code sous forme de message système. En fonction du type d'erreur, le système peut s'arrêter automatiquement. Vous trouverez plus d'informations et un tableau reprenant tous les messages système au chapitre 6.3.

Le système d'entraînement distingue deux messages système : les avertissements et les messages d'erreur.

3.4.12.1 Avertissements

Les avertissements sont affichés dans l'affichage des messages système entre la vitesse sélectionnée et la vitesse actuelle. En fonction du type d'erreur, l'utilisation du système peut être restreinte. Un tableau avec tous les messages système et mesures correctives se trouve au chapitre 6.3.1.

3.4.12.2 Messages d'erreur

Les messages d'erreur sont affichés sur tout l'écran. En fonction du type d'erreur, l'utilisation du système d'entraînement peut être restreinte. Un tableau avec tous les messages d'erreur et mesures correctives se trouve au chapitre 6.3.2.

3.4.13 Guidon avec SHIMANO SC-EM800



Illustration 72 : Vue détaillée d'un guidon avec ordinateur de bord SHIMANO SC-E800, exemple

1	Frein à main de la roue arrière	5	Valve d'air
2	Frein à main de la roue avant	6	Verrouillage
3	Poignée	7	Ordinateur de bord
4	Unité de commande	8	Manette de vitesse

3.4.13.1 Ordinateur de bord SHIMANO SC-EM800

L'ordinateur de bord comporte une touche (1) et un écran (2).

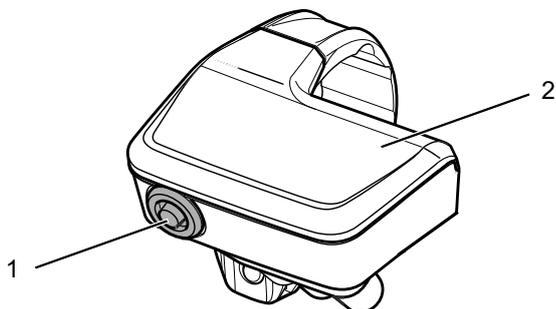


Illustration 73 : Détails de l'ordinateur de bord SC-EM800

	Fonction
PENDANT LA CONDUITE	
TOUCHE	Changement des informations de trajet affichées
PENDANT LE RÉGLAGE	
	Changer d'affichage ou confirmer la modification des paramètres

Tableau 317 : Aperçu des fonctions

3.4.13.2 Écran principal

Après le démarrage, l'écran principal s'affiche. L'écran principal comprend quatre affichages :

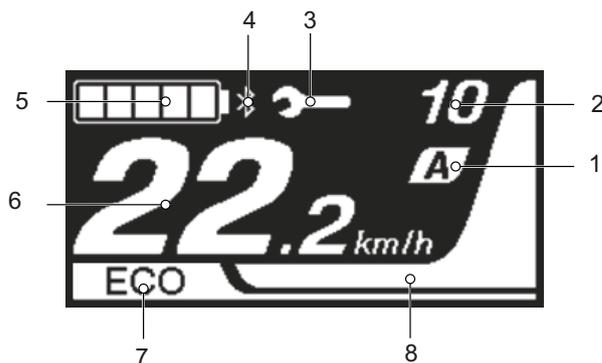


Illustration 74 : Aperçu de l'écran principal

- 1 Affichage du mode de changement de vitesse
- 2 Affichage de la vitesse (rapport)
- 3 Affichage de maintenance
- 4 Affichage Bluetooth®
- 5 Affichage du niveau de charge
- 6 Affichage des informations de voyage
- 7 Affichage du mode d'assistance sélectionné
- 8 Affichage de l'assistance Message système

1. Affichage du mode de changement de vitesse

Il est possible de choisir entre changement de vitesse automatique et manuel. Le type de changement de vitesse sélectionné est affiché à l'écran.

Affichage	Fonction
[A]	Le système d'entraînement électrique sélectionne la vitesse optimale.
[M]	Les vitesses sont sélectionnées manuellement.

Tableau 318 : Symboles de la recommandation de changement de vitesse

2. Affichage de la vitesse (rapport)

Cet affichage est uniquement visible avec un changement de vitesse électronique. Il affiche la vitesse actuellement enclenchée.

3. Affichage Bluetooth

Est affiché si un appareil externe est connecté via Bluetooth® LE.

4. Affichage de maintenance

Indique qu'une maintenance est requise.

- Contactez le revendeur spécialisé.

5. Affichage du niveau de charge (ordinateur de bord)

L'affichage du niveau de charge (ordinateur de bord) indique le niveau de charge actuel sous forme de pourcentage.

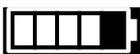
Affichage	Fonction
	100 - 81 %
	80 - 61 %
	60 - 41 %
	40 - 21 %
	20 - 1 %
	0 %

Tableau 319 : Niveau de charge de la batterie

6. Affichage des informations de voyage

Il est possible de basculer entre les informations de voyage affichées. L'information de voyage actuellement sélectionnée est affichée à l'écran. Dans les paramètres système, il est possible de sélectionner si la vitesse doit être affichée en kilomètres par heure (km/h) ou en miles par heure (Mph).

Affichage	Fonction
DST	Distance parcourue depuis la dernière réinitialisation
ODO	Affichage de la distance totale parcourue (non modifiable)
MODE*	Autonomie prévue selon la charge restante de la batterie
TPS	Durée du parcours
MOY	Vitesse moyenne
MAX	Vitesse maximale atteinte
CADENCE	Nombre de tours de manivelle par minute
HORLOGE	Heure

Tableau 320 : Informations de voyage

7. Affichage du niveau d'assistance sélectionné

Les niveaux d'assistance sélectionnés varient selon les vélos électriques. Plus le niveau d'assistance est élevé, plus le système d'entraînement soutient le cycliste lors du pédalage.

Les niveaux d'assistance suivants sont disponibles :

Affichage	Détails
BOOST	Assistance élevée
TRAIL	Assistance normale
ECO	Assistance limitée
OFF	Assistance arrêtée
PIED	Assistance de poussée activée

Tableau 321 : Aperçu des niveaux d'assistance

8. Affichage de l'assistance

Affiche le niveau d'assistance. Les couleurs de l'affichage changent en fonction du mode d'assistance actuel.

3.4.13.3 Avertissements et erreurs

Le système d'entraînement se surveille en permanence ; s'il identifie une erreur, il l'affiche par un code sous forme de message système. En fonction du type d'erreur, le système peut s'arrêter automatiquement. Vous trouverez plus d'informations et un tableau reprenant tous les messages système au chapitre 6.3.

Le système d'entraînement distingue deux messages système : les avertissements et les messages d'erreur.

3.4.13.4 Avertissements

Les avertissements sont affichés dans l'affichage des messages système entre la vitesse sélectionnée et la vitesse actuelle. En fonction du type d'erreur, l'utilisation du système peut être restreinte. Un tableau avec tous les messages système et mesures correctives se trouve au chapitre 6.3.1.

3.4.13.5 Messages d'erreur

Les messages d'erreur sont affichés sur tout l'écran. En fonction du type d'erreur, l'utilisation du système d'entraînement peut être restreinte. Un tableau avec tous les messages d'erreur et mesures correctives se trouve au chapitre 6.3.2.

3.4.14 Frein à main

Des freins à main sont disposés à gauche et à droite sur le guidon.

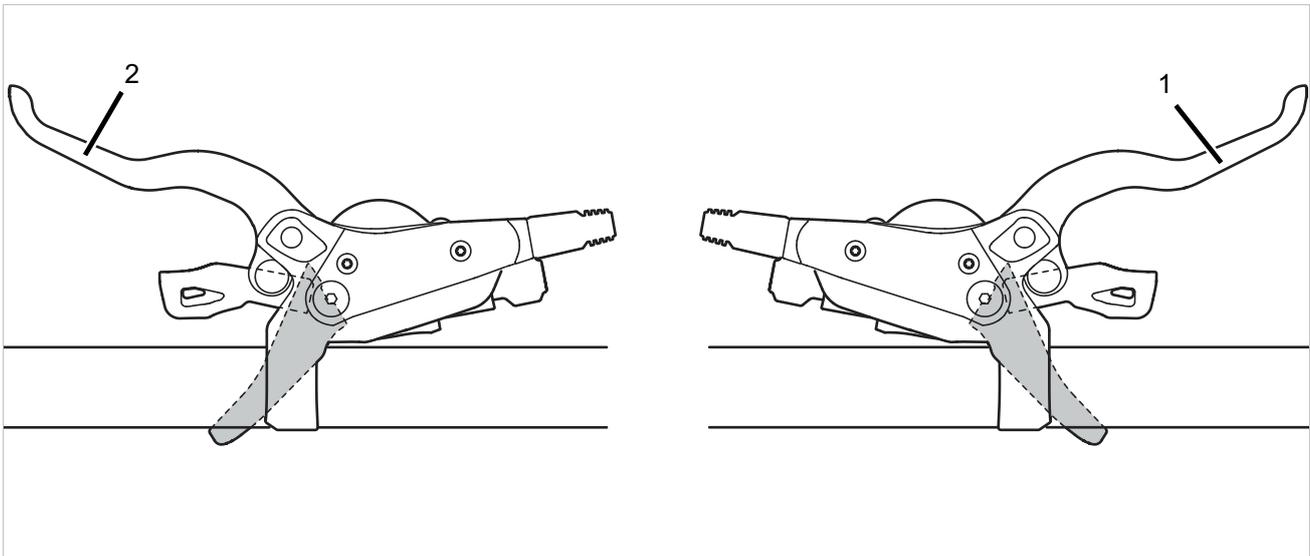


Illustration 75 : Freins à main arrière (1) et avant (2), exemple d'un frein SHIMANO

Le frein à main de gauche (2) commande le frein avant.

Le frein à main de droite (1) commande le frein arrière.

3.4.15 Changement de vitesse

3.4.15.1 Changement de vitesse électrique SHIMANO

S'applique uniquement aux véhicules avec cet équipement

Une unité de commande du changement de vitesse ou une manette de vitesse se trouve sur la gauche du guidon. Selon le modèle, trois commutateurs différents peuvent être présents :

- Unité de commande de changement de vitesse à 3 commutateurs,
- Unité de commande de changement de vitesse à 2 commutateurs ou
- Unité de commande de changement de vitesse type MTB

Unité de commande de changement de vitesse à 3 commutateurs

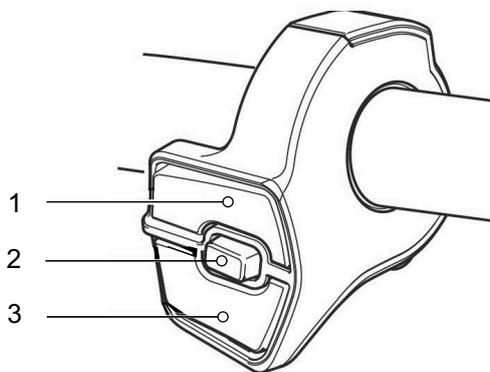


Illustration 76 : Aperçu de l'unité de commande à 3 commutateurs

- 1 **Commutateur X**
- 2 **Commutateur A**
- 3 **Commutateur Y**

Unité de commande de changement de vitesse à 2 commutateurs

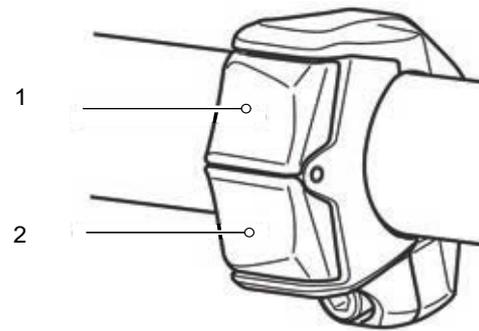


Illustration 77 : Unité de commande à 2 commutateurs

- 1 **Commutateur X**
- 2 **Commutateur Y**

Unité de commande de changement de vitesse type MTB

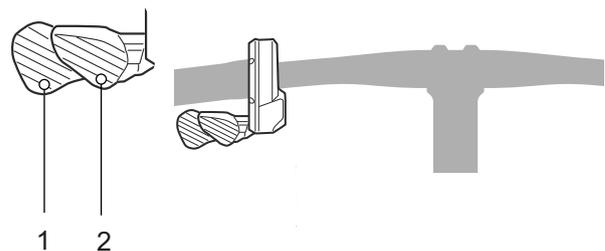


Illustration 78 : Unité de commande type MTB

- 1 **Commutateur Y**
- 2 **Commutateur X**

3.4.15.2 Fonctions de l'unité de commande de changement de vitesse de droite

Commutateur	Fonction
Commutateur X	Passer à la vitesse supérieure
Commutateur Y	Passer à la vitesse inférieure
Commutateur A	Basculer entre changement de vitesse automatique et manuel

Si l'unité de commande du changement de vitesse ne comporte pas de commutateur A, la **touche de fonction** prend en charge ces fonctions.

3.4.15.3 Changement de vitesse mécanique SHIMANO

SHIMANO, SL-M5130-R10

S'applique uniquement aux véhicules avec cet équipement

L'unité de changement de vitesse SHIMANO, DEORE SL-M4100-R se trouve sur la droite du guidon. Elle comporte 2 touches..



Illustration 79 : SHIMANO DEORE SL-M5130-R10

- 1 **Touche Bas (changement de vitesse)**
- 2 **Touche Haut (changement de vitesse)**
- 3 Affichage de la vitesse

Manette de vitesse SL-M5100

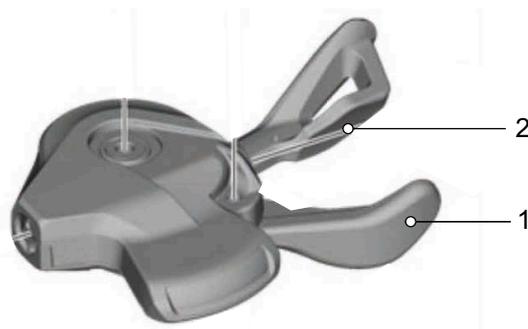


Illustration 80 : Manette de vitesse SL-M5100

- 1 **Manette de vitesse A**
- 2 **Manette de vitesse B**

Manette de vitesse SL-M8100



Illustration 81 : Manette de vitesse SL-M8100

- 1 **Manette de vitesse**
- 2 Vis de fixation de la manette de vitesse

3.4.16 Suspension et amortissement

3.4.16.1 Valve d'air SR SUNTOUR (fourche) et molette de réglage du sag (fourche)

Modèle	AIR EQ	AIR	COIL Adjustable	COIL
	Valve d'air (fourche)	Valve d'air (fourche)	Molette de réglage du sag	Molette de réglage du sag
Suspension	Suspension pneumatique	Suspension pneumatique	Ressort en acier	Ressort en acier
				
Rux		x		
Durolux	x			
Auron	x			
ZERON35		x	x	
Axon		x		
Epixon9	x			
Raidon		x		
XCR		x	x	
XCM		x	x	
XCT		x	x	
XCE			x	
M3010			x	x
Mobie45/34/25		x	x	
Mobie35	x			
MobieA32			x	
GVX		x		
NRX		x	x	
NCX32/NCX/TR-HSI		x	x	
NVX			x	
NEX			x	
CR			x	x

3.4.16.2 Réglage de l'amortisseur SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux véhicules avec cet équipement

Modell	R2C2-PCS RC2-PCS RC2	3CR-PCS	2CR-PCS 2CR	RC-PCS RC
Fourche suspendue				
Aion		O		O
Durolux	O			O
Mobie34		x	O/x	
Mobie35		O	O	
Raidon			x	
Rux	O			
XCR			x	
Zeron35		x	x	x

x = présent O = présent dans les pistons PCS

Explication

R2C2-PCS	Amortisseur de détente avec réglages Highspeed et Lowspeed et amortisseur de compression Highspeed / Lowspeed – dans le système de compensateur de piston
RC2-PCS	Amortisseur de détente avec réglage Lowspeed et amortisseur de compression Highspeed / Lowspeed – dans le système de compensateur de piston
RC2	Amortisseur de détente avec réglage Lowspeed et amortisseur de compression Highspeed / Lowspeed
3CR-PCS	Amortisseur de compression à 3 niveaux et amortisseur de détente avec réglage Lowspeed – dans le système de compensateur de piston
2CR-PCS	Amortisseur de compression à 2 niveaux et amortisseur de détente avec réglage Lowspeed – dans le système de compensateur de piston
2CR	Amortisseur de compression à 2 niveaux et amortisseur de détente avec réglage Lowspeed
RC-PCS	Amortisseur de détente avec réglage Lowspeed et amortisseur de compression Lowspeed – dans le système de compensateur de piston
RC	Amortisseur de détente avec réglage Lowspeed et amortisseur de compression Lowspeed

Modell	LORC-PCS LORC	LOR
Fourche suspendue		
Aion	O	
Axon	O/x	
GVX		x
Mobie25		x
NRX		x
Raidon		x
X1		x
XCM		x
XCR		x
Zeron35		x

x = présent O = présent dans les pistons PCS

Explication

LORC-PCS	Amortisseur de détente avec réglage Lowspeed et amortisseur de compression Lowspeed avec verrouillage – dans le système de compensateur de piston
LORC	Amortisseur de détente avec réglage Lowspeed et amortisseur de compression Lowspeed avec verrouillage
LOR	Amortisseur de détente avec réglage Lowspeed avec verrouillage

3.4.16.3 Commande de réglage de l'amortisseur SR SUNTOUR avec télécommande

S'applique uniquement aux véhicules avec cet équipement

On trouve sur le guidon une télécommande pour l'ouverture et la fermeture de l'amortisseur.

Modell	R-3CR-PCS R-2CR-PCS	RLRC-PCS	RLRC RLR
Fourche suspendue			
Aion	O	O	
Axon		O/x	
GVX			x
Mobie25			x
Mobie34	O		
NRX			x
Raidon	x		x
XCR	x		x
X1			x
Zeron35	x		x

x = présent O = présent dans les pistons PCS

Explication

R-3CR-PCS	Amortisseur de compression à 3 niveaux et amortisseur de détente avec réglage Lowspeed et verrouillage au guidon – dans le système de compensateur de piston
R-2CR-PCS	Amortisseur de compression à 2 niveaux et amortisseur de détente avec réglage Lowspeed et verrouillage au guidon – dans le système de compensateur de piston
RLRC-PCS	Amortisseur de détente Lowspeed et amortisseur de compression Lowspeed et verrouillage au guidon – dans le système de compensateur de piston
RLRC	Amortisseur de détente avec réglage Lowspeed et amortisseur de compression Lowspeed et verrouillage au guidon
RLR	Amortisseur de détente avec réglage Lowspeed et verrouillage au guidon

3.4.17 Suspension et amortissement sur l'amortisseur arrière

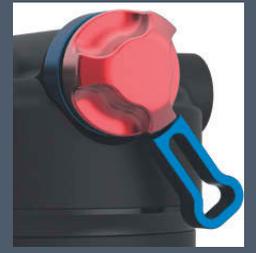
S'applique uniquement aux véhicules avec cet équipement

3.4.17.1 SR SUNTOUR

Explication

Levier de compression	Élément de commande bleu
Réglage de détente	Élément de commande rouge

Modèle	3CR	2CR	RC	R
				 
	3 positions du réglage de détente : • verrouillage • réglage moyen et • réglage ouvert	2 positions du réglage de détente : • verrouillage et • réglage ouvert	Levier de compression Lowspeed et réglage de détente Lowspeed	Réglage de détente Lowspeed
TRIAIR2	x	x	...	x
TRIAIR	x	...	...	x
EDGE PLUS	...	x	x	x
EDGE	...	...	x	x
EDGE-X	...	x	x	x
EDGE-EVO	x	x	...	x
RAIDON	...	...	...	x

Modèle	R-3CR	R-2CR	RLR/ RLR8	LOR/LOR8
				
	Verrouillage à distance avec 3 positions du réglage de détente : <ul style="list-style-type: none"> • verrouillage • réglage moyen et • réglage ouvert 	Verrouillage à distance avec 2 positions du réglage de détente : <ul style="list-style-type: none"> • verrouillage • réglage ouvert 	RLR : Verrouillage à distance avec réglage de détente RLR8 comme RLR avec en plus verrouillage 80 %	LOR : Amortisseur de détente Lowspeed avec 2 positions du levier de compression : <ul style="list-style-type: none"> • verrouillage • réglage ouvert
TRIAIR2	...	...	...	...
TRIAIR	...	...	...	...
EDGE PLUS	...	x	...	...
EDGE	...	...	x	x
EDGE-X	...	...	...	...
EDGE-EVO	x	x	...	...
RAIDON	...	...	...	...

Modèle	LO
	
	Verrouillage hydraulique avec levier de détente Lowspeed
TRIAIR2	...
TRIAIR	...
EDGE PLUS	...
EDGE	...
EDGE-X	...
EDGE-EVO	...
RAIDON	x

3.4.18 Indicateur de charge (batterie)

3.4.18.1 Contrôler le niveau de charge de la batterie

► Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie).

⇒ Les LED s'allument puis s'éteignent à nouveau après environ 5 secondes.

De plus, le niveau de charge de la batterie allumée est affiché à l'écran. Selon la conception, la batterie SIMPLO est dotée de 4 ou 5 LED.

Indicateur de charge avec quatre LED

Chaque LED correspond à environ 25 % de niveau de charge.

LED 1, 2, 3, 4	Niveau de charge
	100 ... 76 %
	75 ... 51 %
	50 ... 26 %
	25 ... 11 %
	10 ... 0 %

Illustration 82 : Affichage du niveau de charge lors du déchargement

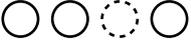
LED 1, 2, 3, 4	Niveau de charge
	0 ... 25 %
	26 ... 50 %
	51 ... 75 %
	76 ... 99 %
	100 %

Illustration 83 : Affichage du niveau de charge lors du chargement

Indicateur de charge avec cinq LED

Chaque LED correspond à environ 20 % de niveau de charge.

LED 1, 2, 3, 4, 5	Niveau de charge
	100 ... 81 %
	80 ... 61 %
	60 ... 41 %
	40 ... 21 %
	20 ... 11 %
	10 ... 0 %

Illustration 84 : Affichage du niveau de charge lors du déchargement

LED 1, 2, 3, 4, 5	Niveau de charge
	100 %
	99 ... 81 %
	80 ... 61 %
	60 ... 41 %
	40 ... 21 %
	20 ... 0 %

Illustration 85 : Affichage du niveau de charge lors du chargement

Symboles :



Les erreurs système et les avertissements sont affichés via différents motifs lumineux de l'indicateur de charge de la batterie. Un tableau avec tous les messages système se trouve au chapitre 6.2 Messages système.

4 Transport et stockage

4.1 Transport



Risque de chute en cas d'activation accidentelle

L'activation accidentelle du système d'entraînement électrique entraîne un risque de blessure.

- ▶ Retirez la batterie.

4.1.1 Utiliser la sécurité de transport

S'applique uniquement aux vélos électriques avec freins à disque



Perte d'huile en cas d'absence de cales de transport

L'utilisation de cales de transport pour les freins prévient tout actionnement accidentel des freins pendant le transport ou l'expédition. Ceci peut entraîner des dommages irréparables au système de freinage ou une perte d'huile qui nuit à l'environnement.

- ▶ Ne tirez jamais le frein à main lorsque la roue est démontée.
- ▶ Utilisez toujours les cales de transport pour le transport ou l'expédition.

- ▶ Insérez les **cales de transport** entre les plaquettes de frein.

⇒ La cale de transport est serrée entre les deux plaquettes et prévient tout freinage continu accidentel qui entraînerait un écoulement du liquide de frein.

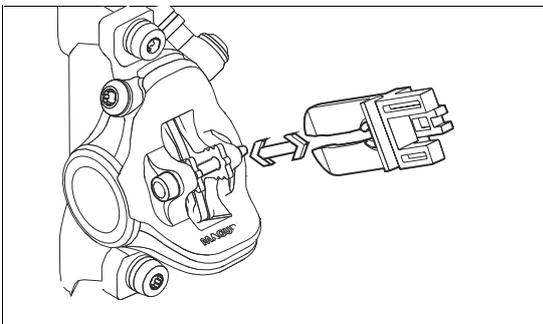


Illustration 86 : Insérer la cale de transport

4.1.2 Transporter le vélo électrique

Les batteries lithium-ions stockent de grandes quantités d'énergie. Pour leur transport, des mesures de précaution doivent donc être prises.

- ▶ Avant le transport ou déplacement, déchargez la batterie jusqu'à environ 30 %.
- ▶ Rechargez la batterie entièrement à destination.

4.1.2.1 En voiture

Les systèmes de porte-vélo impliquant de fixer le vélo électrique à l'envers par son guidon ou son cadre génèrent des contraintes non admissibles sur les composants pendant le transport. Ceci peut entraîner une rupture des composants porteurs.

- ▶ Retirez du vélo électrique la batterie et tous les composants amovibles (écran, pompe à vélo, bidon, etc.).
- ▶ Transportez la batterie dans un environnement sec, propre et protégé du rayonnement solaire direct.
- ▶ N'utilisez jamais de systèmes de porte-vélo sur lesquels le vélo électrique doit être fixé à l'envers par son guidon ou son cadre. Faites-vous conseiller par votre revendeur spécialisé.
- ▶ Lors du transport, tenez compte du poids du vélo électrique en ordre de marche.

4.1.2.2 En train

Le transport d'un vélo électrique est généralement possible dans les trains avec compartiment vélos.

- ✓ Lors d'un transport en train, notez que tous les accès aux quais ne sont pas franchissables avec un vélo. Il convient donc de prévoir plus de temps pour la montée et la descente.

- 1 Validez le billet vélo acheté pour le vélo électrique.
- 2 Attachez solidement le vélo électrique dans le compartiment.
- 3 Prenez place dans un wagon passagers.

Dans les trains à grande vitesse, les vélos peuvent être emportés sur la plupart des trajets. Fixez bien la batterie pendant le trajet. Ne chargez pas dans le train.

4.1.2.3 Dans les transports en commun

Dans les transports en commun, par exemple dans le bus ou le tramway, il est en général possible d'emporter un vélo électrique en validant un billet vélo. Ceci n'est pas autorisé pendant les heures de pointe locales. Les entreprises de transport vous informeront à ce sujet.

4.1.2.4 En autocar

En général, il est possible d'emporter un vélo électrique en autocar contre un supplément de prix. Les places sont toutefois limitées. Il convient donc de réserver à l'avance. Néanmoins, toutes les lignes d'autocar n'acceptent pas les vélos électriques. Renseignez-vous auprès de la compagnie d'autocar avant votre voyage.

4.1.2.5 En avion

Le transport de batteries dans les avions de passagers est interdit. Même les vélos électriques sans batterie ne sont pas transportés dans les avions de passagers par les principales lignes aériennes.

Si vous ne souhaitez pas renoncer au vélo électrique pendant vos vacances, nous vous conseillons de rechercher à l'avance un loueur de vélos électriques sur votre lieu de vacances. Ainsi, vous pourrez profiter pleinement de la conduite d'un vélo électrique en vacances.

4.1.3 Expédier le vélo électrique

- ▶ Les utilisateurs privés ne peuvent pas expédier de batteries. Ni par voie routière ni par voie aérienne.
- ▶ Pour l'expédition du vélo électrique, il est recommandé d'acheter un emballage adapté au revendeur spécialisé.

4.1.4 Transporter la batterie

Les batteries sont soumises aux dispositions sur les marchandises dangereuses. Les batteries non endommagées peuvent être transportées par des particuliers dans le trafic routier.

Le transport professionnel nécessite le respect des dispositions sur l'emballage, le marquage et le transport des marchandises dangereuses. Les contacts ouverts doivent être couverts et la batterie doit être emballée de manière sûre.

4.1.5 Expédier la batterie

La batterie est considérée comme une marchandise dangereuse et peut uniquement être emballée et expédiée par des personnes formées. Contactez le revendeur spécialisé.

4.2 Poignées/points de levage prévus

Le carton n'est pas doté de poignées.

4.3 Stocker

- ▶ Stockez le vélo électrique, l'ordinateur de bord, la batterie et le chargeur en état sec et propre et à l'abri du rayonnement solaire. Pour prolonger la durée de vie, évitez le stockage en extérieur.

Température de stockage optimale du vélo électrique	+10 ... +20 °C
--	----------------

Tableau 322 : Température de stockage optimale de la batterie et du vélo électrique

- ✓ De manière générale, il convient d'éviter les températures inférieures à -10 °C ou supérieures à +40 °C.
- ✓ Pour une longue durée de vie de la batterie, un stockage à environ 10 °C à 20 °C est recommandé.
- ✓ Stockez séparément le vélo électrique, l'ordinateur de bord, la batterie et le chargeur.

4.3.1 Mode de stockage de la batterie

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

La batterie dispose du mode de stockage État de stockage, qui économise l'énergie et réduit au minimum le déchargement de la batterie.

- ▶ Dans les réglages, sélectionnez le mode de stockage État de stockage.

4.3.2 Interruption de l'utilisation

Remarque

La batterie se décharge en cas de non-utilisation. Ceci peut entraîner un endommagement irréparable de la batterie.

- ▶ La batterie doit être rechargée tous les 6 mois.

Si la batterie est branchée en permanence sur le chargeur, ceci peut endommager la batterie.

- ▶ Ne branchez jamais la batterie en permanence sur le chargeur.

La batterie de l'ordinateur de bord se décharge en cas de non-utilisation. Ceci peut entraîner un endommagement irréparable de la batterie.

- ▶ Chargez la batterie de l'ordinateur de bord tous les 3 mois pendant au moins 1 heure.

- ▶ Si le vélo électrique n'est pas utilisé pendant un maximum de 4 semaines, retirez l'ordinateur de bord de son support. Stockez l'ordinateur de bord dans un environnement sec à température ambiante.

- ▶ Si le vélo électrique est mis hors service pendant plus de quatre semaines, une interruption d'utilisation doit être préparée.

4.3.2.1 Préparer une interruption d'utilisation

- ✓ Retirez la batterie du vélo électrique. Chargez la batterie jusqu'à environ 30 à 60 %.
- ✓ Nettoyez le vélo électrique avec un chiffon très légèrement humide et protégez-le par de la cire en aérosol. Ne cirez jamais les surfaces de friction des freins.
- ✓ Avant toute interruption prolongée, il est recommandé de faire procéder à une inspection, un nettoyage approfondi et une protection par le revendeur spécialisé.
- ✓ Gonflez les pneus à la pression maximale. Si le vélo électrique est posé sur des pneus dégonflés, la paroi latérale est écrasée et endommagée.

4.3.2.2 Effectuer une interruption d'utilisation

- 1 Stockez le vélo électrique, la batterie et le chargeur dans un environnement sec et propre. Nous recommandons un stockage dans des locaux non habités dotés de détecteurs de fumée. Les locaux secs avec une température ambiante comprise entre environ 10 et 20 °C sont bien adaptés.
- 2 Après 6 mois, contrôlez le niveau de charge de la batterie. Si une seule LED est encore allumée sur l'**indicateur de niveau de charge de la batterie**, rechargez la batterie à environ 30 à 60 %.
- 3 Chargez la batterie de l'écran tous les 3 mois pendant au moins 1 heure.
- 4 Contrôlez régulièrement la pression de remplissage à l'aide d'un manomètre.
- 5 Contrôlez régulièrement les freins.
- 6 Compressez régulièrement la fourche de suspension et l'amortisseur arrière afin que de l'huile parvienne jusqu'aux joints et que les éléments de suspension restent souples.



5 Montage

AVERTISSEMENT

Risque de blessures aux yeux

Le réglage incorrect des composants peut entraîner des problèmes. Ceci peut entraîner des blessures graves au niveau du visage.

- ▶ Lors du montage, portez toujours des lunettes de protection pour protéger vos yeux.

ATTENTION

Risque de chute et d'écrasement en cas d'activation accidentelle

L'activation accidentelle du système d'entraînement électrique entraîne un risque de blessure.

- ▶ Retirez la batterie.

- ✓ Montez le vélo électrique dans un environnement propre et sec.
- ✓ La température de l'environnement de travail doit être comprise entre 15 °C et 25 °C.
- ✓ Le support de montage utilisé doit être homologué pour un poids maximal de 30 kg.

5.1 Déballage

Le matériel d'emballage est principalement constitué de carton et de film plastique.

- ▶ Il doit être éliminé conformément aux réglementations en vigueur (voir chapitre 10).
- ⇒ Le vélo électrique est entièrement monté en atelier à des fins de test, puis démonté pour le transport. Le vélo électrique est prémonté à 95 - 98 %.

Contenu de la livraison

<input type="checkbox"/>	1 vélo électrique prémonté
<input type="checkbox"/>	1 x roue avant
<input type="checkbox"/>	2 x pédales
<input type="checkbox"/>	2 x attaches rapides (en option)
<input type="checkbox"/>	1 x chargeur
<input type="checkbox"/>	1 x mode d'emploi sur CD
<input type="checkbox"/>	1 x batterie (fournie indépendamment du vélo électrique)

5.2 Outils requis

Pour monter le vélo électrique, ces outils sont requis :

	Couteau
	Clés à douille 8 mm, 9 mm, 10 mm, 13 mm, 14 mm et 15 mm
	Clé dynamométrique Plage de travail de 5 à 40 Nm
	Guidon by.schulz : Embouts TORX® : T50, T55 et T60
	Clés Allen 2 mm, 2,5 mm, 3 mm, 4 mm, 5 mm, 6 mm et 8 mm
	Tournevis cruciforme
	Tournevis plat

Tableau 323 : Outils requis pour le montage



5.3 Mise en service

La première mise en service du vélo électrique nécessite des outils spéciaux et des connaissances techniques particulières ; elle doit donc exclusivement être exécutée par un personnel spécialisé formé.

La pratique montre qu'un vélo électrique non vendu est spontanément remis aux clients pour des trajets d'essai dès qu'il a l'air en état de marche.

Tous les vélos électriques doivent donc être immédiatement mis en état de fonctionnement complet après leur montage.

- ▶ Afin de documenter l'assurance qualité, dressez un protocole de montage (voir le chapitre 11.1).
- ▶ Effectuez tous les travaux de montage possibles indiqués dans le protocole de montage.
- ▶ Prenez note de toutes les actions du protocole de montage effectuées.

5.3.1 Contrôler la batterie

La batterie doit être contrôlée avant le premier chargement.

- ▶ Appuyez sur la **touche Marche/Arrêt (batterie)**.
- ⇒ Si aucune LED ne s'allume sur l'**indicateur de niveau de charge (batterie)**, la batterie est peut-être endommagée.
- ⇒ Si une LED au moins est allumée mais que toutes les LED de l'**indicateur de niveau de charge (batterie)** ne sont pas allumées, la batterie peut être entièrement chargée.



5.3.2 Adapter le système de suspension au poids du cycliste

Non compris dans le prix



Les tiges de selle et les fourches sont des composants qui peuvent être remplacés avec l'autorisation du fabricant du véhicule ou de la pièce.

Le remplacement d'une tige de selle par une selle de la même série mais d'une taille ou dureté différente est autorisé.

Les ressort en acier des fourches pneumatiques et des tiges de selle sont adaptés au poids du cycliste. Si ce poids est dépassé ou n'est pas atteint, la suspension ne fonctionnera pas comme prévu. Ceci n'a pas d'effet sur la capacité de charge autorisée de la fourche de suspension ou tige de selle, mais la suspension n'assure plus un amortissement optimal, ou plus d'amortissement du tout.

- Adaptez au poids du corps tous les composants tels que fourches de suspension ou tiges de selle suspendues avec ressorts en acier.

5.3.2.1 Ajuster les éléments de suspension SR SUNTOUR

Non compris dans le prix

Les fourches de suspension en acier et les tiges de selle en parallélogramme SR SUNTOUR sont proposées en trois niveaux de dureté différents adaptés à différents poids du corps :

Modèle de ressort en spirale	souple	moyenn e	rigide
Poids du corps max. [kg]	50 ... 75	70 ... 95	90 ... 120

Tableau 324 : Dureté des ressorts et poids du corps

Sauf mention contraire, les fourches et tiges de selle SR SUNTOUR sont réglées en usine avec une dureté moyenne.

Des niveaux de dureté plus ou moins importants sont disponibles, de sorte que la fourche de suspension peut être adaptée au poids du cycliste.



Illustration 87 : Ressort en spirale dur SR Suntour

- 1 Avant la vente du vélo électrique, informez-vous sur le poids du cycliste.
- 2 Comparez avec le tableau 324.
- 3 Si le poids du corps diffère des indications, commandez les éléments de suspension à SR SUNTOUR et installez-les.



5.3.3 Ajuster la tige de selle LIMOTEC

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- ✓ Le poids du corps est supérieur ou inférieur au poids de fonctionnement de la tige de selle.
- 1 Commandez une nouvelle tige de selle Limotec avec poids de fonctionnement adapté.
- 2 Retirez la tige de selle existante.

Échanger Limotec A1 et A5

- 3 Calculez la hauteur de selle avec la formule de calcul suivante :
Hauteur de selle (HS) = longueur de l'entrejambe (LE) \times 0,9
- 4 Enfoncez la tige de selle dans le tube de selle.
- 5 Tirez le câble Bowden en longueur de la tige de selle dans le cadre jusqu'à la télécommande, sur la distance à laquelle la tige de selle a été enfoncée.
- 6 Si nécessaire, raccourcissez le câble Bowden au niveau du guidon.



5.3.4 Préparer la roue

Les parois latérales des pneus comportent une flèche directionnelle portant le marquage ROTATION. Sur les pneus plus anciens, ce marquage indique « DRIVE ». La flèche directionnelle indique le sens de la marche recommandé. Sur les pneus de route, le sens de la marche a surtout une importance visuelle.



Illustration 88 : Flèche directionnelle

En tout-terrain, le sens de la marche est bien plus important, car le profil crée une imbrication avec le sol. Tandis que la roue arrière doit transmettre les forces d'entraînement, la roue avant est chargée de transmettre les forces de freinage et de direction. Les forces d'entraînement et de freinage s'exercent dans des sens différents. C'est pourquoi certains pneus sont montés en sens opposé sur les roues avant et arrière. Ces pneus comportent deux flèches directionnelles :

- La flèche directionnelle FRONT indique le sens de rotation recommandé pour la roue avant.
- La flèche directionnelle REAR indique le sens de rotation recommandé pour la roue arrière.



Illustration 89 : Flèche directionnelle sur les pneus VTT

- ▶ Lors de l'introduction de la roue dans la fourche, la flèche directionnelle doit pointer dans le sens de la marche.
- ▶ Il existe également des profils de pneus indépendants du sens de la marche, sans flèche directionnelle.



5.3.5 Monter la roue dans une fourche

SUNTOUR

S'applique uniquement aux fourches Suntour avec cet équipement

5.3.5.1 Axe vissé (12AH2 et 15AH2)

S'applique uniquement aux fourches Suntour avec cet équipement

✓ Avant le montage, assurez-vous que le joint torique soit bien positionné dans la partie fileté.

- 1 Placez la roue avant dans les extrémités de la fourche.
- 2 Enfoncez l'axe dans le moyeu sur le côté entraînement.

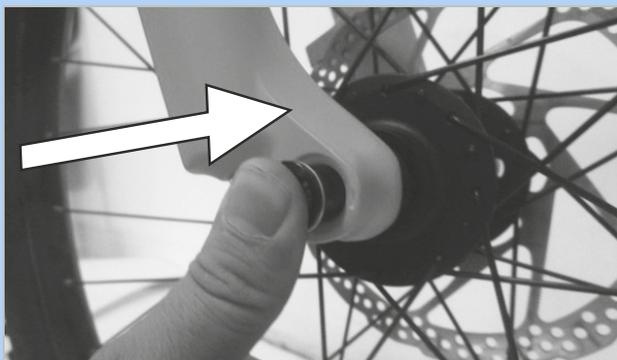


Illustration 90 : Enfoncez l'axe dans le sens de la flèche

- 3 Serrez l'axe à 8-10 Nm à l'aide d'une clé Allen de 6 mm. Le filetage de l'axe doit être visible.



Illustration 91 : Serrer l'axe dans le sens de la flèche

- 4 Insérez la vis de blocage du côté non-entraînement.



Illustration 92 : Insérer la vis de blocage

- 5 Serrez la vis de blocage à 5-6 Nm à l'aide d'une clé Allen de 5 mm.

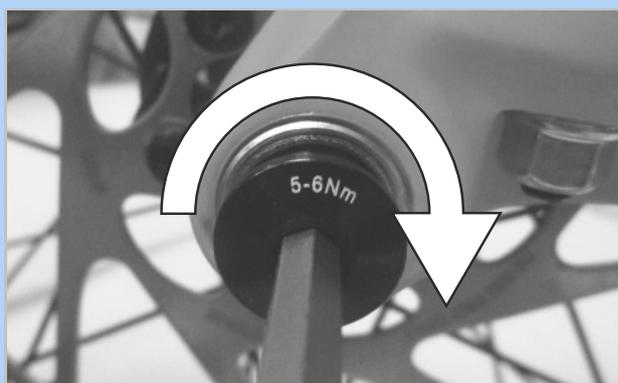


Illustration 93 : Serrer la vis de blocage

⇒ La roue est montée.



5.3.5.2 Axe transversal 20 mm

S'applique uniquement aux fourches Suntour avec cet équipement

ATTENTION

Risque de chute en cas d'axe transversal desserré

Un axe transversal défectueux ou mal monté peut se prendre dans le disque de frein et bloquer la roue. Ceci cause une chute.

- Ne montez jamais un axe transversal défectueux.

Risque de chute en cas d'axe transversal défectueux ou mal monté

Le disque de frein peut devenir très chaud lorsqu'il fonctionne. Ceci peut endommager certaines parties de l'axe transversal. L'axe transversal se desserre. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- L'axe transversal et le disque de frein doivent se trouver chacun d'un côté.

Risque de chute en cas de mauvais réglage de l'axe transversal

Une force de serrage insuffisante entraîne une mauvaise transmission de force. Ceci peut causer une rupture de la fourche suspendue ou de l'axe de roue. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- Ne fixez jamais l'axe transversal à l'aide d'un outil (par exemple marteau ou pince).

- 1 Enfoncez l'axe transversal dans le moyeu sur le côté entraînement.

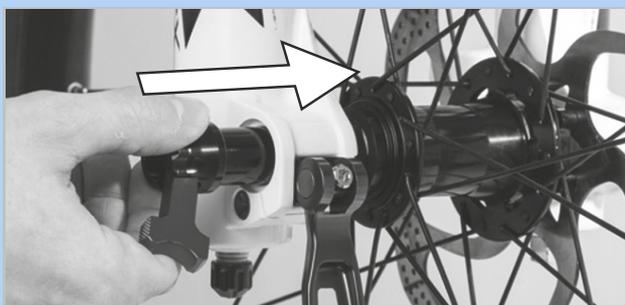


Illustration 94 : Enfoncez l'axe transversal dans le sens de la flèche

- 2 Serrez l'axe transversal avec le levier rouge.

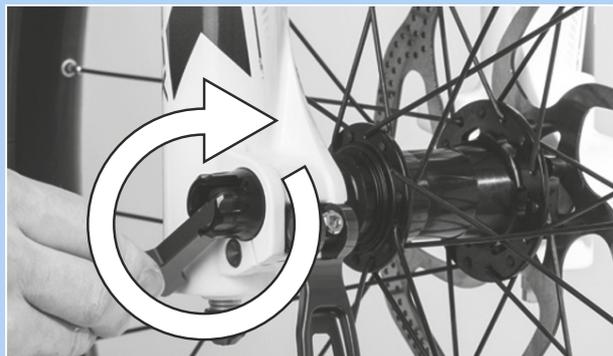


Illustration 95 : Serrer l'axe dans le sens de la flèche

- 3 Enfoncez le levier rouge dans l'axe transversal.

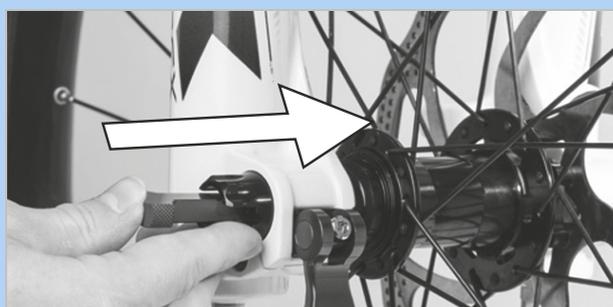


Illustration 96 : Enfoncez le levier dans le sens de la flèche

- 4 Fermez le levier d'attache rapide.



Illustration 97 : Enfoncez le levier d'attache rapide dans le sens de la flèche

⇒ L'axe transversal est fixé.



- 5 Contrôlez la position et la force de serrage du levier d'attache rapide. Le levier d'attache rapide doit être au niveau du montant de suspension.



Illustration 98 : Position parfaite du levier de serrage

- 6 Si nécessaire, réglez la force de serrage du levier de serrage avec une clé Allen de 4 mm.

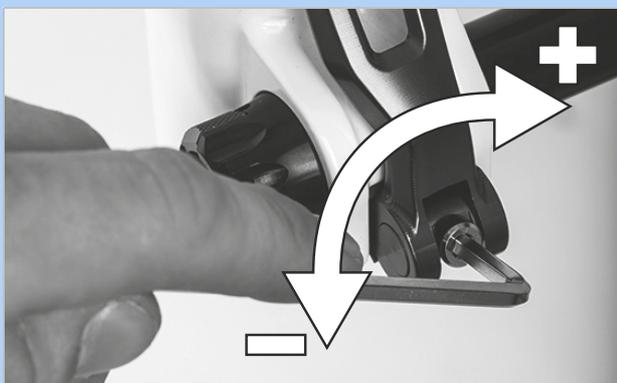


Illustration 99 : Régler la force de serrage de l'attache rapide

- 7 Contrôlez la position et la force de serrage du levier d'attache rapide.

⇒ La roue est montée.

5.3.5.3 Attache rapide Q-LOC

S'applique uniquement aux fourches Suntour avec cet équipement

! ATTENTION

Risque de chute en cas d'attache rapide desserrée

Une attache rapide défectueuse ou mal montée peut se prendre dans le disque de frein et bloquer la roue. Ceci cause une chute.

- Ne montez jamais une attache rapide défectueuse.

Risque de chute en cas d'attache rapide défectueuse ou mal montée

Le disque de frein peut devenir très chaud lorsqu'il fonctionne. Ceci peut endommager certaines parties de l'attache rapide. L'attache rapide se desserre alors. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- Le levier d'attache rapide de la roue avant et le disque de frein doivent se trouver chacun d'un côté.

Risque de chute en cas de mauvais réglage de la force de serrage

Une force de serrage trop élevée endommage l'attache rapide, qui perd alors sa fonction. Une force de serrage insuffisante entraîne une mauvaise transmission de force. Ceci peut causer une rupture de la fourche suspendue ou de l'attache rapide. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- Ne fixez jamais une attache rapide à l'aide d'un outil (par exemple marteau ou pince).
- Utilisez uniquement un levier de serrage avec la force de serrage prescrite.



- ✓ Avant le montage, assurez-vous que la bride de l'attache rapide est déployée. Ouvrez entièrement le levier.

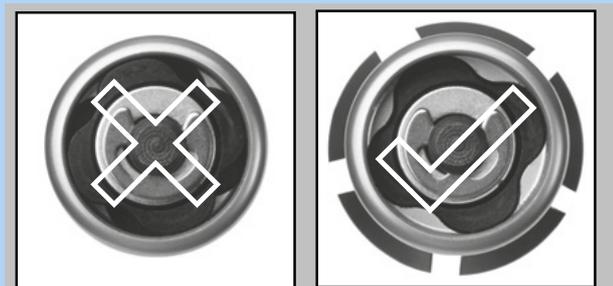


Illustration 100 : Bride fermée et ouverte

- 1 Enfoncez l'attache rapide jusqu'à entendre un clic. Assurez-vous que la bride est déployée.



Illustration 101 : Enfoncez l'attache rapide dans le sens de la flèche

- 2 Réglez le serrage avec le levier de serrage à moitié ouvert jusqu'à ce que la bride soit positionnée sur l'extrémité de fourche.



Illustration 102 : Régler la force de serrage

- 3 Fermez complètement l'attache rapide. Contrôlez la bonne assise et ajustez sur la bride si nécessaire.



Illustration 103 : Fermer l'attache rapide

⇒ La roue est montée.



5.3.6 Monter les pédales

Pour éviter que les pédales se desserrent lors du pédalage, elles sont dotées de deux filetages différents.

- La pédale de gauche dans le sens de la marche est dotée d'un filetage à gauche et marquée d'un L.
- La pédale de droite dans le sens de la marche est dotée d'un filetage à droite et marquée d'un R.

Le marquage peut être placé sur l'extrémité de la tête, sur l'axe ou sur le corps de la pédale.

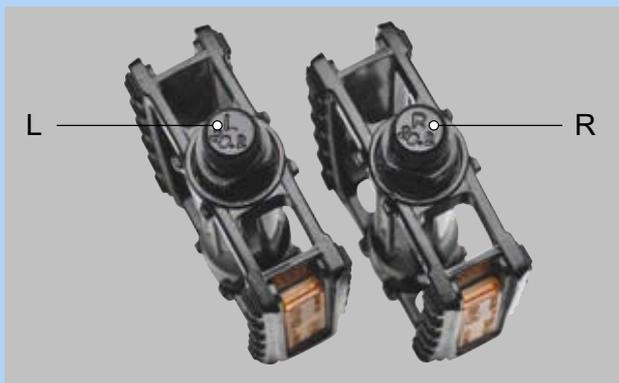


Illustration 104 : Exemple de marquage des pédales

- 1 Appliquer de la graisse résistante à l'eau sur les filetages des deux pédales.
- 2 Tournez la pédale marquée d'un L à la main dans le sens inverse des aiguilles d'une montre dans le bras de manivelle gauche vu dans le sens de la marche.



Illustration 105 : Pédale L dans le bras de manivelle gauche

- 3 Tournez la pédale marquée d'un R à la main dans le sens des aiguilles d'une montre dans le bras de manivelle droit vu dans le sens de la marche.



Illustration 106 : Pédale R dans le bras de manivelle droit

- 4 À l'aide d'une clé plate de 15 mm, tournez le filetage de la pédale de gauche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et le filetage de la pédale de droite dans le sens des aiguilles d'une montre et serrez à un couple de 33 Nm à 35 Nm.



5.3.7 Contrôler la potence et le guidon

5.3.7.1 Contrôler les assemblages

- 1 Placez-vous devant le vélo électrique. Serrez la roue avant entre vos jambes. Saisissez les poignées du guidon.
- 2 Tentez de tourner le guidon dans le sens opposé à la roue avant.
 - ⇒ La potence ne doit pas se tordre ou se déplacer.
- 3 Si vous ne parvenez pas à tourner la potence, contrôlez la fixation.
 - ⇒ Si vous ne parvenez pas à fixer la potence, contactez le revendeur spécialisé.

5.3.7.2 Contrôler la solidité du positionnement

- 1 Appuyez sur le guidon avec tout le poids de votre corps.
 - ⇒ Le guidon ne doit pas se déplacer vers le bas dans la fourche.

Potence avec levier de serrage modèle I

- 2 Si le guidon se déplace, augmentez le serrage du levier de serrage.
- 3 Avec le levier de serrage ouvert, tournez l'écrou moleté dans le sens des aiguilles d'une montre.
- 4 Fermez le levier de serrage et contrôlez à nouveau la solidité du positionnement.
- 5 Si vous ne parvenez pas à fixer le guidon, contactez le revendeur spécialisé.

Potence avec levier de serrage modèle II et potence avec vis

- ▶ Si vous ne parvenez pas à fixer le guidon, contactez le revendeur spécialisé.

5.3.7.3 Contrôler le jeu du palier

- 1 Placez les doigts d'une main sur l'enveloppe supérieure du palier du guidon. Serrez le frein avant avec l'autre main et tentez de pousser le vélo électrique vers l'avant et vers l'arrière. Notez qu'avec les fourches de suspension et freins à disque, un jeu sensible peut être causé par l'usure des coussinets ou le jeu des plaquettes de frein.
 - ⇒ Les demi-enveloppes du palier ne doivent pas se déplacer l'une vers l'autre.
- 2 Réglez le jeu du palier le plus rapidement possible conformément au manuel de réparation de la potence pour éviter d'endommager le palier. Contactez le revendeur spécialisé.

5.4 Vendre le vélo électrique

- ▶ Remplissez le passeport du vélo électrique sur l'enveloppe du mode d'emploi.
- ▶ Notez le nom du fabricant et le numéro de la clé de la batterie.
- ▶ Réglez la béquille et la manette de vitesse.
- ▶ Régler le vélo électrique (voir le chapitre 6.4).
- ▶ Formez le cycliste à toutes les fonctions du vélo électrique (voir les chapitres 6.6 à 6.18.2).

6 Utilisation

6.1 Risques et dangers

AVERTISSEMENT

Risque de blessure et de mort en raison de l'angle mort

Les autres usagers de la route, par exemple bus, camions, voitures ou piétons, sous-estiment souvent la vitesse des vélos électriques. Il est également fréquent que les cyclistes ne soient pas vus dans le trafic routier. Ceci peut causer un accident et des blessures graves voire mortelles.

- ▶ Portez un casque. Le casque doit être équipé de bandes réfléchissantes ou d'un autre éclairage dans des couleurs bien identifiables.
- ▶ Les vêtements doivent être aussi clairs que possible ou réfléchissants. Les matières fluorescentes sont également adaptées. Les vestes ou écharpes réfléchissantes pour le torse apportent encore plus de sécurité.
- ▶ Adoptez toujours une conduite défensive.
- ▶ Soyez attentifs à l'angle mort des véhicules dans les virages. Réduisez votre vitesse de façon préventive lorsque des participants au trafic routier tournent à droite.

Risque de blessure et de mort suite à une erreur de conduite

Un vélo électrique n'est pas un vélo. Les erreurs de conduite et la sous-estimation des vitesses entraînent rapidement des situations dangereuses. Ceci peut causer une chute et des blessures graves voire mortelles.

- ▶ En particulier après un temps prolongé sans pratique du vélo, habituez-vous lentement au trafic routier et à la vitesse avant de dépasser une vitesse de 12 km/h.
- ▶ Augmentez progressivement le niveau d'assistance.
- ▶ Exercez-vous régulièrement à un freinage complet.
- ▶ Effectuez une formation à la conduite sûre.

AVERTISSEMENT

Risque de blessure et de mort suite à une distraction

Une mauvaise concentration dans le trafic accroît le risque d'accident. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves.

- ▶ Ne vous laissez jamais distraire par l'ordinateur de bord ou par votre smartphone.
- ▶ Pour saisir des commandes sur l'ordinateur de bord autres que le changement de niveau d'assistance, arrêtez le vélo électrique. Introduisez des données uniquement à l'arrêt.

ATTENTION

Risque de chute avec des vêtements lâches

Les rayons des roues et la chaîne de transmission peuvent happer les lacets de chaussures, écharpes ou autres éléments lâches. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Le cycliste doit porter des chaussures solides et des vêtements près du corps.

Risque de chutes en cas de dommages non identifiés

Après une chute, un accident ou le renversement du vélo électrique, le vélo électrique peut présenter des dommages difficilement identifiables, par exemple sur le système de freinage, les attaches rapides ou le cadre. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Mettez immédiatement le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

Risque de chute en cas d'encrassement

Les encrassements importants peuvent affecter certaines fonctions du vélo électrique, par exemple les freins. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Éliminez les encrassements grossiers avant le trajet.



ATTENTION

Risque de chute dû à une fatigue du matériel

Une utilisation intensive peut causer une fatigue du matériel. La fatigue du matériel peut entraîner la défaillance soudaine d'un composant. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ En cas de signe de fatigue du matériel, mettez le vélo électrique immédiatement hors service. Demandez au revendeur spécialisé de contrôler le composant.
- ▶ Faites effectuer régulièrement par le revendeur spécialisé les inspections complètes prescrites. Lors de l'inspection complète, le revendeur spécialisé inspecte le vélo électrique et recherche des signes de fatigue du matériel sur le cadre, la fourche, la fixation des éléments de suspension (le cas échéant) et les composants en matériaux composites.

La chaleur rayonnante (par exemple chauffage) à proximité immédiate peut fragiliser le carbone. Ceci peut causer une rupture de la pièce en carbone ainsi qu'une chute et des blessures.

- ▶ Ne soumettez jamais les pièces de carbone d'un vélo électrique à de fortes sources de chaleur.

Risque de chute en cas de mauvaises conditions sur la chaussée

Des objets mobiles, par exemple des branches, peuvent se prendre dans les roues et causer une chute et des blessures.

- ▶ Prêtez attention aux conditions sur la chaussée.
- ▶ Roulez lentement et anticipez le freinage.

Les *pneus* peuvent déraper sur les routes humides. En cas d'humidité, il faut également prévoir une distance de freinage plus longue. La sensation au freinage diffère de la sensation habituelle. Ceci peut entraîner une perte de contrôle ou une chute pouvant causer des blessures.

- ▶ En cas de pluie, roulez lentement et anticipez le freinage.

Remarque

La chaleur ou un rayonnement solaire direct peuvent faire monter la *pression des pneus* au-delà de la pression maximale admissible. Ceci peut entraîner une détérioration du *pneu*.

- ▶ Garez le vélo électrique à l'ombre.
- ▶ Les jours chauds, contrôlez régulièrement la *pression des pneus* et corrigez-la si nécessaire.

Des vitesses élevées peuvent être atteintes dans les descentes. Le vélo électrique n'est conçu que pour dépasser brièvement les 25 km/h. Les *pneus* en particulier peuvent faire défaillance en cas de charge supérieure prolongée.

- ▶ Si des vitesses supérieures à 25 km/h sont atteintes, freinez le vélo électrique.

En raison de la construction ouverte, une pénétration d'humidité à des températures glaciales peut perturber certaines fonctions.

- ▶ Gardez toujours le vélo électrique sec et à l'abri du gel.
- ▶ Si le vélo électrique doit être utilisé à des températures inférieures à 3 °C, il doit tout d'abord faire l'objet d'une inspection complète et être préparé pour l'utilisation hivernale par le revendeur spécialisé.

La conduite tout terrain impose une forte sollicitation aux articulations des bras.

- ▶ En fonction de l'état de la chaussée et de votre forme physique, faites une pause toutes les 30 à 90 minutes.

6.2 Conseils pour augmenter l'autonomie

L'autonomie du vélo électrique dépend de nombreux facteurs. Un chargement de batterie peut permettre de parcourir moins de 20 km ou largement plus de 100. Avant les trajets difficiles, contrôlez l'autonomie du vélo électrique. Quelques recommandations permettent de maximiser l'autonomie.

Éléments de suspension

- ▶ En tout-terrain ou sur les chemins caillouteux, n'ouvrez la fourche suspendue et l'amortisseur qu'en cas de besoin. Sur les rues asphaltées ou dans les côtes, bloquez la fourche suspendue et l'amortisseur.

Performances du cycliste

Plus le cycliste fournit de puissance, plus l'autonomie atteignable est élevée.

- ▶ Passez 1 ou 2 vitesses inférieures afin d'augmenter la puissance appliquée ou la fréquence de pédalage.

Fréquence de pédalage

- ▶ Roulez avec une fréquence de pédalage de plus de 50 tours par minute. Ceci optimise le rendement de l'entraînement électrique.
- ▶ Évitez le pédalage très lent.

Poids

- ▶ Réduisez au minimum le poids total du vélo électrique et des bagages.

Démarrage et freinage

- ▶ Parcourez de longues distances avec une vitesse constante.
- ▶ Évitez les démarrages et freinages fréquents.

Niveau d'assistance

- ▶ Plus le niveau d'assistance sélectionné est bas, plus l'autonomie est importante.

Règles de changement de vitesse

- ▶ Lors du démarrage et dans les côtes, sélectionnez une petite vitesse et un niveau d'assistance réduit.
- ▶ Enclenchez une vitesse supérieure en fonction du terrain et de la vitesse.
- ▶ La fréquence optimale est de 50 à 80 tours de manivelle par minute.
- ▶ Évitez d'appuyer fortement sur les pédales pendant le changement de vitesse.
- ▶ Anticipez les passages à une vitesse inférieure, par exemple avant les côtes.

Pneus

- ▶ Sélectionnez toujours les pneus adaptés au terrain. En règle générale, les profils fins roulent plus facilement que les larges. Les sculptures de grande taille et les interstices larges augmentent en général la consommation d'énergie.
- ▶ Sur l'asphalte : roulez toujours avec la pression des pneus maximale admissible.
- ▶ En tout-terrain, sur les pistes gravillonnées ou sur les sols meubles des forêts ou des prairies : plus la pression des pneus est faible, plus la résistance au roulement est faible, et plus la consommation d'énergie du système d'entraînement électrique est réduite.

Batterie

Lorsque les températures baissent, la résistance électrique augmente. La capacité de puissance de la batterie diminue alors. En hiver, il faut donc en général prévoir une autonomie réduite.

- ▶ En hiver, protégez la batterie avec une gaine thermique.

L'autonomie dépend également de l'âge, de l'entretien et du niveau de charge de la batterie.

- ▶ Entretenez la batterie et échangez les batteries âgées si nécessaire.

6.3 Initiation et service après-vente

Le service après-vente est assuré par le revendeur spécialisé qui fournit le produit. Ses coordonnées sont indiquées sur le passeport du vélo électrique de ce mode d'emploi. Au plus tard lors de la remise du vélo électrique, le revendeur spécialisé doit expliquer personnellement au nouveau propriétaire toutes les fonctions du vélo électrique. Le présent mode d'emploi est remis avec chaque vélo électrique pour référence ultérieure.

Le revendeurs spécialisé qui fournit le produit exécute également à l'avenir toutes les opérations d'inspection, de transformation ou de réparation.

6.4 Régler le vélo électrique



ATTENTION

Risque de chute en cas de couples de serrage incorrects

Si une vis est serrée trop fort, elle peut se rompre. Si une vis n'est pas serrée assez fort, elle peut se desserrer. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- Respectez toujours les couples de serrage indiqués sur la vis et dans le mode d'emploi.

Seul un vélo électrique bien réglé assure le confort de conduite souhaité et une activité bénéfique pour la santé.

Si le poids du corps ou le poids maximal des bagages change, tous les réglages doivent être effectués une nouvelle fois.

6.4.1 Préparation

Pour ajuster le vélo électrique, ces outils sont requis :

	Mètre ruban
	Balance
	Niveau à bulle
	Clés à douille 8 mm, 9 mm, 10 mm, 13 mm, 14 mm et 15 mm
	Clé dynamométrique Plage de travail de 5 à 40 Nm
	Clés Allen 2 mm, 2,5 mm, 3 mm, 4 mm, 5 mm, 6 mm et 8 mm
	Tournevis cruciforme
	Tournevis plat

Tableau 325 : Outils requis pour le montage

6.4.2 Position de conduite

La condition pour une posture confortable est une position correcte du bassin. Une mauvaise position du bassin peut causer des douleurs physiques très diverses, par exemple dans les épaules ou le dos.

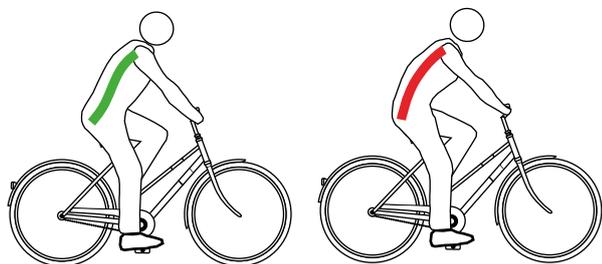


Illustration 107 : Placement correct (vert) et incorrect (rouge) du bassin

Le bassin est bien placé si la colonne vertébrale forme un S et que le cycliste se cambre légèrement de façon naturelle.

Le bassin est mal placé s'il est légèrement incliné vers l'arrière. Ceci arrondit la colonne vertébrale qui ne peut plus amortir de manière optimale.

La bonne position de conduite doit être sélectionnée à l'avance en fonction du type de vélo électrique, de l'état de forme physique et des trajets et vitesses privilégiés.

En particulier avant les longs trajets, il est recommandé de contrôler à nouveau et d'optimiser la position de conduite.

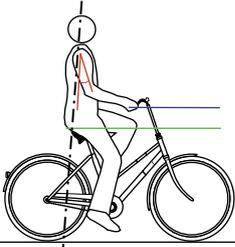
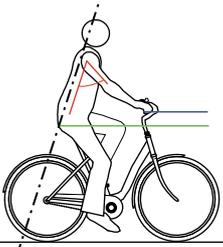
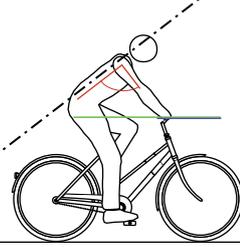
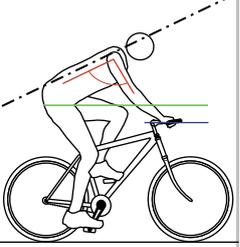
	Position sur vélo hollandais	Position sur vélo de ville	Position sur vélo tout chemin	Position sportive
				
Inclinaison du torse (ligne pointillée noire)	Position droite, presque verticale. Angle du dos proche de 90°. Le guidon et les poignées sont très près du torse.	Torse légèrement incliné. Angle du dos 60° ... 70°.	Torse nettement incliné, Angle du dos 60° ... 70°. Distance plus importante entre le guidon et la selle.	Torse fortement incliné, Angle du dos 15° ... 30° Selle plus haut que le guidon.
Angle entre le haut du bras et le torse (ligne rouge)	Angle très aigu avec environ 20°. Le haut des bras est presque parallèle au torse. Les mains sont posées sans tension sur le guidon.	L'angle optimal est de 75° à 80°. De nombreuses personnes préfèrent un angle plus réduit de moins de 60°, qui réduit le travail de support des épaules, des bras et des mains.	L'angle optimal est de 90°. À 90°, l'effort de soutien musculaire au niveau des épaules, des bras et du dos est réduit.	Plus de 90° Les épaules, les bras et les mains doivent fournir un effort de soutien important, les muscles de soutien dans le dos sont très sollicités et la sollicitation de la surface d'assise se déplace vers l'avant.
Surhaussement du guidon [cm] (ligne bleue et verte)	>10 Le guidon est placé nettement plus haut que la selle.	10 ... 5 Le guidon est placé plus haut que la selle.	5 ... 0 Guidon et selle sont presque à la même hauteur.	<0 La selle est placée nettement plus haut que le guidon.
Avantages	La colonne vertébrale adopte instinctivement sa position naturelle en S. La sollicitation des bras et des mains est très faible, pas d'effort de soutien.	La position droite offre une bonne vision dans le trafic. Lors du pédalage, la force peut être transmise aux pédales sans grande consommation d'énergie.	Les épaules, la nuque et les mains supportent une plus grande partie de l'effort de soutien, ce qui encourage un style de conduite dynamique et fluide. Le dos, la colonne vertébrale et les fesses sont soulagés, ce qui est particulièrement important lors des longs trajets. Le cycliste peut facilement appliquer la force de tout son corps sur les pédales.	Transmission de force optimale. Aérodynamique : faible résistance de l'air.
Inconvénients	La force est relativement mal transmise sur les pédales. Le poids repose exclusivement sur les fesses. Chez de nombreuses personnes, la colonne vertébrale s'affaisse rapidement (redressement du bassin).	Les bras sont souvent complètement étendus pour attraper le guidon haut, ce qui entraîne une tension des épaules et des douleurs aux mains. La « position élevée » entraîne rapidement un affaissement de la colonne vertébrale.	Les mains, la nuque et les épaules supportent une charge accrue. Les muscles doivent être développés, donc entraînés, pour cette sollicitation plus importante.	Nécessite une musculature très développée dans le dos, les jambes, les épaules et le ventre ! Position de conduite confortable uniquement pour les personnes entraînées.
Niveau de forme du cycliste et usage	Niveau de forme limité, cycliste occasionnel.	Niveau de forme moyen, cycliste urbain.	Niveau de forme moyen à élevé, longs trajets.	Pratique du vélo électrique sportive et orientée sur la vitesse.
Types de vélos électriques adaptés	Vélo de ville Vélo pliant	Vélo de ville Vélo de transport	Vélo tout chemin	Vélo tout terrain Vélo de course

Tableau 326 : Aperçu des positions de conduite

6.4.3 Tige de selle

6.4.3.1 Adapter la tige de selle au poids du cycliste

Non compris dans le prix



Les tiges de selle sont des composants qui peuvent être remplacés avec l'autorisation du fabricant du véhicule ou de la pièce. Pour le remplacement, utilisez uniquement des tiges de selle autorisées pour l'utilisation sur un vélo électrique.

Le remplacement d'une tige de selle par une selle de la même série mais d'une taille ou dureté différente est autorisé. Les tiges de selle peuvent également être remplacées si le déplacement vers l'arrière n'est pas supérieur à 20 mm par rapport à la zone d'utilisation prévue de série ou d'origine, car une répartition du poids hors de la zone de déplacement prévue peut avoir des conséquences critiques sur la direction. La longueur de la tige de selle doit donc toujours être identique.

Le fonctionnement des tiges de selle suivantes dépend du poids du cycliste :

- tige de selle suspendue,
- tige de selle en parallélogramme,
- tige de selle abaissable.

Si le poids du cycliste est supérieur ou inférieur aux indications du chapitre Poids total autorisé en charge (PTAC), la suspension de la tige de selle, ou la tige de selle entière en cas de tige de selle intégrée, doit être remplacée par une tige de selle issue de la même série et adaptée au poids du cycliste.

La prétension des tiges de selle suspendues non amorties doit être réglée de manière à ce que la tige de selle suspendue ne se comprime pas sous le seul poids du corps. Ceci empêche une compression et une détente périodiques de la tige de selle suspendue en cas de fréquence de pédalage élevée ou de pédalage irrégulier.

Si la tige de selle suspendue est amortie, la dureté de la suspension peut être diminuée. La course de suspension négative est alors utilisée.

6.4.4 Selle

6.4.4.1 Remplacer la selle

Non compris dans le prix



Les selles sont des composants qui peuvent être remplacés avec l'autorisation du fabricant du véhicule ou de la pièce. Le remplacement d'une selle par une selle de la même série mais d'une taille différente est autorisé.

Les selles peuvent également être remplacées si le déplacement vers l'arrière n'est pas supérieur à 20 mm par rapport à la zone d'utilisation prévue de série ou d'origine, car une répartition du poids hors de la zone de déplacement prévue peut avoir des conséquences critiques sur la direction. La forme de la selle joue également un rôle. Pour le remplacement, utilisez uniquement des selles autorisées pour l'utilisation sur un vélo électrique.

Si la selle prémontée est inconfortable ou provoque des douleurs, le cycliste doit utiliser une selle optimisée pour sa morphologie.

- 1 Déterminer la forme de la selle (voir le chapitre 6.4.4.2).
- 2 Déterminer la largeur de selle minimale (voir le chapitre 6.4.4.3).
- 3 Choisir la dureté de la selle (voir le chapitre 6.4.4.4).

6.4.4.2 Déterminer la forme de la selle

Selles pour femmes

Pour que la pression se répartisse de manière optimale sur la structure osseuse féminine dans la zone de contact avec la selle, la selle pour femmes doit avoir :

- un canal central situé loin sur l'avant et
- un flanc large en forme de V.



Illustration 108 : Exemple : Selle pour femmes de marque ergotec

Selles pour hommes

Chez les hommes, des sensations d'engourdissement lors de la conduite d'un vélo électrique sont fréquemment causées par une pression élevée dans la zone sensible du périnée. Avec des selles mal réglées, trop étroites ou trop dures, le bec de la selle appuie directement sur les parties génitales. Ceci affecte la circulation sanguine.

Les parties génitales externes sont rarement la source des douleurs, car elles peuvent s'écarter pour éviter d'être comprimées par les structures osseuses.

En cas de douleur à la prostate, consultez impérativement un médecin. Après une opération ou une inflammation de la prostate, il est recommandé d'éviter toute pression dans la zone du périnée et, en accord avec le médecin, d'interrompre pour une longue durée la pratique du vélo électrique. Par la suite, une selle spéciale prostate doit être utilisée. Ces selles peuvent réduire la pression dans la zone du périnée de 100 %.

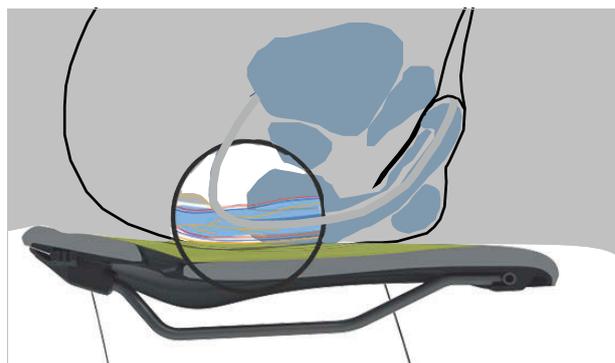


Illustration 109 : Points de pression de la selle, anatomie masculine

Pour que la pression se répartisse de manière optimale sur la structure osseuse masculine dans la zone de contact avec la selle, la selle pour hommes doit :

- déplacer la pression sur les ischions et une partie des arcades pubiennes et
- éviter au maximum toute pression sur la zone du périnée.



Illustration 110 : Exemple : Selle pour hommes de marque ergotec

6.4.4.3 Déterminer la largeur de selle minimale

Avec du carton ondulé

- 1 Disposez le carton ondulé sur un siège dur, plat et non rembourré.
- 2 Asseyez-vous au centre du carton ondulé.

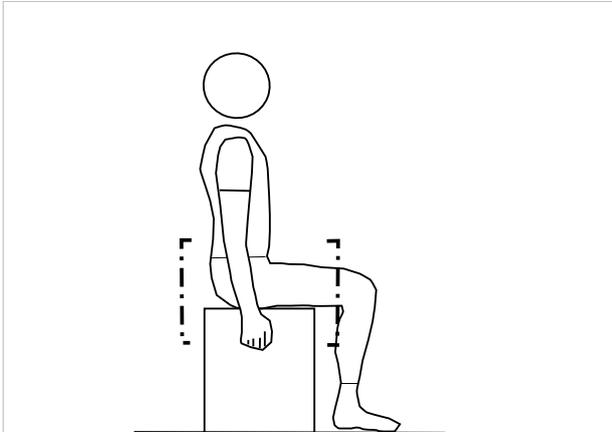


Illustration 111 : S'asseoir au centre du carton ondulé

- 3 Tirez avec les mains sur le siège et cambrez-vous.
 - ⇒ Vos ischions ressortent et se dessinent mieux sur le carton ondulé.
- 4 Tracez un cercle autour du bord des deux formes imprimées.
- 5 Déterminez le centre de chaque cercle et marquez-les d'un point.
- 6 Mesurez la distance entre les deux centres.

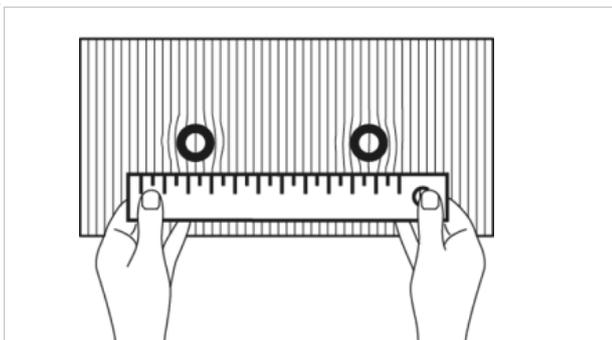


Illustration 112 : Mesurer la distance

- ⇒ La distance entre les deux centres est la distance entre les ischions et correspond à la largeur de selle minimale.
- 7 Calculez la largeur de selle (voir le chapitre 6.5.4.4).



Avec un coussin en gel

- 1 Lissez le coussin en gel.
- 2 Disposez le coussin en gel sur un siège dur, plat et non rembourré.
- 3 Asseyez-vous sur le coussin en gel.

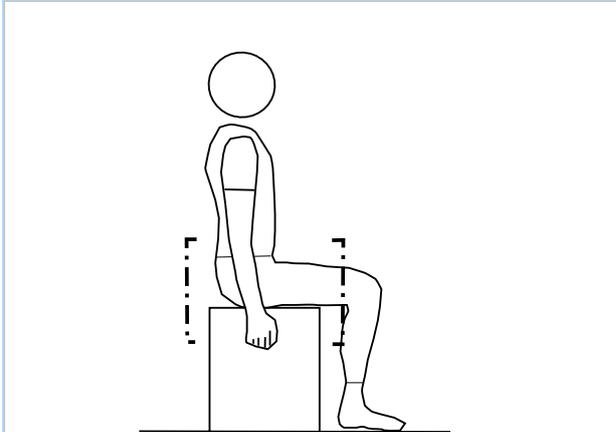


Illustration 113 : S'asseoir sur le coussin en gel

Tirez avec les mains sur le siège et cambrez-vous.

- 4 Vos ischions ressortent et se dessinent mieux sur le coussin en gel.

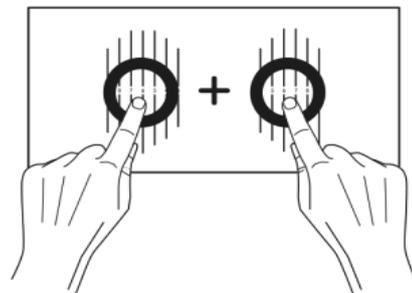


Illustration 114 : Additionner les centres

- 5 Déterminez le centre de chacun des ischions.
- 6 Additionnez les deux valeurs.
 - ⇒ La somme des valeurs est la distance entre les ischions et correspond à la largeur de selle minimale.
- 7 Calculez la largeur de selle (voir le chapitre 6.5.4.4).

Par un calcul

Selon la position, la valeur suivante est ajoutée à la largeur de selle minimale.

Position sur vélo hollandais	+ 4 cm
Position sur vélo de ville	+ 3 cm
Position sur vélo tout chemin	+ 2 cm
Position sportive	+ 1 cm
Triathlon/Contre-la-montre	+ 0 cm

Tableau 327 : Calculer la largeur de selle

6.4.4.4 Choisir la dureté de la selle

Il existe des degrés de dureté de selle très différents, qui doivent être choisis en fonction de l'utilisation du vélo électrique :

- Un vélo électrique principalement utilisé pour des aller-retours quotidiens en jeans nécessite une selle souple.
- Un vélo électrique principalement destiné à un usage sportif en cuissard rembourré nécessite une selle dure.

Si la dureté ne convient pas, une nouvelle selle doit être sélectionnée.

6.4.4.5 Régler la dureté de la selle

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Sur les selles à coussin d'air, la dureté de la selle est réglée individuellement sous la surface d'assise à l'aide de la valve de gonflage.

souple	pomper 3 x
moyenne	pomper 5 x
dure	pomper 10 x

Tableau 328 : Réglage de la selle à coussin d'air VELO

6.4.4.6 Orienter la selle

- Orientez la selle dans le sens de la marche. Pour cela, orientez la pointe de la selle sur le tube supérieur.

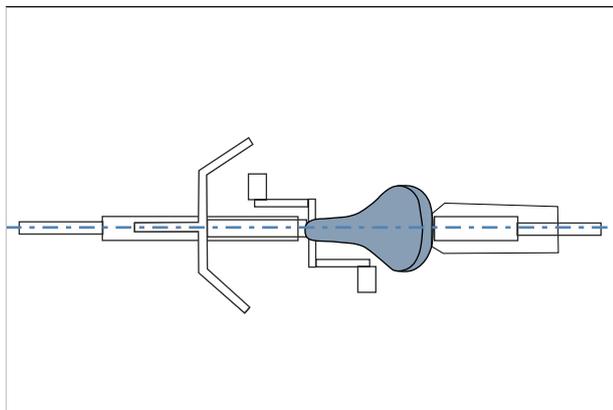


Illustration 115 : Orienter la selle dans le sens de la marche

6.4.4.7 Régler la hauteur de la selle

- ✓ Pour déterminer la hauteur de la selle en toute sécurité,
- poussez le vélo électrique à proximité d'un mur pour que le cycliste puisse s'y appuyer, ou
 - demandez à une deuxième personne de tenir le vélo électrique.
- 1 Réglez la hauteur approximative de la selle à l'aide de cette formule :
Hauteur de selle (HS) = longueur de l'entrejambe (LE) \times 0,9
 - 2 Montez sur le vélo.
 - 3 Placez le talon sur la pédale et étendez la jambe pour que la pédale soit au point le plus bas de sa rotation sur la manivelle. Le genou doit alors être complètement ouvert.

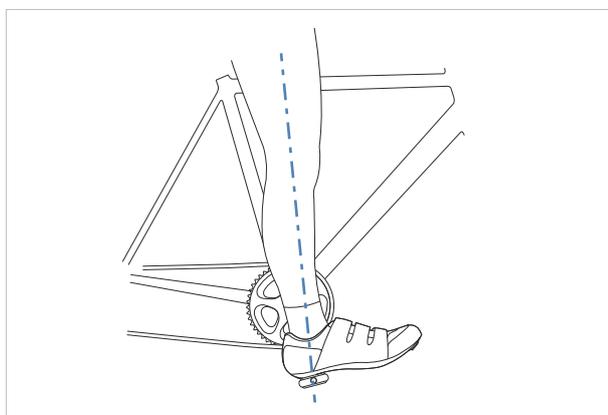


Illustration 116 : Méthode des talons

- 4 Effectuez un trajet d'essai.

- ⇒ Si la hauteur de selle est optimale, le cycliste est assis droit sur la selle.
- Si le bassin s'incline vers la droite et la gauche au rythme du pédalier, la selle est trop haute.
 - Si le cycliste éprouve des douleurs aux genoux après quelques kilomètres, la selle est trop basse.
- ⇒ Si nécessaire, modifiez la hauteur de la selle selon vos besoins. Réglez la hauteur de selle avec l'attache rapide.
- 5 Pour modifier la hauteur de la selle, ouvrez l'attache rapide de la tige de selle (1). Pour cela, tirez sur le levier de serrage pour l'éloigner de la tige de selle (3).

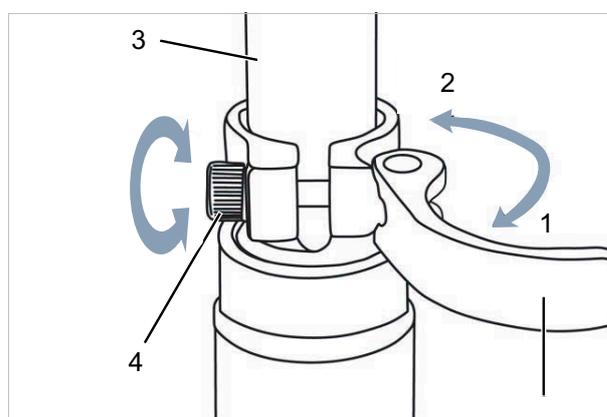


Illustration 117 : Ouvrir l'attache rapide de la tige de selle

- 6 Réglez la tige de selle à la hauteur souhaitée.

ATTENTION

Risque de chute en cas de tige de selle réglée trop haut

Une *tige de selle* réglée trop haut entraîne la rupture de la *tige de selle* ou du *cadre*. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- Ne tirez pas la tige de selle hors du cadre au-delà du marquage indiquant la profondeur d'insertion minimale.

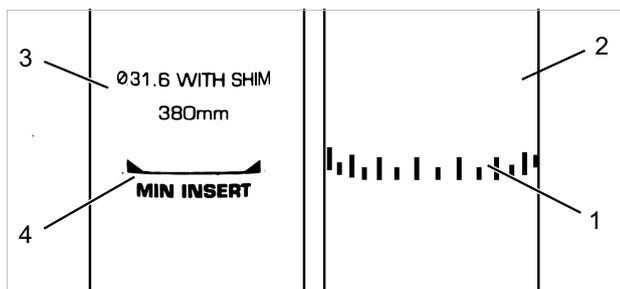


Illustration 118 : Vue détaillée de la tige de selle, exemples de marquage de la profondeur d'insertion minimale

7 Pour fermer, poussez le *levier de serrage de la tige de selle* sur la *tige de selle* jusqu'à la butée (2).

8 Contrôlez la force de serrage de l'attache rapide.

6.4.4.8 Régler la hauteur de la selle avec la télécommande

Réglez la hauteur de la selle à l'aide de cette formule :

Hauteur de selle (HS) = longueur de l'entrejambe (LE) \times 0,9

1 Abaisser la selle (voir le chapitre 6.14.1).

2 Monter la selle (voir le chapitre 6.14.2).

Remarque

- ▶ S'il est impossible d'atteindre la hauteur de selle souhaitée, la tige de selle doit être enfoncée plus profondément dans le tube de selle. Pour cela, le câble Bowden de la tige de selle dans le cadre doit être tiré en longueur jusqu'à la télécommande, sur la distance à laquelle la tige de selle a été enfoncée.
- ▶ Si cela est impossible, contactez le revendeur spécialisé.

6.4.4.9 Régler la position de la selle

La selle peut être déplacée sur le bâti de selle. Une bonne position horizontale assure une position optimale des jambes. Ceci prévient les douleurs aux genoux et les positions douloureuses du bassin. Si vous avez reculé la selle de plus de 10 mm, ajustez ensuite encore une fois la hauteur de selle, car les deux réglages s'influencent mutuellement.

- ✓ Le réglage de la selle peut uniquement être effectué à l'arrêt.
- ✓ Pour régler la position de la selle :
 - poussez le vélo électrique à proximité d'un mur pour que le cycliste puisse s'y appuyer, ou
 - demandez à une deuxième personne de tenir le vélo électrique.
- ✓ Réglez la selle uniquement dans la plage de réglage autorisée de la selle (marquage sur les haubans de selle).

1 Montez sur le vélo électrique.

2 Avec les pieds, placez les pédales en position horizontale.

⇒ La position de la selle est optimale lorsque la rotule est exactement à la verticale de l'axe de la pédale.

▶ Si la rotule est derrière la pédale, avancez la selle.

▶ Si la rotule est devant la pédale, reculez la selle.

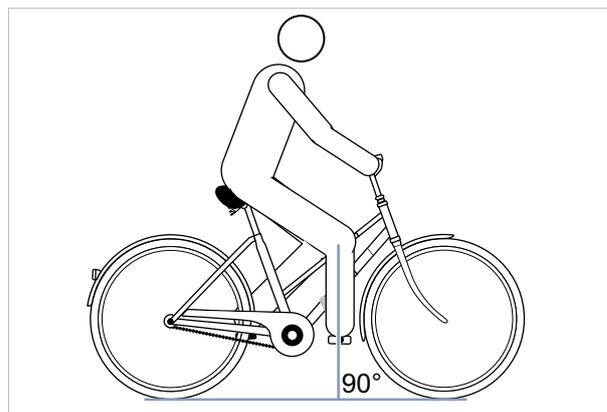


Illustration 119 : Verticale de la rotule

3 Desserrez les assemblages vissés prévus, ajustez et serrez les vis de serrage de la selle au couple maximal.

6.4.4.10 Régler l'inclinaison de la selle

Pour assurer une position assise idéale, l'inclinaison de la selle doit être adaptée à la hauteur de la selle, à la position de la selle et du guidon et à la forme de la selle. Ceci permet d'optimiser la position assise.

Une position horizontale de la selle empêche le cycliste de glisser vers l'avant ou l'arrière. Ceci permet d'éviter des problèmes de posture. Dans une autre position, la pointe de la selle peut appuyer désagréablement sur les parties génitales. Nous recommandons également que le milieu de la selle soit parfaitement droit. Ainsi, le cycliste s'assoit avec le coccyx sur la partie arrière plus large de la selle.

- 1 Réglez l'inclinaison de la selle sur l'horizontale.
- 2 Positionnez le milieu de la selle parfaitement droit.

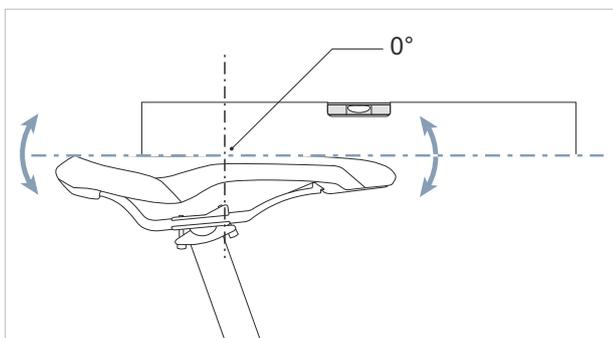


Illustration 120 : Inclinaison de la selle horizontale avec inclinaison de 0° au milieu de la selle

- ⇒ Le cycliste s'assoit confortablement sur la selle et ne glisse ni vers l'avant ni vers l'arrière.
- 3 Si le cycliste tend à glisser vers l'avant ou à s'asseoir sur la partie étroite de la selle, réglez à nouveau la position de conduite (voir le chapitre [6.4.4.9](#)) ou inclinez la selle très légèrement vers l'arrière.

6.4.4.11 Contrôler la selle

- Après le réglage de la selle, contrôlez la selle (voir le chapitre [7.5.8](#)).

6.4.5 Guidon

6.4.5.1 Remplacer le guidon

Non compris dans le prix



Les guidons sont des composants qui peuvent être remplacés avec l'autorisation du fabricant du véhicule ou de la pièce. Pour le remplacement, utilisez uniquement des guidons homologués pour l'utilisation sur un vélo électrique. Les guidons peuvent être remplacés à condition qu'il ne soit pas nécessaire de modifier la longueur des câbles et lignes. Si les longueurs de câble originales sont préservées, une modification de la position de conduite est autorisée. Par ailleurs, la répartition de la charge sur le vélo électrique est également fortement modifiée, ce qui peut avoir un impact critique sur les propriétés de conduite.

- ▶ Contrôlez la largeur du guidon et la position des mains.
- ▶ Si nécessaire, faites remplacer le guidon par le revendeur spécialisé.

6.4.5.2 Régler la largeur du guidon

La largeur du guidon doit correspondre au moins à la largeur des épaules. Elle est mesurée entre le milieu de chaque surface d'appui des mains.

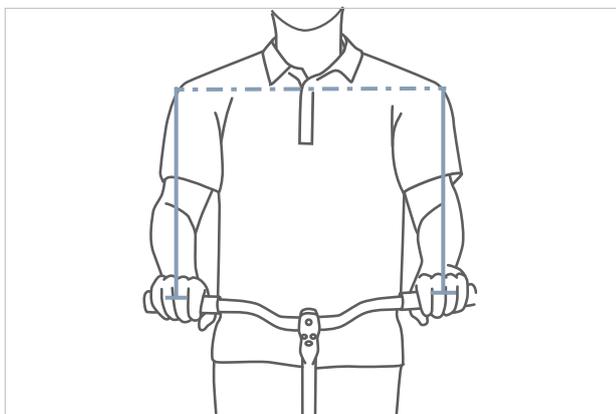


Illustration 121 : Déterminer la largeur optimale du guidon

Plus un guidon est large, plus il offre de contrôle, mais plus il demande de force d'appui. En particulier sur les vélos de tourisme chargés, un guidon large est avantageux pour la sécurité.

6.4.5.3 Régler la position des mains

Le placement des mains sur le guidon est optimal lorsque l'avant-bras et la main forment une ligne droite, donc lorsque le poignet n'est pas plié. Les nerfs ne sont alors pas comprimés et ne causent donc aucune douleur.

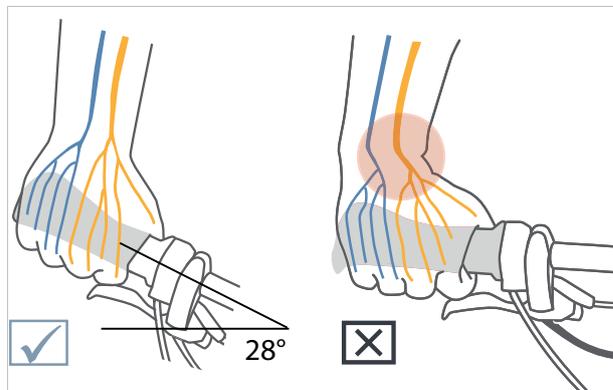


Illustration 122 : Disposition des nerfs avec guidon coudé et guidon droit

Plus les épaules sont étroites, plus l'angle du coude du guidon doit être serré (maximum 28°).

Les guidons droits sont avantageux sur les vélos de sport (par exemple VTT). Ils améliorent le contrôle direct de la direction, mais entraînent des pics de pression et une sollicitation accrue des muscles des bras et des épaules.

6.4.5.4 Régler le guidon

Le guidon et sa position déterminent dans quelle posture le cycliste s'assoit sur le vélo électrique.

- 1 Selon la position de la selle choisie (voir chapitre 6.5.2), déterminez l'inclinaison du torse et l'angle entre le haut du bras et le torse.
- 2 Lors du réglage du guidon, tendez les muscles du dos. Les muscles du dos et du ventre doivent être tendus pour stabiliser la colonne vertébrale et la protéger des contraintes excessives. Une musculature passive ne peut pas assurer cette fonction importante.
- 3 Réglez la position du guidon sur la potence en modifiant la hauteur et l'angle de la potence (voir le chapitre 6.4.6).
- 4 Après le réglage du guidon, contrôlez à nouveau la hauteur et la position de conduite. Dans certaines circonstances, le réglage du guidon peut modifier la position du bassin sur la selle. Le bassin est alors incliné, ce qui a une influence importante sur la position de la hanche et modifier la longueur de jambe utile à partir de la zone d'appui d'un maximum de 3 cm.
- 5 Si nécessaire, corrigez la hauteur et la position de la selle (voir les chapitres 6.5.4.8 et 6.5.4.11).

6.4.6 Potence

6.4.6.1 Remplacer la potence

Non compris dans le prix



Les potences sont des composants qui peuvent être remplacés avec l'autorisation du fabricant du véhicule ou de la pièce.

Pour le remplacement, utilisez uniquement des potences homologuées pour l'utilisation sur un vélo électrique. Les potences peuvent être remplacées à condition que les longueurs des câbles et lignes ne doivent pas être modifiées.

Si les longueurs de câble originales sont préservées, une modification de la position de conduite est autorisée. Par ailleurs, la répartition de la charge sur le vélo électrique est également fortement modifiée, ce qui peut avoir un impact critique sur les propriétés de conduite.

6.4.6.2 Régler la hauteur du guidon avec l'attache rapide

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- 1 Ouvrir le levier de serrage de la potence.

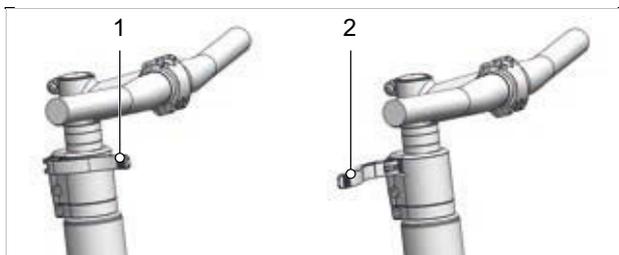


Illustration 123 : Levier de serrage de la potence fermé (1) et ouvert (2), exemple d'un All Up

- 2 Tirez le guidon pour l'amener à la hauteur voulue. Respectez la profondeur d'insertion minimale.

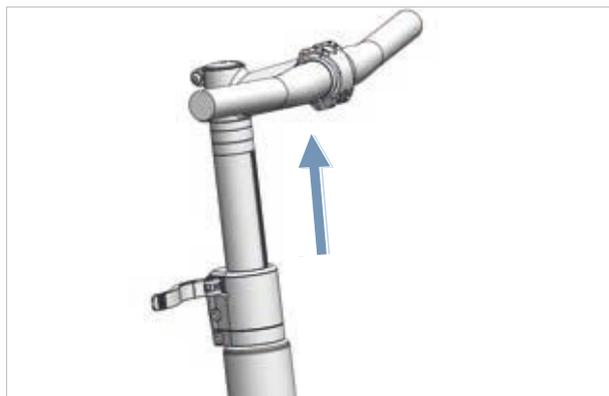


Illustration 124 : Tirer le guidon vers le haut, exemple d'un All Up

- 3 Fermez le levier de serrage de la potence.

6.4.6.3 Contrôler la solidité de la potence

- ▶ Après le réglage de la selle, maintenez le guidon. Appuyez sur le guidon avec tout le poids de votre corps.

⇒ Le guidon reste stable dans sa position.

6.4.6.4 Régler la force de serrage de l'attache rapide

ATTENTION

Risque de chute en cas de mauvais réglage de la force de serrage

Une force de serrage excessive endommage l'attache rapide. Une force de serrage insuffisante entraîne une mauvaise transmission de force. Ceci peut entraîner une rupture des composants. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Ne fixez jamais une attache rapide à l'aide d'un outil (par exemple marteau ou pince).

Si le levier de serrage du guidon s'arrête avant sa position finale, dévissez l'écrou moleté.

- ▶ Si la force de serrage du levier de serrage de la tige de selle est insuffisante, serrez l'écrou moleté.
- ▶ Si vous ne parvenez pas à régler la force de serrage, contactez le revendeur spécialisé.

6.4.6.5 Régler la potence à plongeur

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Sur une potence à plongeur, la potence et le plongeur forment un composant fixe qui vient se serrer dans la tige de fourche. La potence et le plongeur peuvent uniquement être remplacés ensemble.

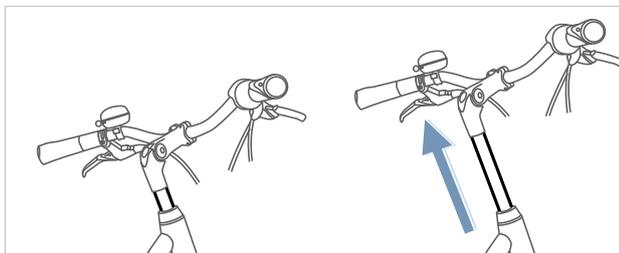


Illustration 125 : Régler la hauteur de la potence à plongeur

- 1 Desserrez la vis.
- 2 Retirez la potence à plongeur.
- 3 Serrez la vis.

6.4.6.6 Régler la potence Ahead

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Sur une potence Ahead, la potence est directement enfichée sur la tige de fourche, qui dépasse du cadre.

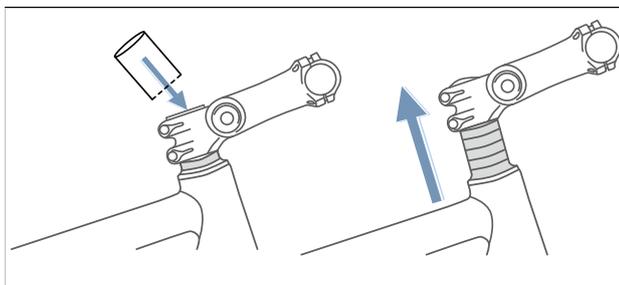


Illustration 126 : Relever la potence Ahead en montant une rondelle d'écartement

Lors de la production, la hauteur du guidon est réglée une fois au moyen de rondelles d'écartement. La section de tige de fourche qui dépasse est ensuite tronçonnée. Ensuite, la potence de guidon ne peut plus être relevée, mais seulement légèrement abaissée.

6.4.6.7 Régler la potence à angle variable

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Les potences à angle variable sont disponibles en plusieurs longueurs pour les potences à plongeur et Ahead.

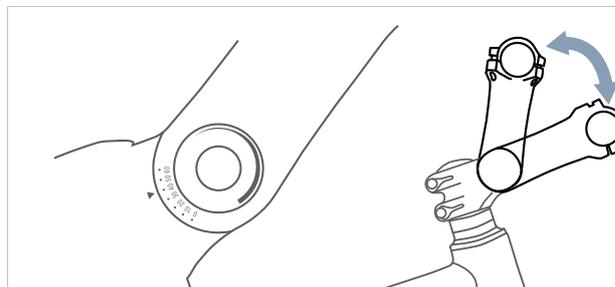


Illustration 127 : Différentes versions de potences à angle variable

Le réglage de l'angle de la potence (c) permet de modifier la distance entre le torse et le guidon (b) ainsi que la hauteur du guidon (a).



Illustration 128 : Position sur vélo de ville (en bleu) et sur vélo tout chemin (en rouge) avec modification de l'angle

6.4.6.8 Contrôler la potence

- Après le réglage de la potence, contrôlez la potence (voir le chapitre 7.5.6).

6.4.7 Poignées

6.4.7.1 Remplacer les poignées

Non compris dans le prix



Les poignées serrées par vis sont des composants qui peuvent être remplacés sans autorisation. Pour le remplacement, utilisez uniquement des poignées homologuées pour l'utilisation sur un vélo électrique.

Si des douleurs ou engourdissements surviennent au niveau de l'index, du majeur ou du pouce, ceci peut être causé par une pression excessive sur la sortie du tunnel carpien. Lors des trajets prolongés, ceci peut accroître la fatigue subie par les mains et rendre difficile le maintien d'une bonne position des mains.

Sur les poignées ergonomiques, l'intérieur de la main repose sur la poignée à forme ergonomique. Une surface de contact plus importante signifie une meilleure répartition de la pression. Les nerfs et les vaisseaux dans le tunnel carpien ne sont plus écrasés.

De plus, la main est soutenue et maintenue en bonne position et ne risque plus de se plier.

Si les poignées prémontées sont inconfortables ou causent des douleurs ou un engourdissement au niveau de l'index, du majeur ou du pouce, utilisez des poignées ergonomiques, des embouts de guidon ou un guidon multiposition.

6.4.7.2 Régler les poignées ergonomiques

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

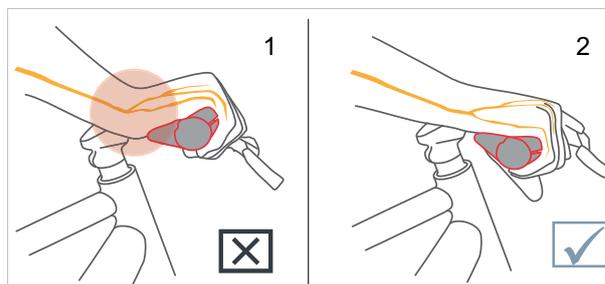


Illustration 129 : Position incorrecte (1) et correcte (2) de la poignée



- 1 Desserrez la vis de serrage de la poignée.
 - 2 Tournez la poignée dans la bonne position.
 - 3 Serrez la vis de serrage de la poignée au couple de serrage qui y est indiqué.
- ⇒ Les poignées sont serrées.
- ⇒ Sur les vélos hollandais, de ville et tout chemin, la force de détachement des poignées est d'au moins 100 N, et d'au moins 200 N en position sportive.

6.4.7.3 Contrôler le guidon

- Après le réglage des poignées, contrôlez le guidon (voir le chapitre 7.5.7).

6.4.8 Pneus

6.4.8.1 Remplacer les pneus

Non compris dans le prix



Un changement de domaine d'utilisation, un supplément de poids, une protection anti-crevaisin accrue, une accélération plus forte ou une conduite plus dynamique dans les virages nécessitent d'utiliser de nouveaux pneus.

Les pneus peuvent uniquement être remplacés avec l'autorisation du fabricant du véhicule ou de la pièce.

Les pneus doivent présenter les caractéristiques suivantes pour pouvoir être remplacés :

- être homologués pour l'utilisation sur un vélo électrique,
- respecter les dimensions ETRTO,
- présenter au moins la même capacité de charge et
- posséder un niveau de protection anti-crevaisin au moins équivalent.

6.4.8.2 Régler la pression

La bonne pression des pneus dépend en grande partie du poids supporté par les pneus. Celui-ci est déterminé par le poids propre du vélo électrique, le poids du corps et le poids des bagages.

Contrairement aux automobiles, le poids du véhicule n'a qu'une influence limitée sur le poids total. De plus, les préférences personnelles en matière de résistance au roulement ou de confort de suspension sont très variables.

Les principes suivants s'appliquent :

- Plus la pression d'un pneu est élevée, plus la résistance au roulement, l'usure et la probabilité de crevaisin sont réduites.
- Plus la pression d'un pneu est faible, plus le confort et l'adhérence du pneu sont élevés.

Pour les vélos électriques utilisés sur route, plus la pression des pneus est élevée, plus la résistance des pneus au roulement est faible. Le risque de crevaisin est également réduit avec une pression élevée. Une pression des pneus insuffisante pendant une période prolongée entraîne souvent une usure précoce du pneu. Ceci entraîne généralement la formation de fissures sur la paroi latérale. L'abrasion est également excessive.

Cependant, un pneu faiblement gonflé peut mieux absorber les chocs sur la chaussée.

Les pneus larges sont en général utilisés avec une pression plus faible. Ils permettent d'exploiter les avantages d'une pression des pneus faible sans générer les inconvénients associés en termes de résistance au roulement, de fréquence de crevaisin et d'usure.

- ✓ Respectez impérativement les valeurs de pression minimale et maximale indiquées sur le pneu.

- 1 Gonflez le pneu selon la pression de remplissage recommandée.

Largeur du pneu	Pression du pneu (en bar) pour le poids du corps		
	env. 60 kg	env. 80 kg	env. 110 kg
25 mm	6,0	7,0	8,0
28 mm	5,5	6,5	7,5
32 mm	4,5	5,5	6,5
37 mm	4,0	5,0	6,0
40 mm	3,5	4,5	6,0
47 mm	3,0	4,0	5,0
50 mm	2,5	4,0	5,0
55 mm	2,0	3,0	4,0
60 mm	2,0	3,0	4,0

Tableau 329 : Pression de remplissage recommandée SCHWALBE

2 Effectuez un contrôle visuel du pneu.



Illustration 130 : Pression correcte. Le pneu se déforme à peine sous le poids du corps.



Illustration 131 : Pression largement insuffisante

6.4.9 Frein

Il est possible de régler la garde du frein à main pour le rendre plus accessible. Le point de pression peut également être ajusté selon les préférences du cycliste.

6.4.9.1 Remplacer les freins

Non compris dans le prix



Les composants du système de freinage peuvent uniquement être remplacés par des pièces originales.

Pour les plaquettes de frein des freins à disque, la composition des plaquettes peut être ajustée à l'expérience de conduite et à la chaussée.

6.4.9.2 Roder les plaquettes de frein

Les freins à disque ont besoin d'une période de rodage. La force de freinage s'accroît avec le temps. La force de freinage s'accroît pendant le temps de freinage. Ceci s'applique également après le remplacement des patins ou disques de frein.

- 1 Accélérez le vélo électrique jusqu'à 25 km/h.
 - 2 Freinez le vélo électrique jusqu'à l'arrêt.
 - 3 Répétez le processus 30 à 50 fois.
- ⇒ Les freins à disque sont rodés et offrent une puissance de freinage optimale.

6.4.9.3 Modifier la position du frein à main

Une position correcte des leviers de frein empêche une extension excessive du poignet. De plus, le frein peut être actionné sans difficulté sans modifier la position de la poignée ni lâcher la poignée.

- ✓ Pour doser finement la force de freinage, actionnez le frein à main avec la troisième phalange.
 - ✓ Pour les cyclistes qui freinent avec le majeur ou avec deux doigts, ce réglage s'applique au majeur.
- 1 Positionnez votre main sur la poignée de manière à ce que l'extérieur de la paume soit placée sur l'extrémité du guidon.
 - 2 Étendez l'index (environ 15°).

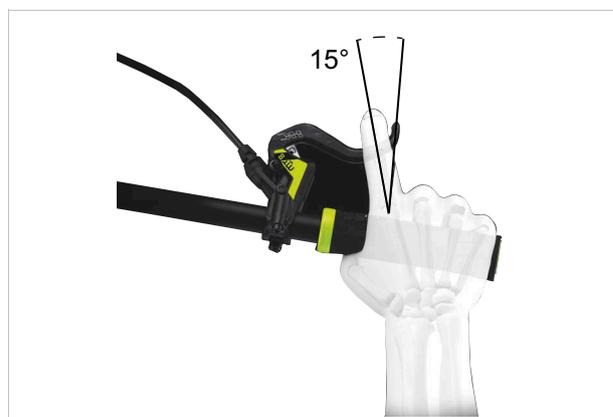


Illustration 132 : Position du frein à main

- 3 Poussez le frein à main aussi loin que possible vers l'extérieur, jusqu'à ce que la troisième phalange repose sur le creux du frein à main.

6.4.9.4 Modifier l'angle d'inclinaison du frein à main

Les nerfs qui traversent le tunnel carpien sont reliés au pouce, à l'index et au majeur. Une inclinaison trop forte ou trop faible des freins entraîne un pliage du poignet et donc un rétrécissement du canal carpien. Ceci peut générer des sensations d'engourdissement et de picotement dans le pouce, l'index et le majeur.

- 1 Pour déterminer le surhaussement du guidon, calculer la différence entre la hauteur du guidon et la hauteur de la selle.

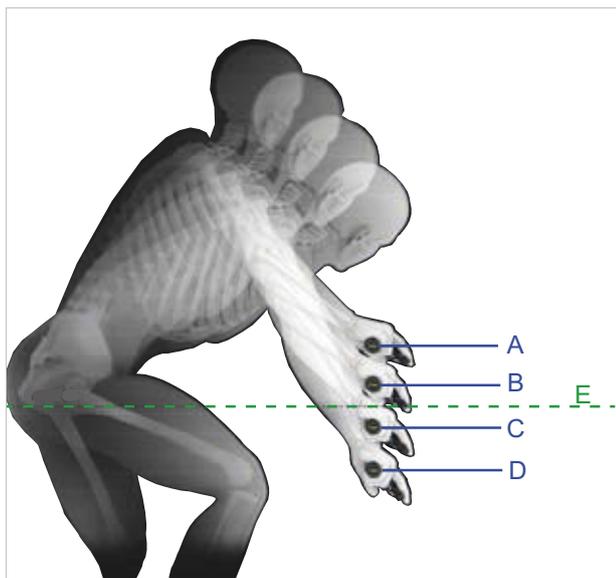


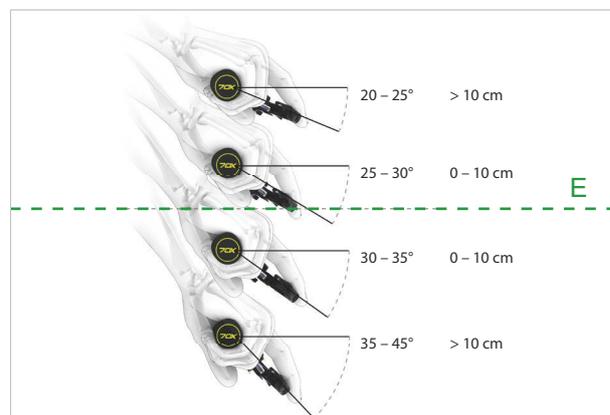
Illustration 133 : Exemple de 4 hauteurs de guidon différentes (A, B, C et D) avec une hauteur de selle (E)

Calcul	Surhaussement du guidon [mm]
A – E	>10
B – E	0 ... +10
C – E	0 ... -10
D – E	<-10

Tableau 330 : Exemples de calcul du surhaussement du guidon

Réglez l'inclinaison du frein à main de manière à ce qu'il soit dans le prolongement de la ligne formée par l'avant-bras.

- 2 Réglez l'inclinaison du levier de frein selon le tableau.



Surhaussement du guidon [mm]	Angle d'inclinaison du frein
>10	20° ... 25°
0 ... 10	25° ... 30°
0 ... -10	30° ... 35°
< -10	35° ... 45°

Illustration 134 : Angle d'inclinaison du frein

6.4.9.5 Déterminer la garde

- 1 Déterminez la taille des mains au moyen du gabarit de garde.
- 2 Selon la taille des mains, réglez la garde au point de pression.



Illustration 135 : Positionnement du frein à main

Taille des mains	Garde (cm)
S	2
M	3
L	4

6.4.9.6 Point de pression du frein à main MAGURA

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

AVERTISSEMENT

Défaillance des freins en cas de mauvais réglage

Le réglage du point de pression avec des freins dont les plaquettes ou le disque ont atteint la limite d'usure peut entraîner une défaillance des freins et causer un accident et des blessures.

- ▶ Avant le réglage du point de pression, assurez-vous que la limite d'usure des plaquettes de frein et du disque de frein n'est pas atteinte.

Le réglage du point de pression s'effectue à l'aide du bouton rotatif.

- ▶ Tournez le bouton rotatif en direction Plus (+).
 - ⇒ Le frein à main recule et se rapproche du guidon.
 - ⇒ Le point de pression sur le levier est atteint plus rapidement.
- ▶ Le cas échéant, réglez à nouveau la garde.
- ▶ Tournez le bouton rotatif en direction Moins (-).
 - ⇒ Le frein à main s'éloigne davantage du guidon.
 - ⇒ Le point de pression sur le levier est atteint plus tard.
- ▶ Le cas échéant, réglez à nouveau la garde.

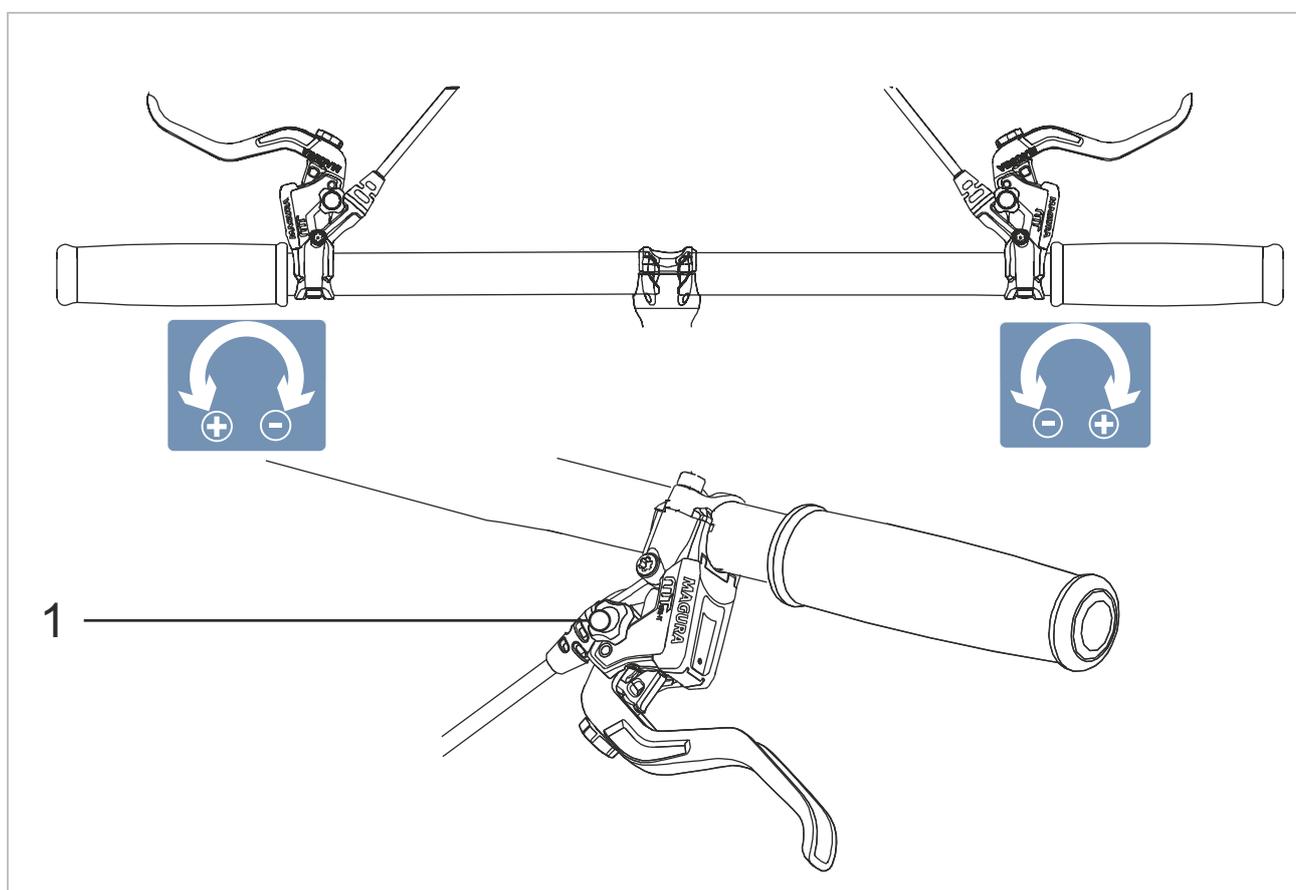


Illustration 136 : Utilisation du bouton rotatif (1) pour le réglage du point de pression

6.4.9.7 Régler la garde d'un frein à main SHIMANO ST-EF41

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

La position du frein à main peut être ajustée aux exigences du cycliste. Cet ajustement n'a pas d'effet sur la position des plaquettes de frein ou le point de pression.

- ▶ Desserrez la vis de réglage en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre en direction du Moins (-).
- ⇒ Le frein à main se rapproche de la poignée de guidon.
- ▶ Serrez la vis de réglage en la tournant en direction du Plus (+).
- ⇒ Le frein à main s'éloigne de la poignée de guidon.



Illustration 137 : Position de la vis de réglage (1)

6.4.9.8 Régler la garde des freins à main SHIMANO

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Frein à main avec fonction Reach Adjust

Sur les freins à main avec fonction « Reach Adjust » (*ajuster la garde*) la garde du frein à main peut être ajustée via une vis de réglage. Cet ajustement n'a pas d'effet sur la position des plaquettes de frein ou le point de pression.

- ▶ Desserrez la vis de réglage en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre en direction du Moins (-).
- ⇒ Le frein à main se rapproche de la poignée de guidon.
- ▶ Serrez la vis de réglage en la tournant en direction du Plus (+).
- ⇒ Le frein à main s'éloigne de la poignée de guidon.

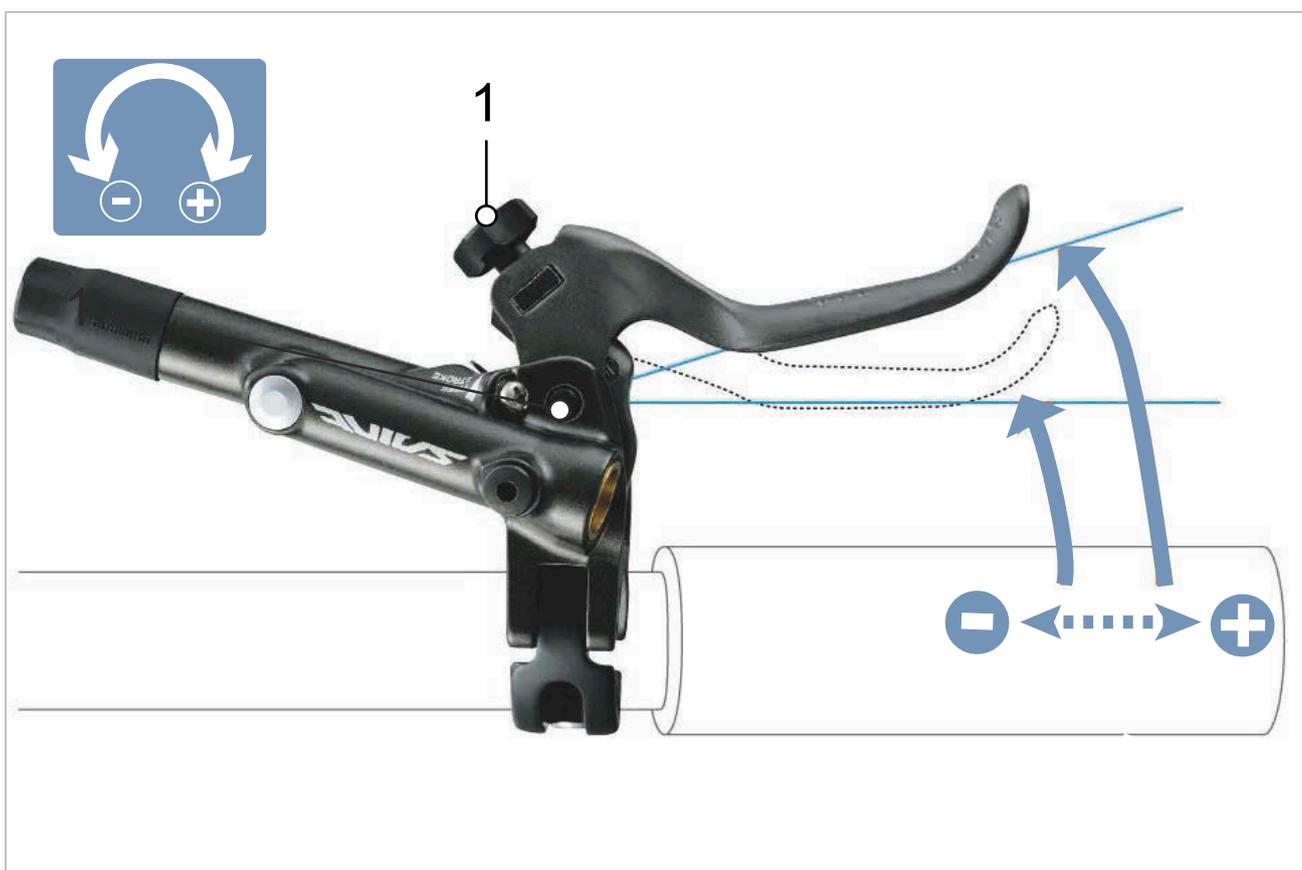


Illustration 138 : Position de la vis de réglage (1)

Frein à main avec fonction Free Stroke

Sur les freins à main avec fonction « Free Stroke » (*course libre*), lorsque la poignée de frein est tirée, il y a une course à vide jusqu'à ce que les plaquettes de frein (3) touchent le disque de frein (4). La distance entre la position de départ du levier et le point de contact des plaquettes de frein peut donc être ajustée (2) à la garde.

- ▶ Desserrez la vis de réglage (1) en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre en direction du Moins (-). Veillez à ce que les plaquettes de frein ne touchent pas le disque de frein.
- ⇒ Le frein à main se rapproche de la poignée de guidon.
- ▶ Serrez la vis de réglage (1) en la tournant dans le sens des aiguilles d'une montre en direction du Plus (+).
- ⇒ Le frein à main s'éloigne de la poignée de guidon.

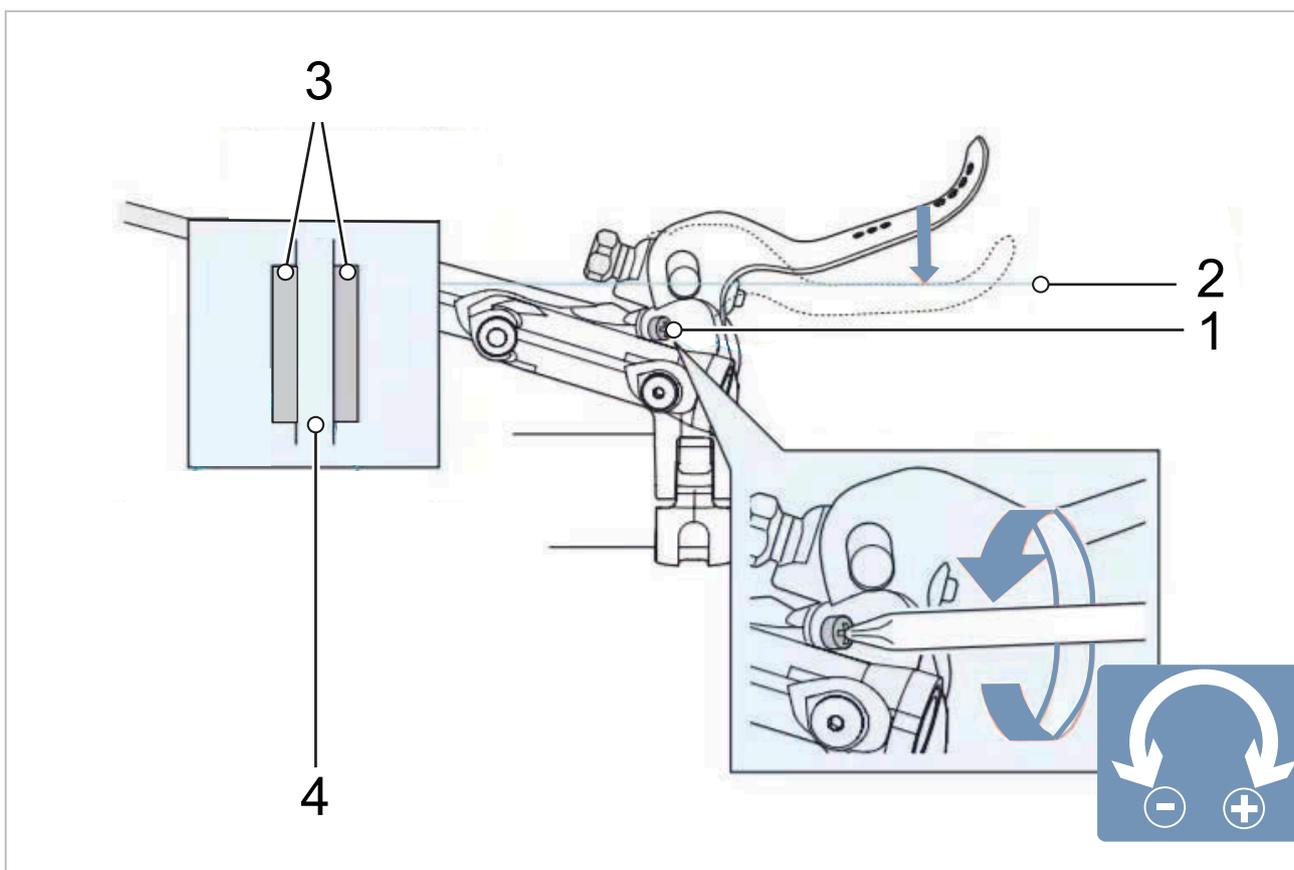


Illustration 139 : Position de la vis de réglage (1)

6.4.10 Unité de commande et changement de vitesse

L'unité de commande et le changement de vitesse doivent être adaptés aux besoins du cycliste.

- 1 Desserrez la vis de fixation.
- 2 Positionnez l'unité de commande et le changement de vitesse de manière à ce que le cycliste puisse utiliser l'unité de commande et le changement de vitesse avec le pouce et/ou l'index.
- 3 Serrer la vis de fixation à l'aide d'un embout à six pans creux de 4 mm à un couple de 3 Nm.

6.4.10.1 Levier de vitesse SHIMANO

S'applique uniquement aux véhicules avec cet équipement

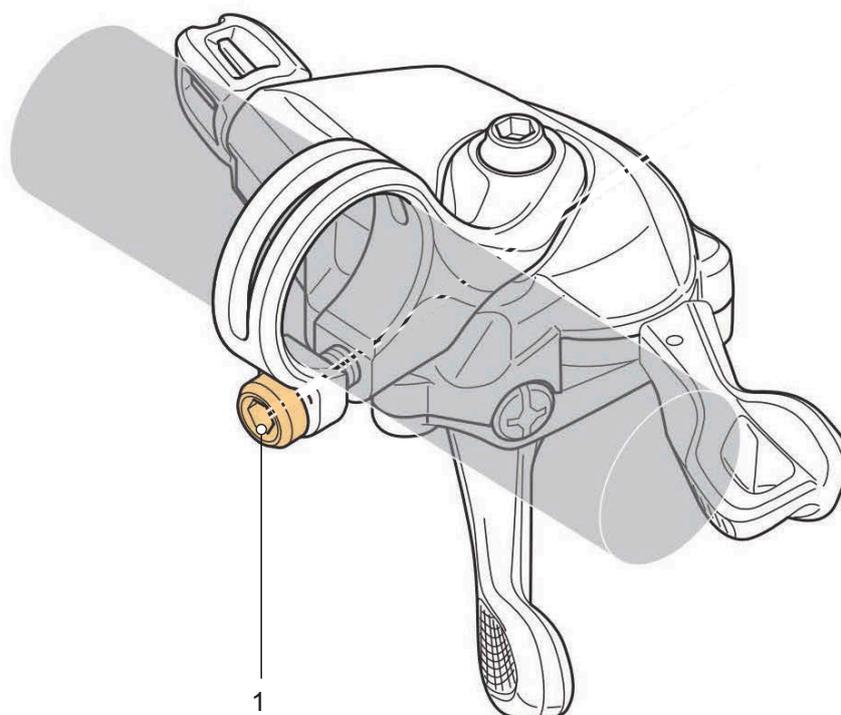


Illustration 140 : Position de la vis de fixation (1)

6.4.11 Suspension et amortissement

En fonction du système de suspension, l'ajustement de la suspension et de l'amortissement au cycliste peut nécessiter jusqu'à six étapes.

► Respectez l'ordre des étapes d'ajustement.

Séquence	Ajustement	Chapitre	Uniquement pour les vélos électriques avec les composants	
			Fourche suspendue	Amortisseur arrière
1	Régler le sag de la fourche de suspension	6.4.12	x	
2	Régler le sag de l'amortisseur arrière	6.4.13		x
3	Régler l'amortisseur de détente de la fourche de suspension	6.4.14	x	
4	Régler l'amortisseur de détente de l'amortisseur arrière	6.4.15		x
5	Avant le trajet :			
	Régler l'amortisseur de compression de l'amortisseur arrière	6.16.3		x
6	Pendant le trajet :			
	Régler la fourche de suspension	6.23	x	

Tableau 331 : Séquence d'ajustement de la suspension et de l'amortissement

6.4.12 Régler le sag de la fourche de suspension



Risque de chute en cas de mauvais réglage de la suspension

Un réglage incorrect de la suspension peut endommager la fourche de suspension et causer des problèmes de direction. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- Ne roulez jamais avec une fourche de suspension pneumatique sans air.
- N'utilisez jamais le vélo électrique sans ajuster la fourche suspendue au poids du corps.

Les réglages de la suspension ont une grande influence sur le comportement routier. Pour éviter les chutes, il est nécessaire de s'habituer et de se familiariser.

Le sag dépend de la position et du poids du corps et doit être réglé selon l'utilisation du vélo électrique et les préférences du cycliste.

Sag élevé

Un sag élevé accroît la sensibilité aux irrégularités. Il génère un déplacement important de la suspension. Une plus grande sensibilité aux irrégularités assure une conduite plus confortable et est adoptée sur les vélos électriques dotés d'une course de suspension plus importante.

Sag réduit

Un sag réduit diminue la sensibilité aux irrégularités. Il génère un déplacement moins important de la suspension. Une sensibilité moindre aux inégalités entraîne une conduite plus ferme et plus efficace et est en général adoptée sur les vélos électriques dotés d'une course de suspension réduite. Le réglage indiqué ici constitue un réglage de base. Le cycliste doit adapter les paramètres de base en fonction du terrain et de ses préférences.

Il est recommandé de noter les valeurs du réglage de base. Ces valeurs peuvent servir de point de référence pour optimiser les réglages ultérieurs et offrir une sécurité contre les modifications accidentelles.

6.4.12.1 Régler le sag d'une fourche de suspension en acier SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

La fourche peut être adaptée au poids du cycliste et à son style de conduite privilégié par la pré-tension des ressorts en acier. Ce n'est pas la

dureté des ressorts en spirale qui est réglée mais leur pré-tension.

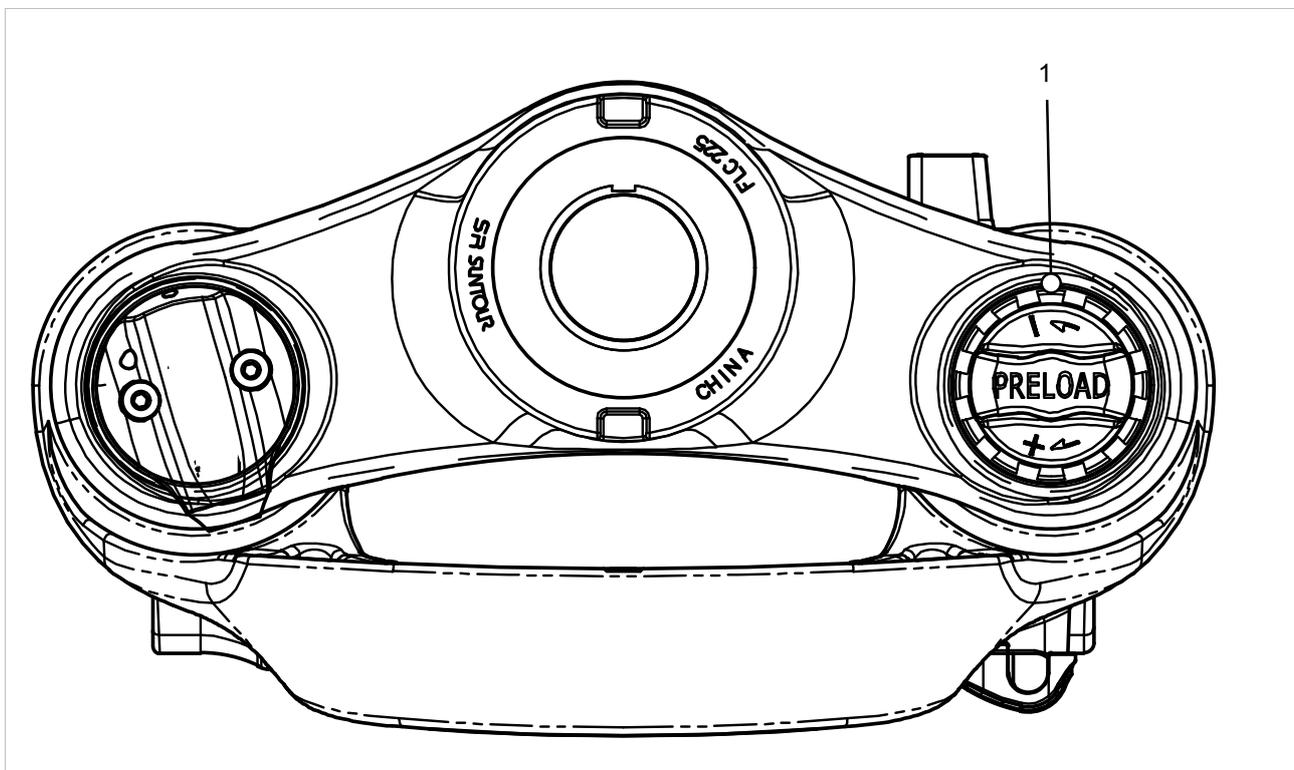


Illustration 141 : Exemple d'une SR SUNTOUR, molette de réglage du sag sur la couronne de fourche

- 1 Portez des vêtements normaux pour la pratique du vélo (avec vos bagages).
- 2 Tournez la **molette de réglage du sag** (voir le chapitre 3.4.16.1) jusqu'à atteindre le sag souhaité.
 - ▶ Tournez la **molette de réglage du sag** dans le sens des aiguilles d'une montre.
 - ⇒ La pré-tension des ressorts est augmentée.
 - ▶ Tournez la **molette de réglage du sag** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
 - ⇒ La pré-tension des ressorts est diminuée.
- 3 Si le niveau de dureté souhaité ne peut pas être atteint, contactez votre revendeur.

6.4.12.2 Régler le sag d'une fourche de suspension pneumatique SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- 1 Tournez le **capuchon de valve d'air** (voir le chapitre 3.4.16.1) dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour le retirer de la **valve d'air (fourche de suspension)**.
- 2 Vissez une pompe à amortisseur à haute pression sur la **valve d'air (fourche de suspension)**.
- 3 Pompez jusqu'à ce que la fourche pneumatique atteigne une pression suffisante. Respectez les valeurs du tableau de pression de remplissage des fourches de suspension pneumatiques SR SUNTOUR. Ne dépassez jamais la pression maximale recommandée.

Pression d'air recommandée (psi)						
Poids du corps [kg]	RUX38/Durolux38	Durolux36/ Auron35/ Mobie35	Axon34-werx/elite	Aion35/Zeron 45 Mobie34-air/ Mobie45 air	Axon34/ Raidon 34/ XCR34	Axon32/Epixon32/ Raidon32/XCR32-air
<55	<40	35 ... 50	40 ... 55	35 ... 50	40 ... 55	40 ... 55
55 ... 65	40 ... 50	50 ... 60	55 ... 65	50 ... 60	55 ... 65	55 ... 65
65 ... 75	50 ... 60	60 ... 70	65 ... 75	60 ... 70	65 ... 75	65 ... 75
75 ... 85	60 ... 70	70 ... 85	75 ... 85	70 ... 85	75 ... 85	75 ... 85
85 ... 95	70 ... 85	85 ... 105	85 ... 100	85 ... 105	85 ... 100	85 ... 100
>95	+ 85	+105	+100	+105	+100	+100
Pression de remplissage réglée en usine	70	90	95	90	95	110
Pression de remplissage max.	105	120	145	120	145	145
Amortissement fonctionnel jusqu'à un poids du corps en [kg]	118	128	138	109	138	138

Pression d'air recommandée (psi)						
Poids du corps [kg]	XCR 24" air	XCM-Jr.	Mobie25 air	GVX32	NRX-air	NCX-air
<55	40 ... 55	40 ... 55	40 ... 55	40 ... 55	40 ... 55	40 ... 55
55 ... 65	...	...	55 ... 65	55 ... 65	55 ... 65	55 ... 65
65 ... 75	...	...	65 ... 75	65 ... 75	65 ... 75	65 ... 75
75 ... 85	...	...	75 ... 85	75 ... 85	75 ... 85	75 ... 85
85 ... 95	...	...	85 ... 100	85 ... 100	85 ... 100	85 ... 100
>95	...	...	+100	+100	+100	+100
Pression de remplissage réglée en usine	50	50	100	110	85	80
Pression de remplissage max.	100	100	130	120	120	120
Poids du corps max. [kg]	100	100	124	114	114	114

Tableau 332 : Tableau de remplissage des fourches de suspension SR SUNTOUR

- 4 Retirez la pompe à amortisseur à haute pression.
- 5 Mesurez la distance entre la couronne de fourche et le joint anti-poussière. Cette distance est la course de suspension totale de la fourche de suspension.
- 6 Placez un serre-câble temporaire et poussez-le vers le bas contre le joint anti-poussière.
- 7 Portez des vêtements normaux pour la pratique du vélo électrique (bagages compris).
- 8 Adoptez une position de conduite normale sur le vélo électrique et appuyez-vous (par exemple à un mur ou un arbre).
- 9 Descendez du vélo électrique sans qu'il se comprime.
- 10 Mesurez la distance entre le joint anti-poussière et le serre-câble.
 - ⇒ La distance mesurée est le sag. La valeur recommandée se situe entre 15 % (dur) et 30 % (souple) de la course de suspension totale de la fourche de suspension.
- 11 Augmentez ou réduisez la pression de remplissage.
 - ⇒ Le sag souhaité est atteint.
- 12 Serrez le **capuchon de valve d'air** sur la **valve d'air (fourche de suspension)** en le tournant dans le sens des aiguilles d'une montre.
- 13 Si vous ne parvenez pas à obtenir le sag souhaité, un réglage interne de la fourche de suspension doit peut-être être réalisé. Contactez le revendeur spécialisé.



Effectuer le réglage interne de la prétension

- Le réglage interne de la prétension peut uniquement être effectué par le revendeur spécialisé.

Sur certains modèles de fourches, il est possible de remplacer les pièces d'écartement. Ceci modifie les valeurs de la course moyenne et de la résistance à la butée (Bottom-Out).

- Si le sag est bien réglé et que la course de suspension complète jusqu'à la butée est facilement atteinte, installez une ou plusieurs pièces d'écartement. Ceci accroît la résistance à la butée.
- Si le sag est bien réglé mais que la course de suspension complète n'est pas utilisée, retirez une ou plusieurs pièces d'écartement. Ceci réduit la résistance aux impacts sur la butée.

14 Contrôlez le sag.

Des procédures d'installation et des options d'optimisation comme dans le tableau ci-dessous peuvent être proposées :

		RUX38		Durolux36		Durolux38		Auron35		Mobie35		Axon34-werx		
Pièce d'écartement en plastique		8.6cc		8.2cc		7.5cc		...		...		...
Pièce d'écartement en caoutchouc		...		7.5cc-15 mm		7.5cc-15 mm		5cc-10 mm		5cc-10 mm		5cc-10 mm		
		WE	mS	WE	mS	WE	mS	WE	mS	WE	mS	WE	mS	
Pièces d'écartement en plastique		5	5	3	3	3	3	...	...	...	...	...	...
Pièces d'écartement en caoutchouc	Course de suspension [mm]	200	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
		180	...	...	2	6	1	6	...	...	...	...	...
		170	...	...	3	6	2	6	...	...	...	...	...
		160	...	...	4	6	3	6	7	10	7	11	...
		150	...	...	...	...	4	6	8	10	8	11	...
		140	...	...	...	...	...	...	9	10	9	11	...
		130	...	...	...	...	...	...	...	...	10	11	...
		120	11	11	3	8
		110	3	8
	100	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3	8

WE = Réglage d'usine

mS = nombre maximal de pièces d'écartement

	Aion35		Zeron35		Axon32		Mobie34-air		Mobie45-air		GVX	
Pièces d'écartement en caoutchouc	5cc		5cc		4.3cc		5cc		5cc		4.3cc	
Course de suspension [mm]	WE	mS	WE	mS	WE	mS	WE	mS	WE	mS	WE	mS
160	3	6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
150	3	6	3	6	...	...	...	...	...	...	...	...
140	3	6	3	6	...	...	...	...	...	...	...	...
130	3	6	3	6	...	...	...	...	...	...	...	...
120	3	6	...	...	2	4	...	...	...	...	...	...
100	...	...	...	...	2	4	2	5	2	5	...	...
80	...	...	...	...	...	...	2	5	2	5	...	...
60	...	...	...	...	...	...	...	...	2	5	4	4
50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4	4
40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4	4

WE = Réglage d'usine

mS = nombre maximal de pièces d'écartement

6.4.12.3 Régler le sag d'une fourche de suspension en acier ROCKSHOX

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

1 Tournez la **molette de réglage du sag** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée.

⇒ La prétension de ressort la plus souple est réglée.

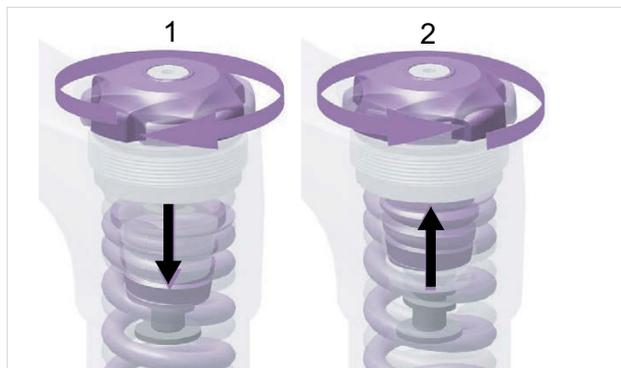


Illustration 142 : Tourner la molette de réglage du sag vers l'intérieur (1) et vers l'extérieur (2)

2 Portez des vêtements normaux pour la pratique du vélo. Demandez à un assistant de tenir le vélo électrique.

3 Mettez-vous debout sur les pédales. Laissez l'amortisseur se compresser trois fois. Asseyez-vous ou tenez-vous debout sur le vélo électrique en position de conduite normale.

4 Demandez à l'assistant de pousser le joint torique vers le bas jusqu'à la face supérieure du joint anti-poussière.



Illustration 143 : Déplacer le joint torique de la fourche suspendue

5 Descendez du vélo électrique sans qu'il se comprime.

6 Notez la distance entre le joint anti-poussière et le joint torique. Cette distance est le sag.

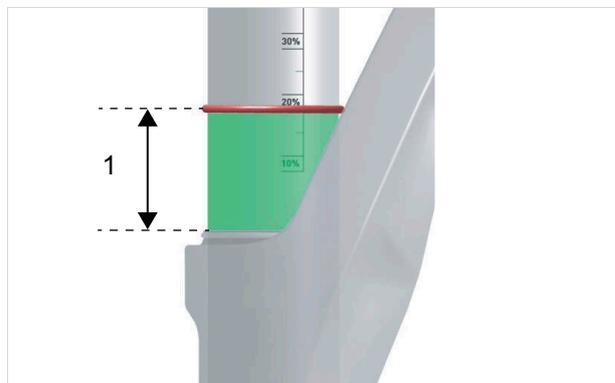


Illustration 144 : SAG (1)

Réglage	SAG
interdit	>30 %
Sensibilité élevée	20 ... 30 %
Sensibilité faible	10 ... 20 %
interdit	<10 %

Tableau 333 : Sag recommandé

7 S'il est impossible d'atteindre la souplesse souhaitée, la **molette de réglage du sag** doit être tournée progressivement dans le sens des aiguilles d'une montre. Après chaque rotation, répétez les étapes 3 à 8 jusqu'à ce que le sag soit correctement réglé.

8 Si la rotation de l'anneau de réglage de la prétension ne permet pas d'atteindre la souplesse souhaitée, le ressort en spirale doit être remplacé. Contactez le revendeur spécialisé.

6.4.12.4 Régler le sag d'une fourche de suspension pneumatique en acier ROCKSHOX

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

✓ La pression doit être mesurée à une température ambiante comprise entre 21 et 24 °C.

1 Avant le réglage du sag, placez tous les amortisseurs en position ouverte. Pour cela, tournez les boutons de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée. Si les LED vertes sur le LED Remote clignotent, ceci signifie que l'installation est encore en cours et que tout est en ordre. Si une télécommande de guidon est présente, placez l'amortisseur de compression en position ouverte.

2 La **valve d'air (fourche)** se trouve sous un couvercle sur la tête du montant de suspension. Dévissez le **capuchon de valve d'air** en le tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

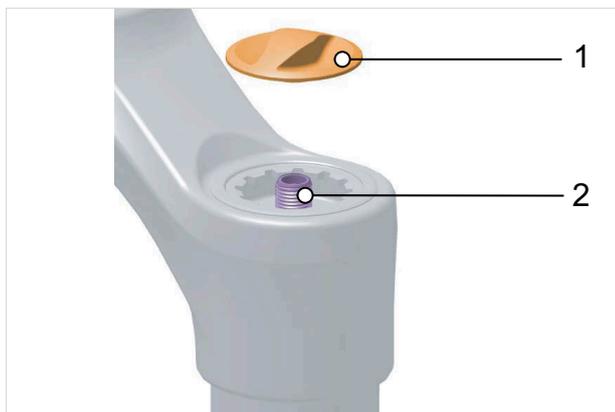


Illustration 145 : Retirer le cache (1) de la valve d'air (2)

3 Vissez une pompe à amortisseur à haute pression sur la **valve d'air (fourche)**.

4 Pompez jusqu'à ce que la fourche suspendue atteigne une pression suffisante. Respectez les indications du tableau de pression d'air. Respectez impérativement les valeurs de pression minimale et maximale indiquées sur le pneu.

Poids du corps	Pression de pneus	
	psi	bar
kg		
<55	<55	<3,8
55 ... 63	55 ... 65	3,8 ... 4,5
63 ... 72	65 ... 75	4,5 ... 5,2
72 ... 81	75 ... 85	5,2 ... 5,9
81 ... 90	85 ... 95	5,9 ... 6,6
90 ... 99	95 ... 105	6,6 ... 6,8
>99	105+	6,8+
Pression max.	163	11.2

Tableau 334 : Tableau de pression de remplissage – fourche pneumatique ROCKSHOX : 35 Gold 29", Lyrik Select 29", Lyrik Ultimate 29"

Poids du corps	Pression de pneus	
	psi	bar
kg		
<55	<75	<5,2
55 ... 63	75 ... 85	5,2 ... 5,9
63 ... 72	85 ... 95	5,9 ... 6,6
72 ... 81	95 ... 105	6,6 ... 7,2
81 ... 90	105 ... 115	7,2 ... 7,9
90 ... 99	115 ... 125	7,9 ... 8,6
>99	125+	8,6 +
Pression max.	194	13.4

Tableau 335 : Tableau de pression de remplissage – fourche pneumatique ROCKSHOX : 35 Gold 27,5"

Poids du corps	Pression de pneus	
	psi	bar
kg		
<55	<34	<2,3
55 ... 63	34 ... 42	2,3 ... 2,9
63 ... 72	42 ... 51	2,9 ... 3,5
72 ... 81	51 ... 59	3,5 ... 4,1
81 ... 90	59 ... 67	4,1 ... 4,6
90 ... 99	67 ... 75	4,6 ... 5,2
>99	75+	5,2+
Pression max.	148	10.2

Tableau 336 : ROCKSHOX ZEB Select (course de suspension : 190 mm)

- 5 Les recommandations de pression d'air sont indiquées sur l'arrière de la fourche et peuvent être consultées à l'adresse <https://trailhead.ROCKSHOX.com/en>.
- 6 Retirez la pompe à amortisseur à haute pression.
- 7 Portez des vêtements normaux pour la pratique du vélo (avec vos bagages).
- 8 Demandez à un assistant de tenir le vélo électrique. Mettez-vous debout sur les pédales. Laissez l'amortisseur se compresser trois fois. Asseyez-vous ou tenez-vous debout sur le vélo en position de conduite normale.
- 9 Demandez à l'assistant de pousser le **joint torique** vers le bas jusqu'à la face supérieure du joint anti-poussière.

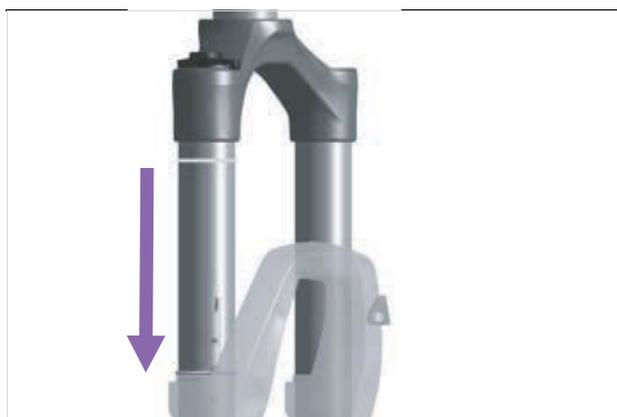


Illustration 146 : Déplacer le joint torique sur la fourche suspendue

- 10 Descendez du vélo électrique sans laisser la suspension se compresser. Mesurez ou consultez la distance entre le joint anti-poussière et le joint torique. Cette distance est le sag. Le sag recommandé est compris entre 10 % et 20 % (dur) ou entre 20 % et 30 % (souple).



Illustration 147 : Plage de sag prescrite (vert) et plage de sag interdite (rouge)

- 11 Augmentez ou réduisez la pression d'air jusqu'à obtenir le sag souhaité. Lorsque le sag est correct, serrez à nouveau le **capuchon de valve d'air** sur la valve en le serrant dans le sens des aiguilles d'une montre.
- 12 Si vous ne parvenez pas à atteindre le sag souhaité, des réglages internes doivent peut-être être modifiés. Contactez le revendeur spécialisé.



Effectuer le réglage interne de la prétension

- Le réglage interne de la prétension peut uniquement être effectué par le revendeur spécialisé.

Pour réduire le volume de la suspension pneumatique, il est possible d'ajuster sa courbe de caractéristique en fin de course (c'est à dire sa résistance aux impacts en fin de course) à l'aide de Bottomless Tokens.



Illustration 148 : Deux Bottomless Tokens dans une suspension DebonAir

Si le sag est bien réglé mais que la suspension subit régulièrement des impacts rapides en fin de course, il est possible de corriger ce problème en ajoutant des Bottomless Tokens.

Les Bottomless Tokens réduisent le volume de la suspension pneumatique et accroissent la résistance aux impacts en fin de course. Un volume réduit, associé à une souplesse accrue, améliore la courbe de caractéristique de la suspension au centre et à la fin de la course, sans affecter la souplesse ni la sensibilité aux aspérités petites à moyennes.

Une courbe de caractéristique plus élevée dans la zone de la butée peut être avantageuse dans les grands drops ou les trajets rapides sur sections accidentées, là où la fourche utilise la quasi-totalité de sa course de suspension.

Le nombre maximal admissible de Bottomless Tokens pour la fourche est indiqué au Chapitre 3.3.1.

Les procédures de montage et de démontage des Bottomless Tokens, sont indiquées dans les instructions de maintenance de la fourche concernée.

13 Contrôlez le sag.

L'ajout de Bottomless Tokens permet d'effectuer un réglage fin du sag. Suite à cet ajout, le sag doit être contrôlé encore une fois.

6.4.13 Régler le sag de l'amortisseur arrière

ATTENTION

Risque de chute en cas de rupture de l'amortisseur arrière

Un dépassement de la pression d'air maximale dans l'amortisseur arrière peut entraîner une rupture de l'amortisseur arrière. Ceci peut causer une perte de contrôle et une chute entraînant des blessures graves voire mortelles.

- Ne dépassez jamais la pression d'air maximale indiquée lors du réglage du sag.

Les réglages de la suspension ont une grande influence sur le comportement routier. Pour éviter les chutes, il est nécessaire de s'habituer et de se familiariser.

Le réglage indiqué ici constitue un réglage de base. Le cycliste doit adapter ce réglage en fonction du terrain et de ses préférences.

Il est recommandé de noter les valeurs du réglage de base. Ces valeurs peuvent servir de point de référence pour optimiser les réglages ultérieurs et offrir une sécurité contre les modifications accidentelles.

Course de suspension négative (SAG)

Le sag, également appelé souplesse de la suspension, est le pourcentage de la course de suspension totale qui s'enfonce en raison du poids du corps équipement compris (par exemple sac à dos), de sa position et de la géométrie du cadre. Le sag n'est pas généré par la conduite.

Sag élevé

Un sag élevé accroît la sensibilité aux irrégularités. Il génère un déplacement important de la suspension. Une plus grande sensibilité aux irrégularités assure une conduite plus confortable et est adoptée sur les vélos électriques dotés d'une course de suspension plus importante.

Sag réduit

Un sag réduit diminue la sensibilité aux irrégularités. Il génère un déplacement moins important de la suspension. Une sensibilité moindre aux inégalités entraîne une conduite plus ferme et plus efficace et est en général adoptée sur les vélos électriques dotés d'une course de suspension réduite.

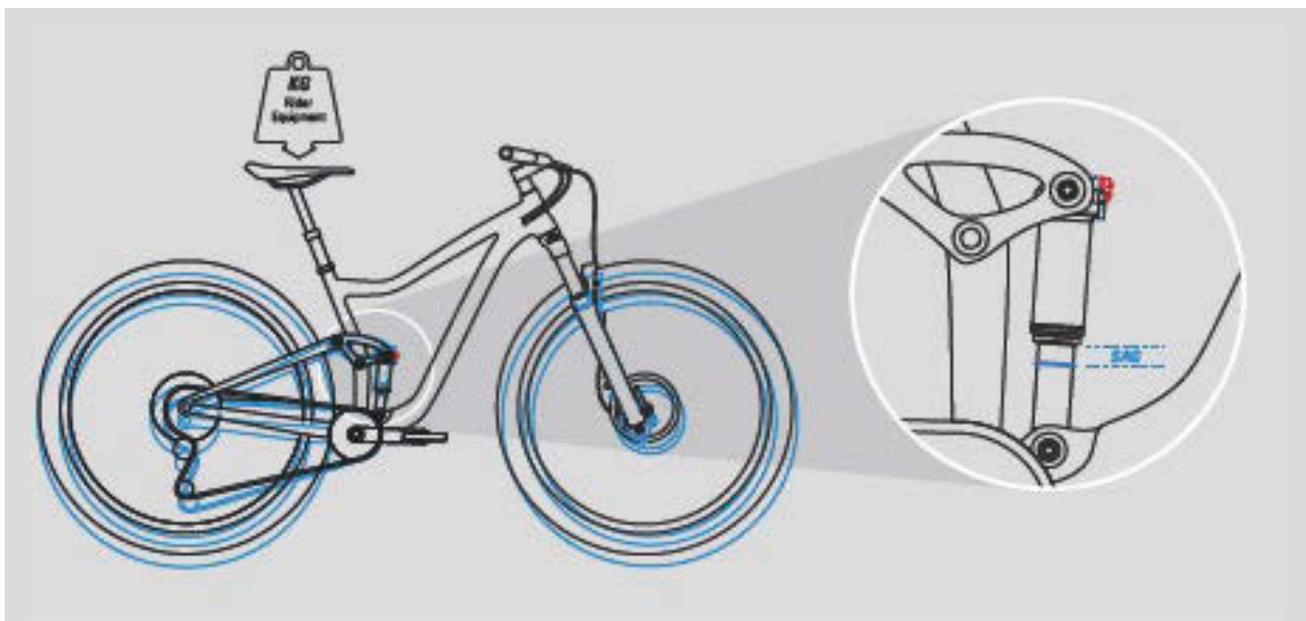


Illustration 149 : Sag de l'amortisseur arrière

Avec un réglage optimal, l'amortisseur arrière se comprime rapidement et sans obstacle lors du

franchissement d'irrégularités et amortit les irrégularités. La traction est préservée.

6.4.13.1 Régler le sag de l'amortisseur arrière SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Chaque amortisseur arrière est doté en usine d'une pression d'air spécifique. Ces valeurs sont les points de référence. Ces réglages peuvent être modifiés selon les connaissances

spécialisées, les conditions de l'itinéraire, le design du cadre et les préférences personnelles.

Après le réglage, contrôlez le sag de l'amortisseur arrière pour vous assurer que les réglages de sag recommandés sont respectés.

Pression d'air recommandée (psi)										
	Vorocoil		Triair2		Triair		EDGE-comp	EDGE-Plus	EDGE	RAIDON
	Corps principal	Réservoir d'air	Corps principal	Réservoir d'air	Corps principal	Réservoir d'air	Corps principal	Corps principal	Corps principal	Corps principal
Pression Réglage d'usine	...	200	180	180	180	200	110	110	110	110
Pression maximale	...	250	300	240	300	240	300	300	300	300

Tableau 337 : Tableau de pression de remplissage de l'amortisseur arrière Suntour

- ✓ Régler le sag de la fourche de suspension Réglez le sag de la fourche de suspension (voir le chapitre 6.4.12).
 - ✓ Le **levier de compression** est en position OUVERT.
- 1 Retirez le **capuchon** de la **valve d'air (amortisseur arrière)**.
 - 2 Vissez une pompe à amortisseur à haute pression sur la **valve d'air (amortisseur arrière)**.
 - 3 Pompez jusqu'à ce que l'amortisseur arrière atteigne une pression suffisante. Ne dépassez jamais la pression d'air maximale du tableau de pression de remplissage Suntour (voir tableau 337).
 - 4 Retirez la pompe à amortisseur à haute pression de la **valve d'air (amortisseur arrière)**.
 - 5 En exerçant une pression sur la selle, compressez l'amortisseur arrière à plusieurs reprises sur au moins 50 % de la course de compression totale.
 - ⇒ La pression d'air entre les chambres d'air positive et négative est équilibrée.
 - 6 Mesurez la distance entre le **joint de la chambre d'air** et l'extrémité de l'amortisseur arrière. Cette distance est la **course de suspension totale (amortisseur arrière)**.

Remarque

- Une pression d'air excessive ou insuffisante dans l'amortisseur arrière peut causer sa détérioration.

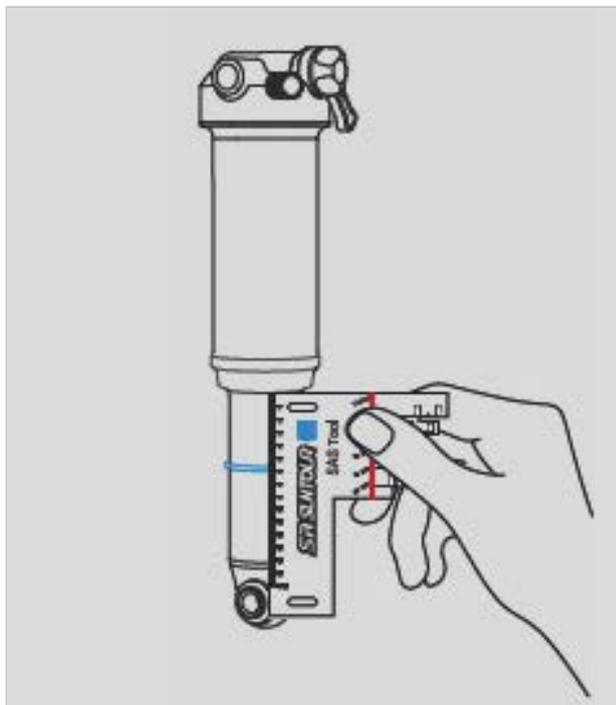


Illustration 150 : Mesurez la course de suspension totale (amortisseur arrière)

- 7 Si l'amortisseur ne comprend pas de **joint torique**, fixez un serre-câbles.
 - 8 Portez un équipement de cyclisme normal (avec bagages).
 - 9 Demandez à un assistant de tenir le vélo électrique. Adoptez une position de conduite normale sur le vélo électrique et appuyez-vous (par exemple à un mur ou un arbre).
 - 10 En exerçant une pression sur la selle, exécutez deux à trois compressions complètes de l'amortisseur arrière.
 - 11 L'assistant pousse le **joint torique** ou serre-câbles vers le bas contre le **joint de la chambre d'air**.
 - 12 Descendez prudemment du vélo électrique sans laisser l'amortisseur arrière se compresser.
 - 13 Mesurez la distance entre le **joint de la chambre d'air** et le **joint torique**.
- ⇒ La distance mesurée est le sag. La valeur recommandée est située entre dur (valeur la plus faible) et souple (valeur la plus élevée).

Course de suspension de l'amortisseur [mm]	SAG [%]	Distance [mm]
75	25 ... 35	18,75 ... 26,25
70		17,50 ... 24,50
65		16,25 ... 22,75
60		15,00 ... 21,00
55	25 ... 30	13,75 ... 16,50
50	20 ... 25	10,00 ... 12,50
45		9,00 ... 11,25
40		8,00 ... 10,00
35		7,00 ... 8,75
30		6,00 ... 7,50

Tableau 338 : Sag recommandé de l'amortisseur arrière

- 14 Si la valeur du sag souhaitée n'est pas atteinte, la pression d'air doit être ajustée.
 - Augmentez la pression d'air pour réduire le sag.
 - Réduisez la pression d'air pour augmenter le sag.
- 15 Si le sag est correct, placez le **capuchon** sur la **valve d'air (amortisseur arrière)**.
- 16 Si vous ne parvenez pas à obtenir le sag souhaité, un réglage interne de la fourche de suspension doit peut-être être réalisé. Contactez le revendeur spécialisé.



Effectuer le réglage interne de la prétension

- 1 Relâchez la totalité de l'air du réservoir principal.
- 2 Retirez le **joint torique** sous la chambre d'air.
- 3 Tournez la manchette à haute pression (High Volume) et poussez-la vers le bas.
- 4 Ajoutez ou retirez la quantité souhaitée de pièces d'écartement.
 - ▶ Ajoutez des pièces d'écartement.
 - ⇒ L'ajout de pièces d'écartement génère une sensation plus progressive lors de la conduite. Une sensation plus progressive évite les chocs brutaux et empêche l'amortisseur de se positionner en bas de la course de suspension.
 - ▶ Retirez des pièces d'écartement.
 - ⇒ Le retrait de pièces d'écartement génère une sensation plus forte lors de la conduite. Si vous ne parvenez pas à atteindre la course de suspension totale ou si l'amortisseur arrière devient très dur près de la fin de la course, il peut être utile de retirer les pièces d'écartement.
- 5 Poussez la manchette à haute pression vers le haut et serrez.
- ⇒ Le réservoir d'air est étanche.
- 6 Placez le **joint torique**.

6.4.13.2 Régler le sag d'un amortisseur arrière ROCKSHOX

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- ✓ Régler le sag de la fourche de suspension Réglez le sag de la fourche de suspension (voir le chapitre 6.4.12).
- ✓ Assurez-vous lors du réglage du sag que tous les amortisseurs sont en position ouverte, c'est-à-dire tournés jusqu'à la butée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

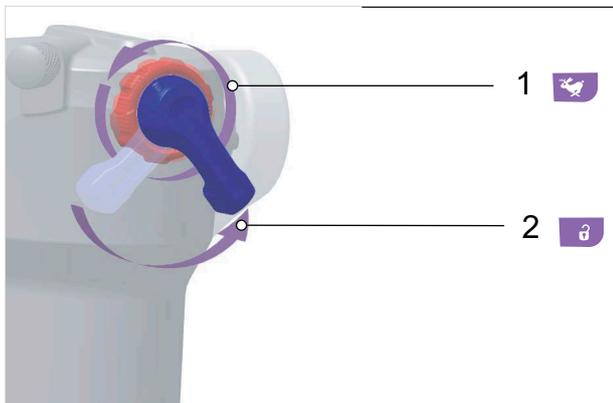


Illustration 151 : Ouvrir l'amortisseur de détente (1) et l'amortisseur de compression (2)

- 1 Laissez échapper complètement l'air hors de l'amortisseur arrière.
- 2 Remplissez la chambre d'air à 100 psi (6,9 bar) avec une pompe à amortisseur à haute pression.
- 3 Retirez la pompe à amortisseur à haute pression.
- 4 Comprimez totalement l'amortisseur arrière cinq fois pour équilibrer les suspensions pneumatiques positives et négatives.
- 5 Avec une pompe à amortisseur à haute pression, remplissez l'amortisseur arrière à la pression correspondant au poids total du cycliste, vêtements et bagages compris.

Remarque

Une pression d'air excessive ou insuffisante dans l'amortisseur arrière peut causer sa détérioration. Les indications sont inscrites sur l'amortisseur arrière.

Poids		Pression d'air	
Kilogrammes	Livres (lbs)	Livres par pouce carré	bar
55	121	121	8.3
60	132	132	9.1
65	143	143	9.9
70	154	154	10.6
75	165	165	11.4
80	176	176	12.1
85	187	187	12.9
90	198	198	13.7
95	209	209	14.4
100	220	220	15.7
110	242	242	16.7

Tableau 339 : Tableau de pression de remplissage de l'amortisseur arrière ROCKSHOX

- 6 Comprimer l'amortisseur arrière pour compenser la pression d'air.
- 7 Portez des vêtements normaux pour la pratique du vélo (avec vos bagages).
- 8 Demandez à un assistant de tenir le vélo électrique. Mettez-vous debout sur les pédales.
- 9 Comprimez totalement l'amortisseur arrière deux ou trois fois.
- 10 Demandez à l'assistant de pousser le **joint torique** contre le joint anti-poussière.



Illustration 152 : Déplacer le joint torique sur l'amortisseur arrière

- 11** Lisez la valeur du sag sur l'échelle.
Le pourcentage de souplesse optimal est de 25 %. Selon les préférences du cycliste, la valeur du sag peut être ajustée de ± 5 % (20 % à 30 %).
- 12** Si la valeur du sag n'est pas atteinte, la pression d'air doit être ajustée.
- ▶ Augmentez la pression d'air pour réduire le sag.
 - ▶ Réduisez la pression d'air pour augmenter le sag.

6.4.14 Régler l'amortisseur de détente de la fourche de suspension

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

L'amortissement de détente peut être adapté au poids du corps, à la dureté des ressorts et à la course de suspension ainsi qu'au terrain et aux préférences du cycliste.

Si la pression d'air ou la dureté des ressorts augmentent, la vitesse de sortie et de détente augmente également. Pour obtenir un réglage optimal, il faut accroître l'amortissement de détente si la pression d'air ou la dureté des ressorts augmentent.

6.4.14.1 Régler l'amortisseur de détente de la fourche de suspension SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

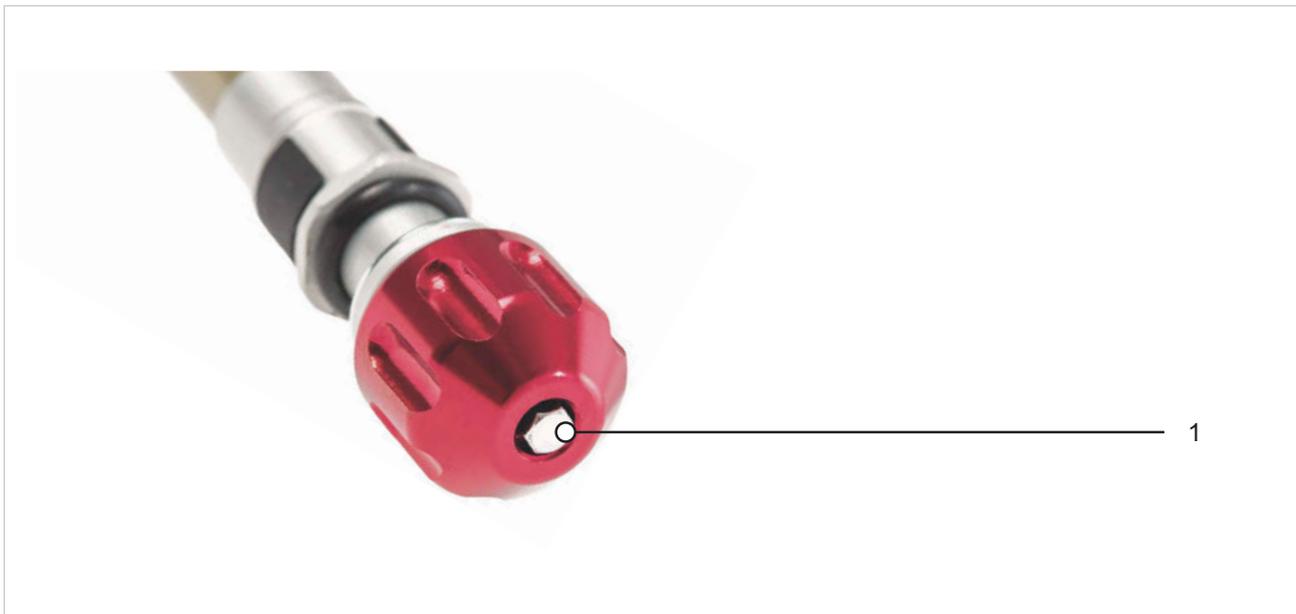


Illustration 153 : Exemple d'un réglage de détente SR SUNTOUR (fourche de suspension) (1)

- ✓ Régler le sag de la fourche de suspension (voir le chapitre 6.4.12).
- 1 Tournez le réglage de détente (fourche de suspension) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à la butée en position fermée.
- 2 Tournez légèrement le **réglage de la détente (fourche de suspension)** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
- ⇒ Réglez l'amortissement de détente de manière à ce que la fourche de suspension se détende rapidement mais sans cogner en haut. Lorsque la fourche de suspension cogne, elle se détend trop vite et s'arrête brutalement lorsqu'elle a parcouru toute la course de détente. On peut alors entendre et ressentir un léger choc.

6.4.14.2 Régler l'amortisseur de détente de la fourche de suspension ROCKSHOX

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

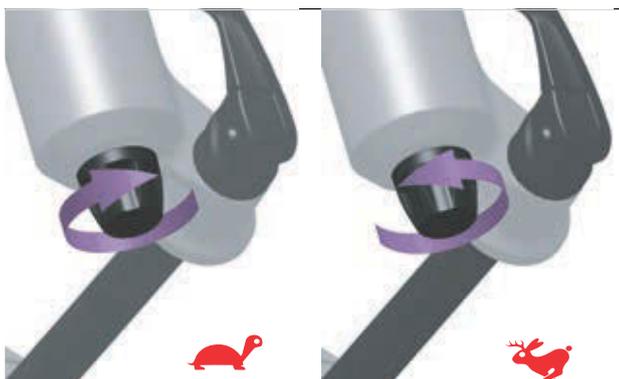


Illustration 154 : Régler l'amortissement de détente ROCKSHOX

- ✓ Régler le sag de la fourche de suspension (voir le chapitre 6.4.12).
- ▶ Tournez le réglage de la détente (fourche de suspension) dans le sens des aiguilles d'une montre, vers la tortue.
 - ⇒ La vitesse de détente est réduite (retour plus lent).
- ▶ Tournez le réglage de la détente (fourche de suspension) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, vers le lièvre.
 - ⇒ La vitesse de détente est accrue (retour rapide).

6.4.15 Régler l'amortisseur de détente de l'amortisseur arrière

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Réglez l'amortissement de détente de manière à ce que l'amortisseur arrière se détende rapidement mais sans cogner en haut. Lorsque l'amortisseur arrière cogne, il se détend trop vite et s'arrête brutalement lorsqu'elle a parcouru toute la course de détente. On peut alors entendre et ressentir un léger choc.

Régler l'amortisseur de détente Highspeed et Lowspeed sur l'amortisseur arrière

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Le réglage de la détente Highspeed (HSR) est utile pour que l'amortisseur arrière se remette en place rapidement après des chocs importants ou des chocs sur des obstacles rectangulaire, afin qu'il puisse absorber les chocs suivants.

Le réglage de la détente Lowspeed (LSR) est utile pour contrôler la réponse de suspension de l'amortisseur en cas de plongée vers l'avant due au freinage, de côtes difficiles et de déplacements en position penchée, lorsqu'une traction plus importante est requise.

6.4.15.1 Régler l'amortisseur de détente de l'amortisseur arrière SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

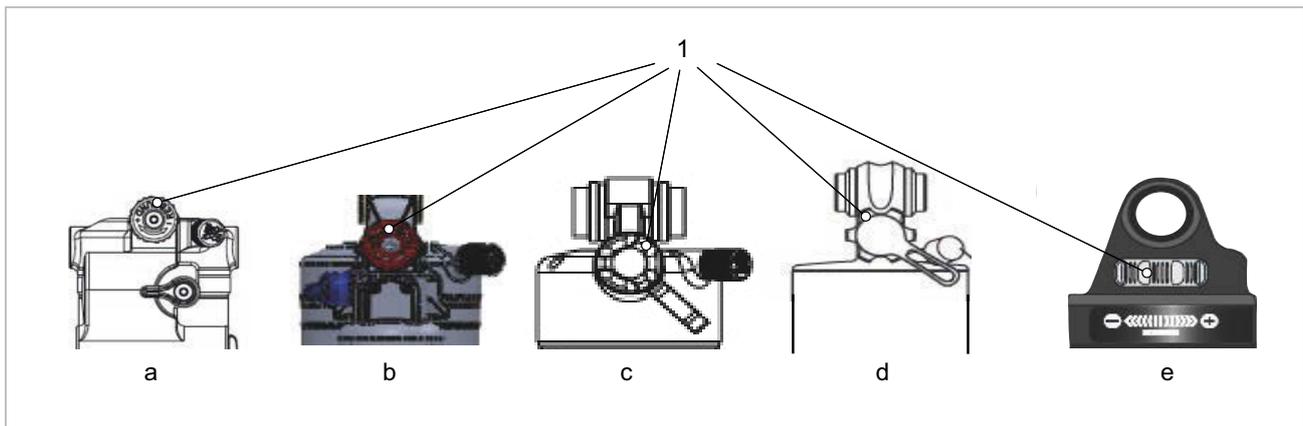


Illustration 155 : Position du réglage de détente SR Suntour (amortisseur arrière) sur un amortisseur arrière Triair2 (a), Triair (b), EDGE-comp (c), EDGE (d) et RAIDON (e)

- ✓ Régler le sag de l'amortisseur arrière (voir le chapitre 6.4.13)
- ▶ Tournez le **dispositif de réglage de la détente (amortisseur arrière)** dans le sens des aiguilles d'une montre.
 - ⇒ Le mouvement de détente est ralenti, l'amortissement de détente est plus important.
- ▶ Tournez le **réglage de la détente (amortisseur arrière)** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
 - ⇒ Le mouvement de détente est plus rapide, l'amortissement de détente est réduit.

6.4.15.2 Régler l'amortisseur de détente de l'amortisseur arrière ROCKSHOX

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

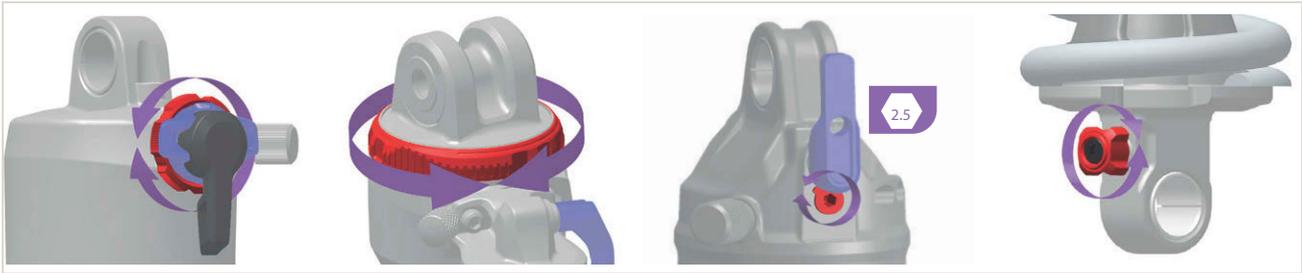


Illustration 156 : La position et la forme du dispositif de réglage de la détente (amortisseur arrière) dépendent du modèle. Les réglages de détente sont toujours rouges

- ✓ Régler le sag de l'amortisseur arrière (voir le chapitre 6.4.13).
- ▶ Tournez le **dispositif de réglage de la détente (amortisseur arrière)** dans le sens des aiguilles d'une montre.
 - ⇒ L'amortissement de détente est augmenté.
- ▶ Tournez le **réglage de la détente (amortisseur arrière)** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
 - ⇒ L'amortissement de détente est diminué.

6.4.16 Feux

6.4.16.1 Remplacer le phare avant

Non compris dans le prix



Les phares avant peuvent uniquement être remplacés avec l'autorisation du fabricant ou du fournisseur du système.

6.4.16.2 Remplacer le feu arrière et les catadioptrés (sur rayons)

Non compris dans le prix



Le feu arrière et les catadioptrés (sur rayons) peuvent être remplacés sans autorisation spécifique à condition qu'ils répondent aux exigences du pays dans lequel le vélo électrique doit être utilisé.

6.4.16.3 Régler les feux

Exemple 1

Si le phare avant est réglé trop haut, les véhicules roulant en sens inverse sont éblouis. Ceci peut entraîner un accident grave voire mortel.

Exemple 2

Un réglage correct du phare avant évite d'éblouir les véhicules roulant en sens inverse et de mettre des personnes en danger.

Exemple 3

Si le phare avant est réglé trop bas, la surface éclairée n'est pas optimale et la section sombre est raccourcie.

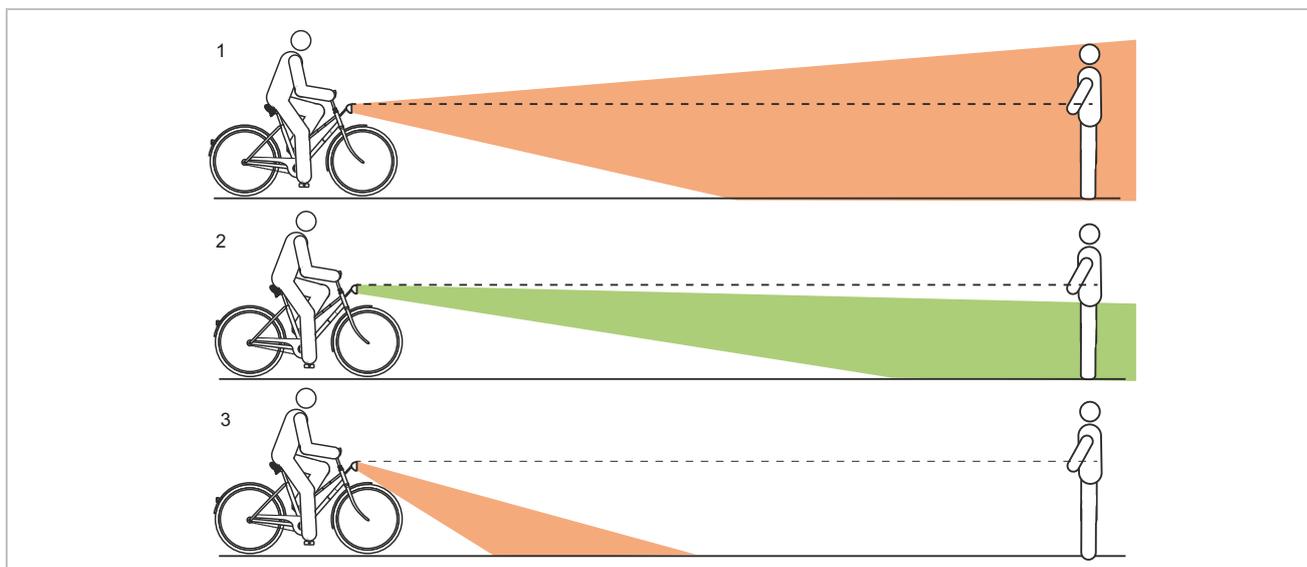


Illustration 157 : Feu réglé trop haut (1), correctement (2) et trop bas (3)

6.4.16.4 Régler le phare avant

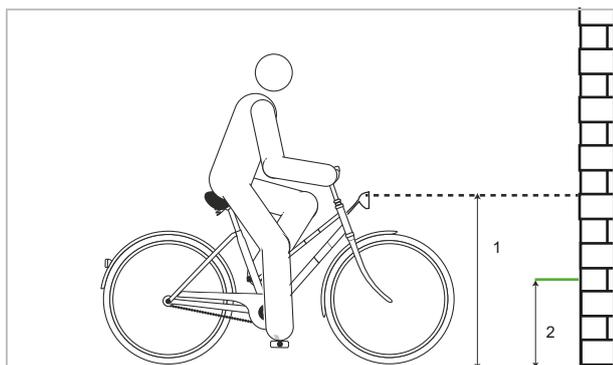


Illustration 158 : Dimensions sur le mur

- 1 Placez le vélo électrique contre un mur.
- 2 Marquez la hauteur du phare avant (1) sur le mur avec une craie.
- 3 Marquez la moitié de la hauteur du phare avant (2) sur le mur avec une craie.

- 4 Placez le vélo électrique à 5 m du mur.
- 5 Placez le vélo électrique droit.
- 6 Maintenez le guidon à deux mains. N'utilisez pas la béquille latérale.
- 7 Allumez les feux.

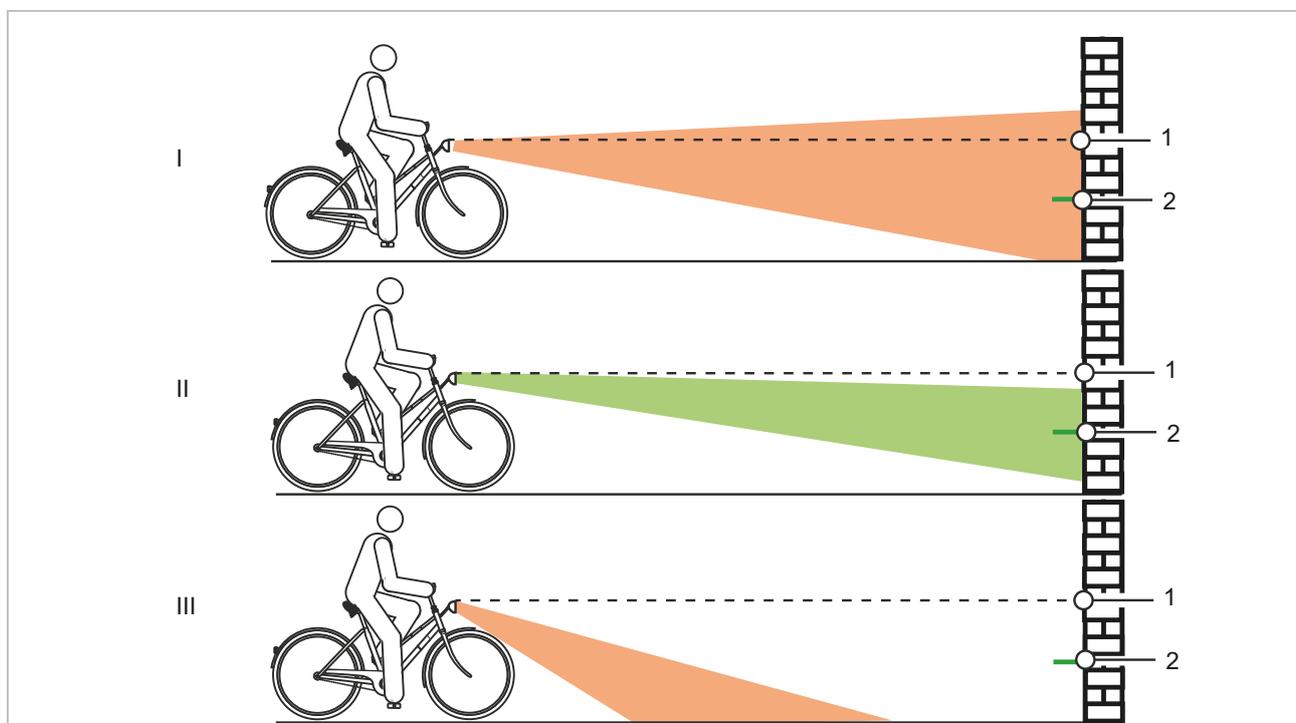


Illustration 159 : Feu réglé trop haut (1), correctement (2) et trop bas (3)

- 8 Contrôlez le positionnement du cône de lumière.
 - ▶ (I) Si le bord supérieur du cône de lumière est situé au-dessus du repère de hauteur du phare avant (1), le feu éblouit. Le phare avant doit être réglé plus bas.
 - ▶ (II) Si le centre du cône de lumière est positionné sur ou légèrement en dessous de la moitié de la hauteur du phare avant (2), le réglage de l'éclairage est optimal.
 - ▶ (III) Si le cône de lumière est positionné devant le mur, réglez le phare avant plus haut.

6.4.17 Ajuster l'ordinateur de bord SHIMANO 5003

Ajustez la position de l'ordinateur de bord aux besoins du cycliste.

1 Desserrez la vis de fixation.

2 Positionnez l'ordinateur de bord de manière à ce que le cycliste puisse l'utiliser avec le pouce et/ou l'index.

3 Serrez la vis de fixation.

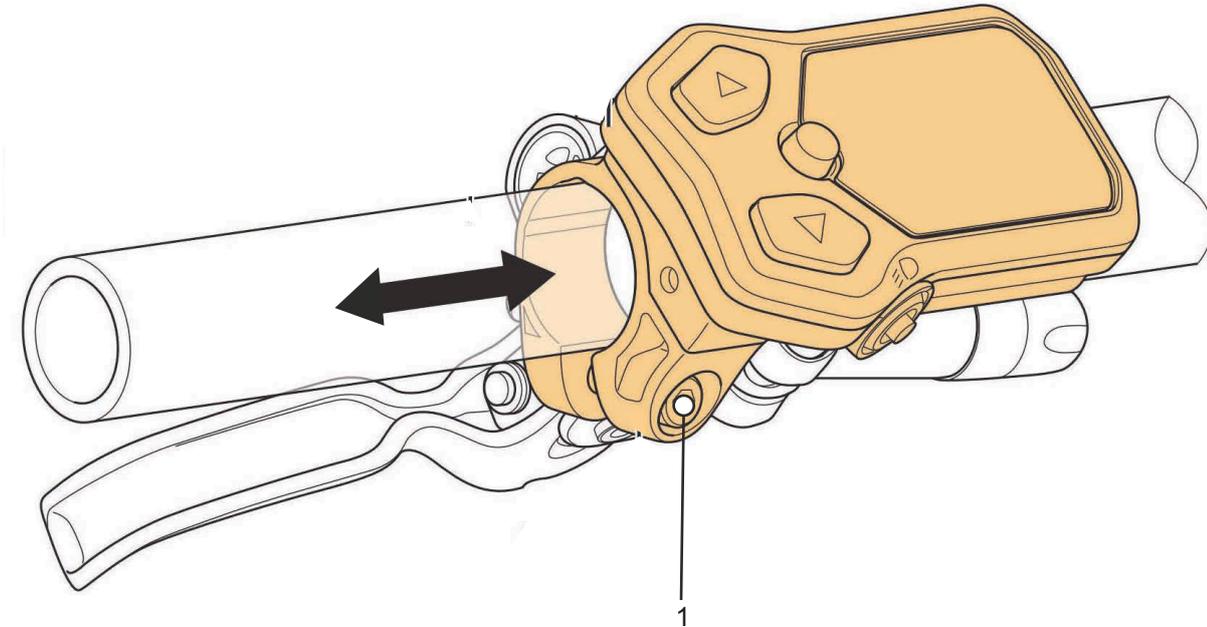


Illustration 160 : Position de la vis de fixation de l'ordinateur de bord SC-E5003

Modèle	Couple de serrage	Vis
SC-E5003	0,8 Nm	Embout à six pans creux 3 mm

Tableau 340 : Couples de serrage et embouts pour l'ordinateur de bord SHIMANO SC-E5003

6.4.18 Régler l'ordinateur de bord

ATTENTION

Risque de chute par distraction

Une mauvaise concentration dans le trafic accroît le risque d'accident. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves.

- ▶ Ne vous laissez jamais distraire par l'ordinateur de bord.
- ▶ Pour saisir des commandes sur l'ordinateur de bord autres que le changement de niveau d'assistance, arrêtez le vélo électrique. Introduisez des données uniquement à l'arrêt.

Remarque

- ▶ N'utilisez jamais l'ordinateur de bord comme poignée. Si le vélo électrique est soulevé par l'ordinateur de bord, l'ordinateur de bord peut subir des dommages irréparables.

Le vélo électrique est commandé par l'ordinateur de bord (II) et l'unité de commande de gauche (I).

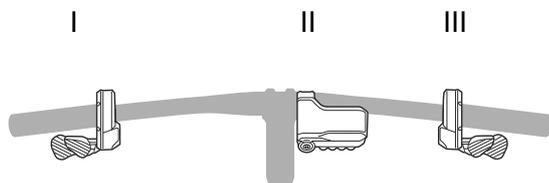


Illustration 161 : Aperçu de la position des unités de commande

Jusqu'à trois unités de commande différentes peuvent être présentes :

- Unité de commande à 3 commutateurs
- Unité de commande à 2 commutateurs
- Unité de commande type MTB

Unité de commande à 3 commutateurs

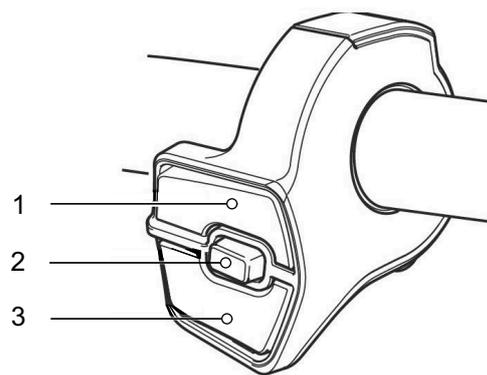


Illustration 162 : Aperçu de l'unité de commande à 3 commutateurs

- 1 **Commutateur X**
- 2 **Commutateur A**
- 3 **Commutateur Y**

Unité de commande à 2 commutateurs

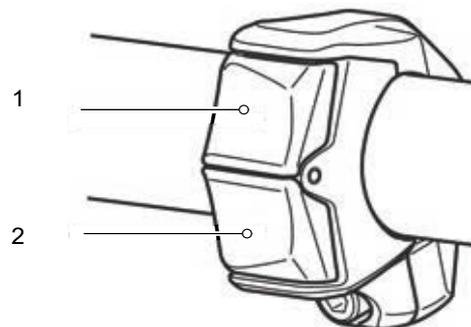


Illustration 163 : Unité de commande à 3 commutateurs

- 1 **Commutateur X**
- 2 **Commutateur Y**

Unité de commande type MTB

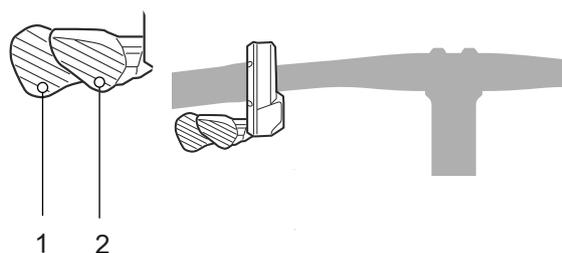


Illustration 164 : Unité de commande type MTB

- 1 Commutateur Y
2 Commutateur X

Unité de commande à gauche sur le guidon

Commutateur	Fonction
PENDANT LA CONDUITE	
X	Augmenter le niveau d'assistance
Y	Réduire le niveau d'assistance
A*	Changement des informations de trajet affichées
PENDANT LE RÉGLAGE	
X	Déplacer le curseur ou modifier les paramètres
Y	Déplacer le curseur ou modifier les paramètres
A*	Changer d'affichage ou confirmer la modification des paramètres

*Si l'unité de commande ne comporte pas de commutateur A, la touche de l'ordinateur de bord prend en charge ces fonctions.

6.4.18.1 Ouvrir le menu de réglage

✓ Il est uniquement possible de modifier les paramètres lorsque le vélo est à l'arrêt.

► Appuyez sur la **touche (ordinateur de bord)** ou le **commutateur A (à gauche)**. Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** pour déplacer le curseur dans le menu.

Affichage	Fonction
EFFACER	Supprimer les réglages
HORLOGE	Régler l'heure
START MODE	Définit le développement de démarrage
RÉTRO-ÉCLAIRAGE	Régler le rétroéclairage
LUMINOSITÉ	Régler la luminosité de l'écran
BIP	Activer et désactiver le signal sonore
UNITÉ	Définir l'unité de distance parcourue en km/h/ Mh
LANGUE	Définir la langue
COULEUR POLICE	Définir le paramètre de couleur
RÉGLER	Réglage du changement de vitesse électronique
RÉGLAGES DU CHANGEMENT DE VITESSE	Ajustement du point de changement de vitesse
RECOMMANDATION DE CHANGEMENT DE VITESSE	Activer et désactiver la recommandation de changement de vitesse
RÉINITIALISE DÉR ARR	Active la réinitialisation du dérailleur arrière
QUIT.	Retour à l'écran principal

Tableau 341 : Informations de voyage

6.4.18.2 Fermer le menu de réglage

► Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que QUIT. soit marqué.

► Appuyez sur la **touche (ordinateur de bord)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ Le *menu de réglage* se ferme.

⇒ L'écran revient à l'écran de départ.

6.4.18.3 Définir la langue

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
- ▶ Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que LANGUE soit affiché.
- ▶ Appuyez sur la **touche (ordinateur de bord)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ Six choix sont disponibles :

Langue
ENGLISH
FRANÇAIS
DEUTSCH
NEDERLANDS
ITALIANO
ESPAÑOL

Tableau 342 : Possibilités de modification de la langue

- ▶ Appuyez brièvement sur le **commutateur Y (à gauche)** ou sur le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que la langue souhaitée soit sélectionnée.
 - ▶ Appuyez sur la **touche (ordinateur de bord)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.
- ⇒ La langue est modifiée.

6.4.18.4 Définir les unités

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
- ▶ Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce qu'UNITÉ soit affiché.
- ▶ Appuyez sur la **touche (ordinateur de bord)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
KM	Unité en km
MILE	Unité en miles

Tableau 343 : Possibilités de modification des unités

- ▶ Appuyez brièvement sur le **commutateur Y (à gauche)** ou sur le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
 - ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.
- ⇒ L'unité est modifiée.
- ⇒ L'écran revient à l'écran de départ.

6.4.18.5 Régler l'heure

Réglez d'abord les heures puis les minutes. Les valeurs peuvent être modifiées rapidement en maintenant enfoncé le **commutateur Y (à gauche)** ou le commutateur X (à gauche).

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
- ▶ Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce qu'HORLOGE soit affiché.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.
- ⇒ L'heure définie est affichée. L'affichage des heures est sélectionné.
- ▶ Appuyez plusieurs fois sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que l'heure souhaitée soit affichée.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.
- ⇒ L'affichage des minutes est sélectionné.
- ▶ Appuyez à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que la minute souhaitée soit affichée.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.
- ⇒ L'écran revient à l'écran de départ.

6.4.18.6 Définir le développement de démarrage

Si le développement de démarrage [Start mode] est activé, le développement de démarrage sera utilisé lors du démarrage. Il est possible que le développement passe automatiquement à la vitesse prédéfinie lorsque vous mettez le vélo en mouvement.

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
- ▶ Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que START MODE soit affiché.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
OFF	Développement de démarrage désactivé
[1 - 11]	Vitesse de 1 à 11

Tableau 344 : Possibilités de modification du développement de démarrage

- ▶ Appuyez plusieurs fois sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que le réglage souhaité soit affiché.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.
- ⇒ Le développement de démarrage sélectionné est activé.
- ⇒ L'écran revient à l'écran de départ.

6.4.18.7 Définir la séquence de changement de vitesse automatique



Le moment du changement de vitesse peut être défini dans l'option de menu RÉGLAGE. Le réglage du changement de vitesse nécessite des connaissances et outils spéciaux. Seul un revendeur spécialisé peut procéder à ces réglages.

6.4.18.8 Configurer les recommandations de changement de vitesse

Vous pouvez indiquer si les recommandations de changement de vitesse doivent être affichées.

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
- ▶ Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que RECOMMANDATION DE CHANGEMENT DE VITESSE soit affiché.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
ON	Activer la recommandation de changement de vitesse
OFF	Désactiver la recommandation de changement de vitesse

Tableau 345 : Possibilités de modification de la recommandation de changement de vitesse

- ▶ Appuyez brièvement sur le **commutateur Y (à gauche)** ou sur le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
 - ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.
- ⇒ La recommandation de changement de vitesse est modifiée.
- ⇒ L'écran revient à l'écran de départ.

6.4.18.9 Régler le rétroéclairage

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
 - ▶ Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que RÉTROÉCLAIRAGE soit affiché.
 - ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.
- ⇒ Trois choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
ON	Feux toujours allumés
OFF	Feux toujours éteints
MANUEL	Activé et désactivé avec l'éclairage sur batterie

Tableau 346 : Possibilités de modification des feux

- ▶ Appuyez brièvement sur le **commutateur Y (à gauche)** ou sur le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
 - ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.
- ⇒ Les paramètres de feux sont modifiés.
- ⇒ L'écran revient à l'écran de départ.

6.4.18.10 Régler la LUMINOSITÉ

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
 - ▶ Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que LUMINOSITÉ soit affiché.
 - ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.
- ⇒ Vous disposez de 5 options de luminosité.
- ⇒ Appuyez brièvement sur le **commutateur Y (à gauche)** ou sur le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.
- ⇒ La luminosité est modifiée.
- ⇒ L'écran revient à l'écran de départ.

6.4.18.11 Régler la couleur de la police

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
- ▶ Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que COULEUR POLICE soit affiché.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
BLANC	Lettres noires sur fond blanc
NOIR	Lettres blanches sur fond noir

Tableau 347 : Possibilités de modification de la couleur de police

- ▶ Appuyez brièvement sur le **commutateur Y (à gauche)** ou sur le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ La couleur de police est modifiée.

⇒ L'écran revient à l'écran de départ.

6.4.18.12 Régler le signal sonore

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
- ▶ Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que BIP soit affiché.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
ON	Signal sonore toujours activé.
OFF	Signal sonore toujours désactivé.

Tableau 348 : Possibilités de modification du signal sonore

- ▶ Appuyez brièvement sur le **commutateur Y (à gauche)** ou sur le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ Le signal sonore est modifié.

⇒ L'écran revient à l'écran de départ.

6.4.19 Ajuster l'ordinateur de bord SHIMANO 800

ATTENTION

Risque de chute par distraction

Une mauvaise concentration dans le trafic accroît le risque d'accident. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves.

- ▶ Ne vous laissez jamais distraire par l'ordinateur de bord.
- ▶ Pour saisir des commandes sur l'ordinateur de bord autres que le changement de niveau d'assistance, arrêtez le vélo électrique. Introduisez des données uniquement à l'arrêt.

Remarque

- ▶ N'utilisez jamais l'ordinateur de bord comme poignée. Si le vélo électrique est soulevé par l'ordinateur de bord, l'ordinateur de bord peut subir des dommages irréparables.

Le vélo électrique est commandé par l'ordinateur de bord (II) et l'unité de commande de gauche (I).

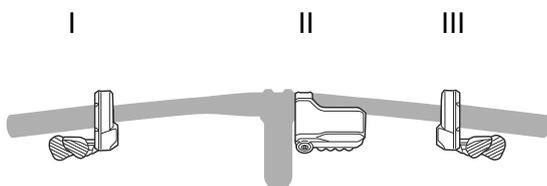


Illustration 165 : Aperçu de la position des unités de commande

Jusqu'à trois unités de commande différentes peuvent être présentes :

- Unité de commande à 3 commutateurs
- Unité de commande à 2 commutateurs
- Unité de commande type MTB

Unité de commande à 3 commutateurs

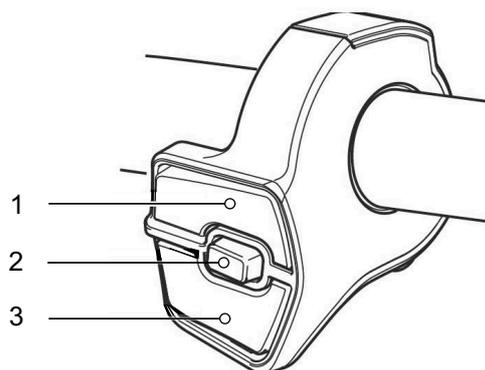


Illustration 166 : Aperçu de l'unité de commande à 3 commutateurs

- 1 Commutateur X
- 2 Commutateur A
- 3 Commutateur Y

Unité de commande à 2 commutateurs

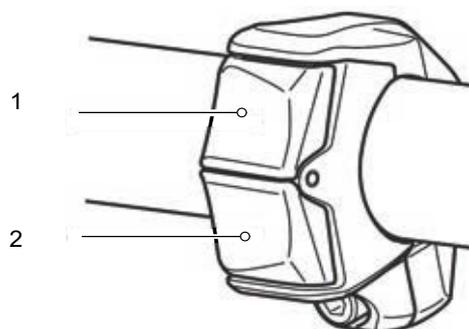


Illustration 167 : Unité de commande à 2 commutateurs

- 1 Commutateur X
- 2 Commutateur Y

Unité de commande type MTB

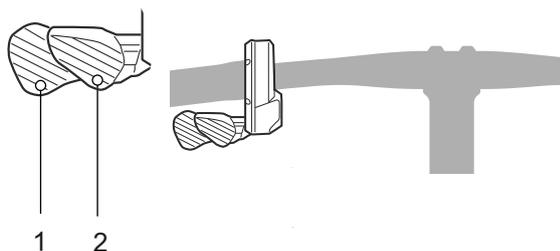


Illustration 168 : Unité de commande type MTB

- 1 Commutateur Y
2 Commutateur X

L'*ordinateur de bord* comporte une touche (1) et un écran (2).

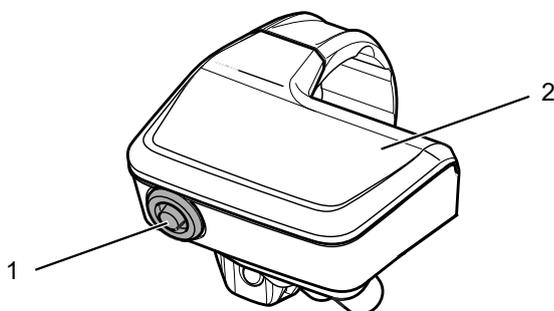


Illustration 169 : Détails de l'ordinateur de bord SC-EM800

Commutateur	Fonction
PENDANT LA CONDUITE	
TOUCHE	Changement des informations de trajet affichées
PENDANT LE RÉGLAGE	
	Changer d'affichage ou confirmer la modification des paramètres

Unité de commande à droite sur le guidon

Commutateur	Fonction
PENDANT LA CONDUITE	
X	Passer à la vitesse supérieure
Y	Passer à la vitesse inférieure
A*	Basculer entre changement de vitesse automatique et manuel

Unité de commande à gauche sur le guidon

Commutateur	Fonction
PENDANT LA CONDUITE	
X	Accroître le niveau d'assistance
Y	Réduire le niveau d'assistance
A*	Changement des informations de trajet affichées
PENDANT LE RÉGLAGE	
X	Déplacer le curseur ou modifier les paramètres
Y	Déplacer le curseur ou modifier les paramètres
A*	Changer d'affichage ou confirmer la modification des paramètres

*Si l'unité de commande ne comporte pas de commutateur A, la touche de l'ordinateur de bord prend en charge ces fonctions.

6.4.20 Ouvrir le menu de réglage

✓ Il est uniquement possible de modifier les paramètres lorsque le vélo est à l'arrêt.

✓ L'écran principal s'affiche.

1 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A**.

⇒ Le menu de réglage s'affiche.



Illustration 170 : Ouvrir le menu de réglage

Structure du menu de réglage

EFFACER	Supprimer les réglages
→ HORLOGE	Régler l'heure
→ LUMINOSITÉ	Régler la luminosité de l'écran
→ BIP	Activer et désactiver le signal sonore
→ UNITÉ	Définir l'unité de distance parcourue en km/h/ Mh
→ LANGUE	Définir la langue
→ AFFICH. VITESSE	Modifier la vitesse affichée
→ ECLAIRAGE	L'éclairage est démarré ou arrêté automatiquement au démarrage du système
→ START MODE	Réglage de la vitesse (rapport) au démarrage.
→ MODIF. NIV. ASS.	Modifier les niveaux d'assistance
→ RÉGLAGES DU CHANGEMENT DE VITESSE	Active la réinitialisation du dérailleur arrière
→ QUIT.	Retour à l'écran principal

6.4.21 Fermer le menu de réglage

1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que QUIT. soit sélectionné.

2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A**.

⇒ L'écran principal s'affiche.

6.4.21.1 Définir la langue

✓ Le *menu de réglage* est ouvert.

1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que LANGUE soit sélectionné.

2 Appuyez sur la touche (écran) ou sur le commutateur A.

⇒ Six choix sont disponibles :

Langue
ENGLISH
FRANÇAIS
DEUTSCH
NEDERLANDS
ITALIANO
ESPAÑOL

Tableau 349 : Possibilités de modification de la langue

3 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que la langue souhaitée soit sélectionnée.

4 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.

⇒ La langue est modifiée. Le menu de réglage s'affiche.

6.4.21.2 Définir les unités

✓ Le *menu de réglage* est ouvert.

- 1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que LUMINOSITÉ soit sélectionné.
- 2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
KM	Unité en km
MILE	Unité en miles

Tableau 350 : Possibilités de modification des unités

- 3 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
 - 4 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ L'unité est modifiée. Le menu de réglage s'affiche.

6.4.21.3 Modifier la vitesse affichée

En cas de différence entre la vitesse affichée sur ce produit et l'affichage de vitesse d'un autre appareil, la valeur affichée peut être modifiée. Cette modification n'a pas d'effet sur la vitesse maximale du moteur de 25 km/h.

✓ Le *menu de réglage* est ouvert.

- 1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que AFFICH. VITESSE soit sélectionné.
- 2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.

⇒ Le menu de réglage de la vitesse s'affiche.

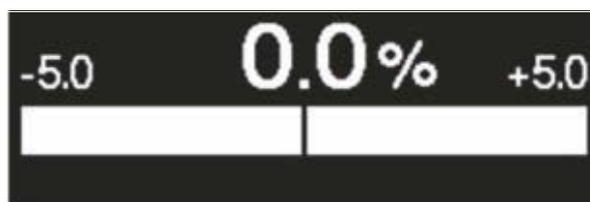


Illustration 171 : Menu de réglage de la vitesse

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
Augmenter la valeur	Augmente la valeur de vitesse affichée.
Réduire la valeur	Réduit la valeur de vitesse affichée.

Tableau 351 : Options pour modifier la vitesse

- 3 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que la modification soit sélectionnée.
 - 4 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ La vitesse affichée est modifiée. Le menu de réglage s'affiche.

6.4.21.4 Régler l'heure

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
 - 1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce qu'**HORLOGE** soit sélectionné.
 - 2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ Le menu de réglage de l'heure s'affiche. L'affichage des heures est sélectionné.



Illustration 172 : Menu de réglage de l'heure

- 3 Appuyez plusieurs fois brièvement sur la **Commutateur X** ou sur le **commutateur Y** jusqu'à ce que l'heure recherchée s'affiche. Appuyez longuement sur le **commutateur X** ou sur le **commutateur Y** pour modifier rapidement les valeurs.
 - 4 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ L'affichage des minutes est sélectionné.
- 5 Appuyez plusieurs fois brièvement sur la **Commutateur X** ou sur le **commutateur Y** jusqu'à ce que la minute souhaitée s'affiche. Appuyez longuement sur le **commutateur X** ou sur le **commutateur Y** pour modifier rapidement les valeurs.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ L'heure est définie. Le menu de réglage s'affiche.

6.4.21.5 Modifier la luminosité

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
 - 1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que **LUMINOSITÉ** soit sélectionné.
 - 2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ Le menu de réglage de la luminosité s'affiche.

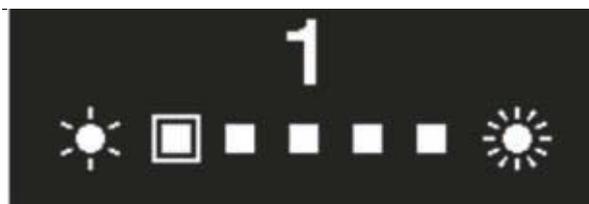


Illustration 173 : Menu de réglage de la luminosité

- ⇒ Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que à ce que la **LUMINOSITÉ** souhaitée soit sélectionnée.
- 3 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ La luminosité est modifiée. Le menu de réglage s'affiche.

6.4.21.6 Modifier le signal sonore

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
- 1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que BIP soit sélectionné.
- 2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
ON	Signal sonore toujours activé.
OFF	Signal sonore toujours désactivé.

Tableau 352 : Possibilités de modification du signal sonore

- 3 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
 - 4 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ Le signal sonore est modifié. Le menu de réglage s'affiche.

6.4.21.7 Réglage automatique de l'éclairage

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
- 1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que START MODE soit sélectionné.
- 2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
ON	L'éclairage est toujours allumé au démarrage du système.
OFF	L'éclairage est toujours éteint au démarrage du système.

Tableau 353 : Options pour modifier le réglage automatique de l'éclairage

- 3 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
 - 4 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ Les paramètres d'éclairage sont modifiés. Le menu de réglage s'affiche.

6.4.21.8 Définir la vitesse au démarrage

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- ✓ Le changement de vitesse peut uniquement être défini si un changement de vitesse électronique est utilisé.
 - ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
- 1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce qu'ECLAIRAGE soit sélectionné.
 - 2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ Le menu de réglage de la vitesse de démarrage s'affiche.



Illustration 174 : Menu de réglage de la vitesse de démarrage

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
[1], [2], ...	Sélectionnez la vitesse de démarrage *3
OFF	Pas de vitesse de démarrage

Tableau 354 : Options pour modifier la vitesse de démarrage



*3 Le revendeur spécialisé peut définir une vitesse de démarrage jusqu'à la vitesse maximale du changement de vitesse monté sur le vélo électrique

- 3 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
 - 4 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ La Vitesse de démarrage est modifiée. Le menu de réglage s'affiche.

6.4.21.9 Modifier l'assistance

Le confort d'utilisation du vélo électrique dépend du couple maximal de l'unité d'entraînement et de la force d'entraînement fournie lors du pédalage. Le système d'entraînement Shimano dispose de plusieurs réglages recommandés qui peuvent être sélectionnés selon les préférences du cycliste. Les réglages peuvent être modifiés individuellement. Selon le réglage, la consommation de la batterie peut augmenter et l'autonomie de l'assistance peut être sensiblement réduite.

Consultez E-TUBE PROJECT pour plus de détails sur ce réglage. Les détails peuvent être consultés dans le manuel de service d'E-TUBE PROJECT.

✓ Le *menu de réglage* est ouvert.

- 1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que MODIF. NIV. ASS. soit sélectionné.
- 2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.

⇒ Le menu de réglage de l'assistance s'affiche. Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
PROFIL 1	Modifier l'assistance selon les valeurs enregistrées dans le Profil 1
PROFIL 2	Modifier l'assistance selon les valeurs enregistrées dans le Profil 2

Tableau 355 : Options pour modifier l'assistance

- 3 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
 - 4 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ Les niveaux d'assistance sont modifiés. Le menu de réglage s'affiche.

6.4.21.10 Régler le changement de vitesse

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- ✓ Le changement de vitesse peut uniquement être défini si un changement de vitesse électronique est utilisé.
 - ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
 - 1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce qu'ECLAIRAGE soit sélectionné.
 - 2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ Le menu de réglage du changement de vitesse s'affiche.

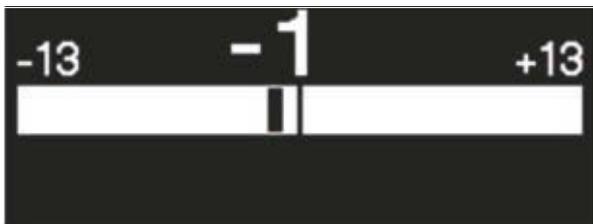


Illustration 175 : Menu de réglage du changement de vitesse

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
Augmenter la valeur	Augmenter la valeur si le pédalage est trop difficile
Réduire la valeur	Réduire la valeur si le pédalage est trop difficile

Tableau 356 : Options pour modifier le changement de vitesse

- 3 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
 - 4 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ Le réglage du changement de vitesse est modifié. Le menu de réglage s'affiche.

6.4.21.11 Réinitialiser le dérailleur arrière

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- ✓ La réinitialisation du dérailleur arrière peut uniquement être effectuée si un changement de vitesse électronique est utilisé.

Pour protéger le système, la fonction de protection du dérailleur arrière se déclenche immédiatement si le vélo subit un choc important, par exemple lors d'une chute. La connexion entre le moteur et l'articulation est immédiatement interrompue, de sorte que le dérailleur arrière perd sa fonctionnalité.

L'activation de la fonction RÉINIT. DÉR. ARR. rétablit la connexion entre le moteur et l'articulation et réinitialise la fonctionnalité du dérailleur arrière.

- ✓ Le *menu de réglage* est ouvert.
- 1 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que RÉINIT. DÉR. ARR. soit sélectionné.
- 2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.

⇒ Deux choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
OK	La réinitialisation du dérailleur arrière est exécutée
ANNULER	Retour au menu de réglage

Tableau 357 : Options pour modifier le changement de vitesse

- 3 Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit sélectionnée.
 - 4 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
 - 5 Tournez la manivelle dans le sens des aiguilles d'une montre avec la roue arrière levée.
- ⇒ Le dérailleur arrière se déplace et le raccordement entre le moteur et l'engrenage est rétabli. Le menu de réglage s'affiche.

6.4.21.12 Effacer toutes les valeurs enregistrées

Les valeurs DST (distance parcourue), TPS (temps de trajet), MOY (vitesse moyenne) et MAX (vitesse maximale) enregistrées peuvent être effacées. Pour cela, il existe 2 possibilités.

Effacer les valeurs dans le menu de réglage

✓ Le *menu de réglage* est ouvert.

- ▶ Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce qu'EFFACER soit sélectionné.
- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A**.

⇒ Deux choix sont disponibles :

QUIT.	Retour à l'écran de liste de menus
DST	Supprimer les informations de voyage

- ▶ Appuyez sur le **commutateur X** ou le **commutateur Y** jusqu'à ce que TRIP soit sélectionné.
 - ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le commutateur A.
- ⇒ Les données sont supprimées. Le menu de réglage s'affiche.

Effacer les valeurs dans l'affichage DST

✓ L'écran principal est ouvert.

- 1 Appuyez plusieurs fois brièvement sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A** jusqu'à ce que DST s'affiche.



Illustration 176 : DST s'affiche

- 2 Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A** jusqu'à ce que la distance parcourue affichée commence à clignoter.
- 3 Dans les 5 secondes qui suivent, appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A**.

- ⇒ Les valeurs DST (distance parcourue), TPS (temps de trajet), MOY (vitesse moyenne) et MAX (vitesse maximale) sont remises à zéro.
- ⇒ Si aucune touche ou commutateur ne sont actionnés dans les 5 secondes, l'écran principal s'affiche.

6.4.22 Connecter un appareil externe

6.4.22.1 Connecter un appareil via ANT

- 1 Démarrez le système d'entraînement.
 - 2 Placez l'appareil externe en mode de connexion. Pour cela, respectez le mode d'emploi de l'appareil externe.
- ⇒ Les appareils sont connectés.

6.4.22.2 Connecter un appareil via Bluetooth® LE

- 1 Placez l'appareil externe en mode de connexion. Pour cela, respectez le mode d'emploi de l'appareil externe.
- 2 Démarrez le système d'entraînement.
- 3 Une connexion est établie dans les 30 secondes après le démarrage et dans les 30 secondes après l'actionnement de n'importe quelle touche ou commutateur (sauf la touche Marche/Arrêt).

6.5 Accessoires

Pour les vélos électriques sans béquille latérale, nous recommandons un support permettant d'insérer la roue avant ou arrière. Les accessoires suivants sont recommandés :

Description	Référence
Revêtement de protection pour composants électriques	080-41000 et suivants
Sacoches, composant système*	080-40946
Panier pour roue arrière, composant système*	051-20603
Caisse pour vélo, composant système*	080-40947
Support d'arrêt, support universel	XX-TWO14B

Tableau 358 : Accessoires

6.5.1 Siège enfant



Risque de chute en cas de siège enfant incorrect

Les porte-bagages avec une capacité de charge maximale de 27 kg et le tube inférieur ne sont pas adaptés aux sièges enfant et risquent de se briser. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves pour le cycliste et l'enfant.

- ▶ Ne fixez jamais un siège enfant à la selle, au guidon ou au tube inférieur.



Risque de chute en cas de manipulation incorrecte

L'utilisation d'un siège enfant modifie de manière importante les caractéristiques de conduite du vélo électrique et sa stabilité. Ceci peut entraîner une perte de contrôle et causer une chute et des blessures.

- ▶ Il convient de s'exercer à utiliser le siège enfant de manière sûre avant d'utiliser le vélo électrique dans l'espace public.



Risque d'écrasement dans des ressorts exposés

L'enfant peut se coincer les doigts dans les ressorts exposés ou les composants mécaniques ouverts de la selle ou de la tige de selle.

- ▶ Ne montez jamais une selle avec ressorts exposés en cas d'utilisation d'un siège enfant.
- ▶ Ne montez jamais de tiges de selles avec suspension à composants mécaniques ouverts en cas d'utilisation d'un siège enfant.

Remarque

- ▶ Respectez les dispositions légales sur l'utilisation de sièges enfant.
- ▶ Respectez les consignes d'utilisation et de sécurité du système de siège enfant.
- ▶ Ne dépassez jamais le poids total maximal admissible.

Le revendeur spécialisé apporte des conseils quant au choix d'un système de siège enfant adapté à l'enfant et au vélo électrique.

Pour le maintien de la sécurité, le montage initial d'un siège enfant doit être effectué par le revendeur spécialisé.

Lors du montage d'un siège enfant, il faut s'assurer que le siège et la fixation du siège sont adaptés au vélo électrique, que tous les composants sont montés et solidement fixés, que les câbles de changement de vitesse, câbles de frein et lignes hydrauliques et électriques sont adaptés si nécessaire, que la liberté de mouvement du cycliste est optimale et que le poids total admissible du vélo électrique n'est pas dépassé.

Le revendeur spécialisé donne une initiation à la manipulation du vélo électrique et du siège enfant.

6.5.2 Remorque



Risque de chute en cas de défaillance des freins

Une charge plus importante de la remorque peut augmenter la distance de freinage. La distance de freinage plus importante peut causer une chute ou un accident et des blessures.

- ▶ Ne dépassez jamais la charge de remorque indiquée.

Remarque

- ▶ Les consignes d'utilisation et de sécurité du système de remorque doivent être respectées.
- ▶ Les dispositions légales sur l'utilisation de remorques pour vélo doivent être respectées.
- ▶ Seuls des systèmes d'accouplement homologués peuvent être utilisés.

Un vélo électrique autorisé pour l'utilisation d'une remorque est doté d'une plaque d'information correspondante. Seules des remorques dont la charge d'appui et le poids respectent les valeurs maximales admissibles peuvent être utilisées.

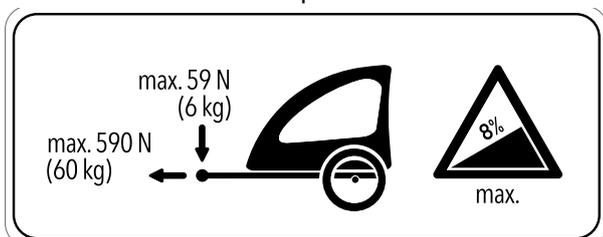


Illustration 177 : Plaque d'information de la remorque

Le revendeur spécialisé apporte des conseils quant au choix d'un système de remorque adapté au vélo électrique. Pour le maintien de la sécurité, le montage initial d'une remorque doit donc être effectué par le revendeur spécialisé.

6.5.2.1 Remorques autorisées pour le moyeu à vitesses intégrées ENVIOLLO

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Seules les remorques pour vélo compatibles avec les moyeux à vitesses intégrées ENVIOLLO sont autorisées.

KETTLER

Remorque pour enfants KETTLER Quadriga.

BURLY

Remorque	Adaptateur
Minnow Bee	Réf. 960038
Honey Bee	
Encore	
solo	
Cub	
D'Lite	
Normad	
Flatbed	
Tail Wagon	

CROOZER

Remorque	Adaptateur
Croozier Kid	Réf. 122003516, XL : +10 mm réf. 122003716 Réf. 12200715 Croozier axle nut adapter with Thule coupling
Croozier Kid Plus	
Croozier Cargo	
Croozier Dog	

THULE

Remorque	Adaptateur
Thule Chariot Lite	Réf. 20100798
Thule Chariot Cab	
Thule Chariot Cross	
Thule Chariot Sport	
Thule Coaster XT	

6.5.2.2 Remorques autorisées avec moyeu ROHLOFF

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

ROHLOFF Speedhub 500/14

En principe, l'utilisation d'une remorque en combinaison avec un ROHLOFF Speedhub 500/14 est autorisée.

Lors du montage ou de la conduite avec une remorque, il ne doit en aucun cas y avoir de contact des composants dus à une pression ou une tension sur le couvercle de l'unité de changement de vitesse ROHLOFF E-14 !

Des rondelles d'écartement ou des adaptateurs d'axe spéciaux (Spacer ou Polygon) du fabricant de l'accouplement permettent d'éviter une collision et un endommagement éventuel de l'unité de changement de vitesse ROHLOFF E-14.

Speedhub avec A-12



ATTENTION

Risque d'accident

La profondeur de vissage de la vis de fixation A-12 est très faible. En cas de montage direct d'un accouplement de remorque sur l'axe ou sur la vis de fixation A-12, le filetage dans la plaque d'axe ou la vis risquent d'être endommagés ou déchirés. Ceci peut entraîner un accident et des blessures.

- ▶ Ne montez jamais un ROHLOFF Speedhub avec système d'axe A-12 dans un cadre à axe de roue 12 mm directement sur l'axe et la vis de fixation A-12.

6.5.3 Support de téléphone portable

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Un support pour coque de téléphone SP Connect est monté sur la potence.

- ✓ Respectez le mode d'emploi de la coque de téléphone SP Connect et du téléphone portable.
- ✓ Utilisez uniquement sur les routes asphaltées.
- ✓ Protégez le téléphone contre le vol.
- ▶ Pour fixer la coque de téléphone SP Connect, enfichez-la sur le support et tournez de 90° vers la droite.
- ▶ Pour la détacher, tournez la coque de téléphone SP Connect de 90° vers la gauche et retirez-la.

6.5.4 Pneus Tubeless et Airless

Les pneus sans chambre à air permettent de réduire ou d'éviter le risque de crevaison.

Le revendeur spécialisé vous conseillera sur le choix d'un système de pneu adapté au vélo électrique.

Pour le maintien de la sécurité, la conversion en Tubeless ou Airless ne doit être effectuée que par un revendeur spécialisé.

6.5.5 Ressort en spirale de la fourche suspendue

S'il est impossible d'obtenir le sag souhaité de la fourche suspendue après l'ajustement, le module de ressort en spirale doit être remplacé par un ressort plus souple ou plus dur.

- ▶ Pour accroître le sag, installez un module de ressort en spirale plus souple.

Pour réduire le sag, installez un module de ressort en spirale plus dur.

6.5.6 Porte-bagages

Le revendeur spécialisé apporte des conseils quant au choix d'un porte-bagages adapté.

Pour le maintien de la sécurité, le montage initial d'un porte-bagages doit être effectué par le revendeur spécialisé.

Lors du montage d'un porte-bagages, le revendeur spécialisé s'assure que la fixation est adaptée au vélo électrique, que tous les composants sont montés et solidement fixés, que les câbles de changement de vitesse, câbles de frein et lignes hydrauliques et électriques sont adaptés si nécessaire, que la liberté de mouvement du cycliste est optimale et que le poids total admissible du vélo électrique n'est pas dépassé.

Le revendeur spécialisé donne une initiation à la manipulation du vélo électrique et du porte-bagages.

6.5.7 Sacoches et caisses à bagages

- Lors de la fixation de sacoches, utilisez un film de protection de la peinture. Ceci réduit la friction sur la peinture et l'usure des composants.

6.6 Équipement de protection individuel et accessoires pour la sécurité routière

6.6.1 Trajets dans des bike-parks ou en tout-terrain

Lors des trajets dans des bike-parks, des équipements de protection spéciaux sont prescrits ou obligatoires. Un casque couvrant le visage ainsi qu'un équipement de protection complet (casque couvrant le visage, veste de protection, protège-genoux et protège-coudes) doivent être portés.

- ▶ Avant de rouler dans un bike-park, rassembler et appliquer au préalable toutes les informations relatives aux vêtements de protection.

Lors des trajets en tout-terrain, l'équipement de protection individuel dépend du trajet et des conditions météorologiques. Les vêtements décrits au chapitre 2.5 doivent être considérés comme un minimum.

6.6.2 Trajets sur des voies publiques

Le vélo tout terrain fourni ne convient pas pour la conduite sur des voies publiques. Avant de participer à la circulation sur les voies publiques, le vélo électrique doit être modifié pour répondre aux exigences légales. Les pneus tout-terrain doivent également être remplacés par des pneus de route.

Pour que votre vélo électrique offre la sécurité nécessaire pour participer au trafic routier, les éléments suivants sont requis.

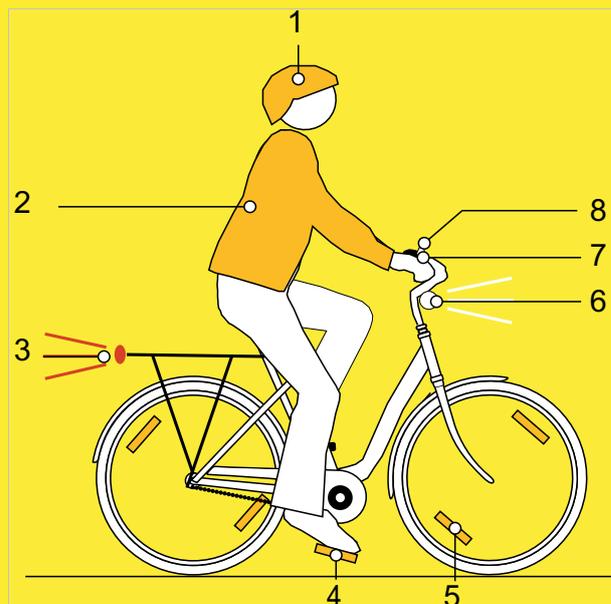


Illustration 178 : Sécurité routière

- 1 Le **casque** doit être équipé de bandes réfléchissantes ou d'un autre éclairage dans des couleurs bien identifiables.
- 2 Des **vêtements adaptés au cyclisme** sont importants en toute saison. Les vêtements doivent être aussi clairs que possible ou réfléchissants. Les matières fluorescentes sont également adaptées. Les vestes ou écharpes réfléchissantes pour le torse apportent encore plus de sécurité. Ne portez jamais de robe, mais des pantalons allant jusqu'aux chevilles.
- 3 Le **grand catadioptré rouge** avec un marquage d'homologation « Z » et le **feu arrière rouge**, placé à une hauteur suffisante pour être vu par les automobilistes (hauteur minimale 25 cm) doivent être propres. Le feu arrière doit fonctionner.

- 4** Les deux **réflecteurs sur les deux pédales antidérapantes** doivent être propres.
- 5** Les **catadioptrés de rayon jaunes** sur chaque roue ainsi que les **surfaces blanches fluorescentes** sur les deux roues doivent être propres.
- 6** Le **phare avant blanc** doit fonctionner et être réglé de manière à ne pas éblouir les autres participants au trafic. Le phare avant blanc et le **réflecteur blanc** doivent toujours être propres.
- 7** Les **deux freins indépendants** sur le vélo électrique doivent toujours fonctionner.
- 8** La **sonnette à son clair** doit être installée et fonctionner.

6.7 Avant chaque trajet

- Contrôlez le vélo électrique avant chaque trajet, voir le chapitre [7.1](#).

Liste de contrôle avant chaque trajet

<input type="checkbox"/>	Contrôler la propreté.	voir le chapitre 7.2
<input type="checkbox"/>	Contrôler les dispositifs de protection.	voir le chapitre 7.1.1
<input type="checkbox"/>	Contrôler le positionnement solide de la batterie.	voir le chapitre 6.17.2
<input type="checkbox"/>	Contrôler l'éclairage.	voir le chapitre 7.1.13
<input type="checkbox"/>	Contrôler les freins.	voir le chapitre 7.1.14
<input type="checkbox"/>	Contrôler la tige de selle suspendue.	voir le chapitre 7.1.9
<input type="checkbox"/>	Contrôler le porte-bagages.	voir le chapitre 7.1.5
<input type="checkbox"/>	Contrôler la sonnette.	voir le chapitre 7.1.10
<input type="checkbox"/>	Contrôler les poignées.	voir le chapitre 7.1.11
<input type="checkbox"/>	Contrôler l'amortisseur arrière.	voir le chapitre 7.1.4
<input type="checkbox"/>	Contrôler le cadre.	voir le chapitre 7.1.2
<input type="checkbox"/>	Contrôler la concentricité de la roue.	voir le chapitre 7.1.7
<input type="checkbox"/>	Contrôler l'attache rapide.	voir le chapitre 7.1.8
<input type="checkbox"/>	Contrôler les garde-boue.	voir le chapitre 7.1.6
<input type="checkbox"/>	Contrôler le cache USB.	voir le chapitre 7.1.12

- Lors de la conduite, contrôlez la présence de bruits, vibrations ou odeurs inhabituels. Prêtez attention aux sensations inhabituelles lors du freinage, du pédalage ou de la conduite. Ces éléments indiquent une fatigue du matériel.
- ⇒ En cas de divergence avec la liste de contrôle « Avant chaque trajet » ou de comportement inhabituel, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

6.8 Utiliser la batterie

- ✓ Avant de retirer ou d'insérer la batterie, éteignez la batterie et le système d'entraînement électrique.
- ✓ Pour une manipulation sûre, tenez toujours la batterie à deux mains.

6.8.1 Retirer la batterie

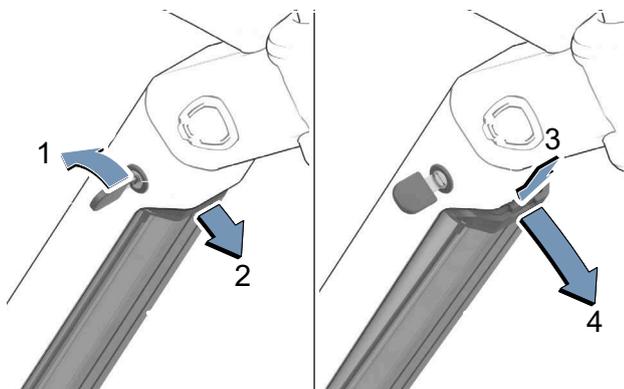


Illustration 179 : Retirer la batterie

- 1 Ouvrez la serrure de la batterie avec la clé de la batterie (1).
- ⇒ La batterie est déverrouillée et tombe dans le dispositif de retenue (2).
- 2 Soutenez la batterie par en-dessous avec la main. Appuyez sur le dispositif de retenue par le haut avec l'autre main (3).
- ⇒ La batterie est totalement déverrouillée et tombe dans la main (4).
- 3 Tirez la batterie hors du cadre.
- 4 Retirez la clé de la serrure de la batterie.

6.8.2 Insérer la batterie

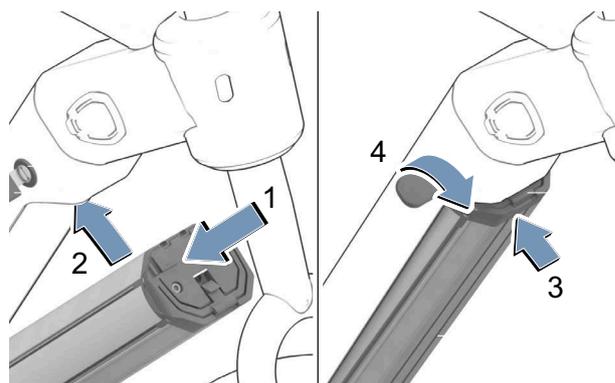


Illustration 180 : Insérer la batterie

- 1 Placez la batterie avec les contacts vers l'avant dans le support inférieur de la batterie (1).
- 2 Rabattez la batterie vers le haut jusqu'à ce qu'elle soit soutenue par le dispositif de retenue (2).
- 3 Poussez la batterie vers le haut (3).
- ⇒ La batterie s'enclenche avec un clic audible.
- 4 Contrôlez le positionnement solide de la batterie.
- 5 Fermez la batterie avec la clé ; dans le cas contraire, la serrure peut s'ouvrir et la batterie risque de tomber hors du support (4).
- 6 Retirez la clé de la serrure de la batterie.
- 7 Avant chaque trajet, contrôlez le positionnement solide de la batterie.

6.8.3 Charger la batterie

- ✓ La température ambiante lors du chargement doit être comprise entre 0 °C et 40 °C.
 - ✓ Pour le chargement, la batterie peut rester sur le vélo électrique ou en être retirée.
 - ✓ L'interruption du chargement ne nuit pas à la batterie.
- 1 Si nécessaire, retirez le cache de la prise du câble.
 - 2 Branchez la fiche secteur du chargeur dans une prise domestique courante avec mise à la terre.

Données de raccordement	230 V, 50 Hz
-------------------------	--------------

Remarque

- ▶ Respectez la tension secteur ! La tension de la source de courant doit correspondre aux indications sur la plaque signalétique du chargeur. Les appareils avec marquage 230 V peuvent être utilisés sur du 220 V.
- 3 Branchez le câble de chargement dans la prise de chargement de la batterie.
- ⇒ Le processus de chargement démarre automatiquement.
- ▶ Si le processus de chargement ne démarre pas en moins d'une minute, débranchez le câble de chargement. Si le processus de chargement ne démarre toujours pas, contactez le revendeur spécialisé.
- ⇒ Pendant le chargement, l'indicateur de charge (batterie) affiche le niveau de charge.

Sélection	Description
Repos	Vert, clignotement rapide (2x par seconde)
Chargement	Rouge
Chargement terminé	Vert
Erreur	Rouge, clignotement (1x par seconde)

- ⇒ Lorsque le système d'entraînement électrique est allumé, l'écran affiche le processus de chargement.

- 4 Le chargement est terminé lorsque les LED de l'indicateur de charge (batterie) s'allument en vert.
- 5 Séparez la batterie du chargeur.
- 6 Séparez le chargeur du réseau.

6.9 Redresser une potence à réglage rapide

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- 1 Ouvrez le levier de serrage de la potence.

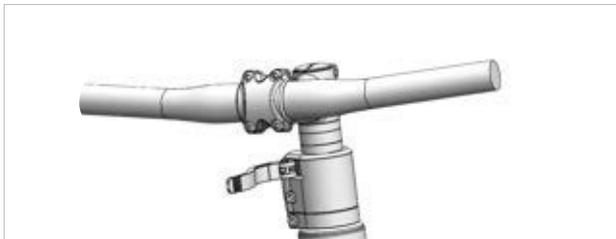


Illustration 181 : Exemple d'un All Up avec levier de serrage de la potence ouvert

- 2 Tirez le guidon dans la position la plus haute possible.

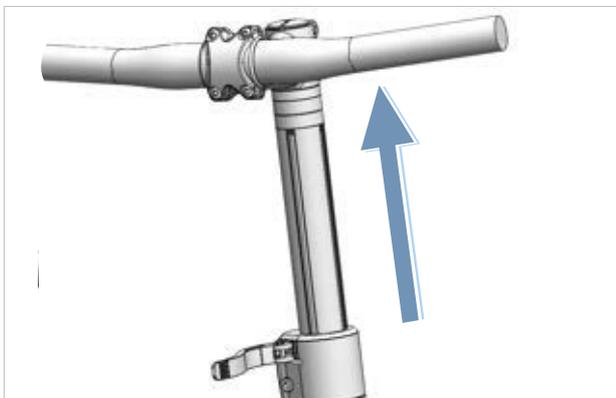


Illustration 182 : Exemple d'un All Up tiré dans la position la plus haute

- 3 Tournez le guidon de 90° dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

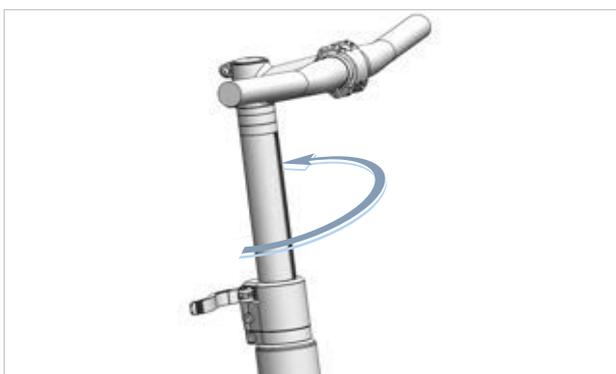


Illustration 183 : Exemple d'un All Up redressé

- 4 Positionnez le guidon à la hauteur voulue.
- 5 Fermez le levier de serrage de la potence.

6.10 Utiliser le porte-bagages

ATTENTION

Risque de chute lorsque le porte-bagages est chargé

Le comportement routier du vélo électrique est différent lorsque le *porte-bagages* est chargé, en particulier au niveau de la direction et du freinage. Ceci peut entraîner une perte de contrôle. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- Il convient de s'exercer à utiliser le *porte-bagages* chargé de manière sûre avant d'utiliser le vélo électrique dans l'espace public.

Risque d'écrasement des doigts par le clapet à ressort

Le clapet à ressort du *porte-bagages* est doté d'une force de serrage élevée. L'utilisateur risque de s'écraser les doigts.

- Ne laissez jamais le clapet à ressort se refermer de manière incontrôlée.
- Prenez garde à la position des doigts lors de la fermeture du clapet à ressort.

Risque de chute en cas de bagages mal fixés

Les objets lâches ou non fixés sur le *porte-bagages*, par exemple les sangles, peuvent se coincer dans la roue arrière. Ceci peut causer une chute et des blessures.

Les objets fixés sur le *porte-bagages* peuvent couvrir les *réflecteurs* et les *feux*. Le vélo électrique risque alors de ne pas être vu dans le trafic routier. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- Fixez adéquatement les objets placés sur le *porte-bagages*.
- Les objets fixés sur le *porte-bagages* ne doivent en aucun cas couvrir les *réflecteurs*, le *phare avant* ou le *feu arrière*.

- Les bagages doivent être répartis le mieux possible entre les côtés gauche et droit.
- L'utilisation de sacoches et de paniers à bagages est recommandée.



Illustration 184 : La capacité de charge maximale est indiquée sur le porte-bagages

- ▶ Ne chargez pas le vélo électrique au-delà de son *poids total autorisé en charge* (PTAC).
- ▶ Ne chargez pas le vélo électrique au-delà de la capacité de charge maximale du porte-bagages.
- ▶ Utilisez exclusivement le porte-bagages d'origine.

6.11 Rabattre la béquille latérale

- ▶ Avant de démarrer, rabattez entièrement la béquille latérale avec le pied.

6.12 Utiliser la selle

- ▶ Utilisez uniquement des pantalons sans rivets pour éviter d'endommager la selle.
- ▶ Lors des premiers trajets, portez des vêtements sombres car le cuir des selles neuves peut déteindre.

En particulier chez les débutants ou en début de saison, après une interruption prolongée, des douleurs aux ischions peuvent survenir. Le périoste des ischions est irrité par la friction inhabituelle. Pour réduire la friction :

- ▶ portez un cuissard avec coussin amortisseur intégré et
 - ▶ utilisez une crème ou un baume anti-irritation.
- ⇒ La sensation de douleur diminue après cinq à six trajets, mais peut à nouveau s'accroître après deux à trois semaines sans conduite.

6.12.1 Utiliser la selle en cuir

Le rayonnement solaire et les UV dégradent la couleur et entraînent un dessèchement et une décoloration du cuir.

- ▶ Garez le vélo électrique à l'ombre.
- ▶ Utilisez toujours un protège-selle.

En cas d'humidité, le cuir peut se détacher du matériau intérieur et de la moisissure peut se former.

- ▶ Si la selle en cuir se mouille, séchez complètement la selle.
- ▶ Utilisez toujours un protège-selle.

6.13 Utiliser les pédales

- ▶ Lors de la conduite et du pédalage, la plante des pieds est sur la pédale.

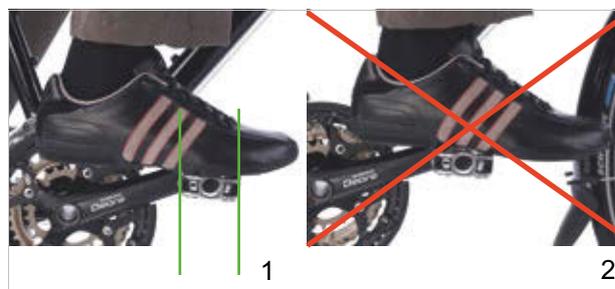


Illustration 185 : Position du pied sur la pédale, correcte (1) et incorrecte (2)

6.14 Régler la hauteur de la selle avec la télécommande

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

6.14.1 Abaisser la selle

- 1 Asseyez-vous sur la selle.
 - 2 Enfoncez le levier de commande de la télécommande.
- ⇒ La tige de selle s'abaisse.
- 3 Lorsque vous avez atteint la hauteur de selle souhaitée, relâchez le levier de la télécommande.

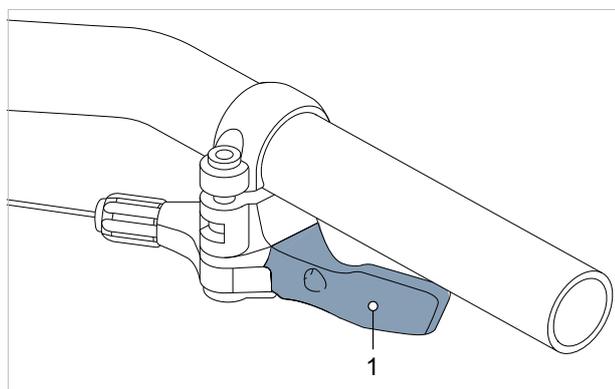


Illustration 186 : Levier de commande de la télécommande (1)

6.14.2 Monter la selle

- 1 Retirez tout poids sur la selle.
 - 2 Enfoncez le levier de commande de la télécommande.
- ⇒ La tige de selle remonte.
- 3 Lorsque vous avez atteint la hauteur de selle souhaitée, relâchez le levier de la télécommande.

6.15 Utiliser la sonnette

- 1 Appuyez sur le bouton de la sonnette.
- 2 Laissez le bouton revenir rapidement.

6.16 Utiliser le guidon

- ▶ Portez des gants de vélo bien rembourrés.
- ⇒ Les zones sensibles de la paume sont soutenues.
- ▶ Pendant le trajet, faites régulièrement varier la position de vos mains sur les poignées.
- ⇒ Ceci permet d'éviter toute sollicitation excessive et fatigue des mains.

6.16.1 Utiliser un guidon multiposition

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Les guidons multiposition sont idéaux pour la conduite dynamique. Les extrémités du guidon, également appelées cornes, offrent différentes options de prise. Faire varier les groupes de muscles sollicités permet de soulager les mains, les bras et le dos lors des longs trajets.

- ▶ Pendant le trajet, faites régulièrement varier la position de vos mains sur les poignées.
- ⇒ Ceci permet d'éviter toute sollicitation excessive et fatigue des mains.



Illustration 187 : Positions des mains sur un guidon multiposition

Position des mains 1

La position de mains supérieure est adaptée aux trajets lents.

- ▶ Dans cette position, redressez et détendez votre torse.

Positions des mains 2 et 3

Les positions des mains centrale et inférieure conviennent pour les trajets rapides et les montées.

- ▶ En position centrale, redressez et détendez vos bras et vos poignets.
- ▶ En position inférieure, inclinez votre torse davantage vers le bas. Gardez vos doigts prêts à serrer le levier de frein.

6.16.2 Utiliser des embouts de guidon

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Sur les guidons normaux, il est possible d'utiliser de petites cornes supplémentaires appelées « embouts de guidon ».

Les embouts de guidon réglables sont dotés d'une articulation sphérique qui permet de sélectionner la position optimale.

- ▶ Réglez correctement les embouts de guidon. Pour cela, la main, le coude et l'épaule doivent former une ligne lorsque la main saisit l'embout.
 - ▶ Pendant le trajet, faites varier la position de vos mains entre position horizontale (1) et verticale (2).
- ⇒ Ceci permet d'éviter la sollicitation excessive, la fatigue et l'engourdissement des mains et des doigts.



Illustration 188 : Positions des mains sur les embouts de guidon

6.16.3 Utiliser des poignées en cuir

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

La sueur et les graisses cutanées sont les deux grands ennemis du cuir. Elles pénètrent dans le cuir et accélèrent sa fragilisation ; le cuir se ramollit et se déchire alors plus facilement.

- ▶ Portez des gants.

Le rayonnement solaire et les UV peuvent détériorer la couleur et entraîner un dessèchement et une décoloration du cuir.

- ▶ Garez le vélo électrique à l'ombre.

En cas d'humidité, le cuir peut se détacher du matériau intérieur et de la moisissure peut se former.

- ▶ Si les poignées en cuir se mouillent, sécher complètement les poignées.

6.16.4 Régler l'amortisseur arrière

- Avant chaque trajet, si un amortisseur arrière est présent, adapter la suspension et/ou l'amortissement au terrain.

Terrain	Position
Suspension	
Descentes	ouvert
Côtes ou routes asphaltées	bloquer
Économie d'énergie lors des trajets sur route et/ou efficacité maximale du pédalage sur les terrains plats ou faciles.	seuil
Amortissement	
Descentes et tout-terrain	souple
Routes asphaltées	dure

6.16.4.1 Régler la suspension de l'amortisseur arrière

Le réglage de la suspension sur l'amortisseur arrière est facultatif et peut comprendre jusqu'à 3 réglages :

- ouvert,
- bloqué et
- seuil (en option)

Blocage (en option)

Sur des routes très bien asphaltées et dans les côtes, la suspension absorbe une part importante de l'énergie du moteur et des muscles. Ceci accroît la consommation d'énergie et affaiblit l'entraînement. Sur les chaussées asphaltées et dans les côtes, il est donc conseillé de bloquer la suspension.

seuil (en option)

Le mode Seuil accroît l'efficacité de l'entraînement dans les terrains réguliers.

Le réglage de seuil peut être utilisé pour améliorer l'efficacité du pédalage dans les terrains plats, vallonnés, réguliers ou légèrement cahoteux. En mode Seuil, les vitesses plus élevées du vélo électrique entraînent des forces de choc plus importantes lors du franchissement d'une irrégularité ; la fourche de suspension se compresse alors et amortit l'irrégularité.

6.16.4.2 Verrouiller un amortisseur arrière ROCKSHOX

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- ✓ Régler l'amortisseur de détente de l'amortisseur arrière (voir le chapitre 6.4.15)
- ✓ Le vélo électrique est à l'arrêt.

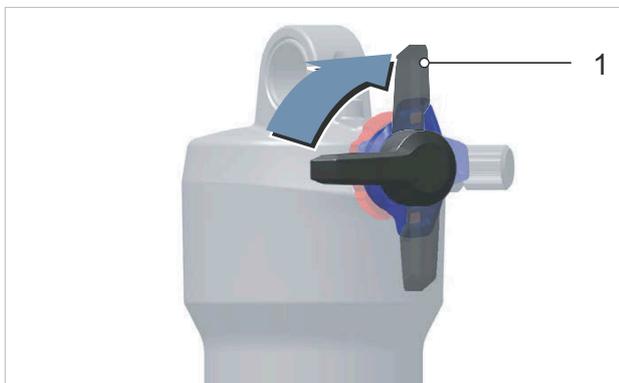


Illustration 189 : Position fermée (1) du réglage de la compression (noir)

- ▶ Placez le **levier de blocage (amortisseur arrière)** en position fermée (1).

⇒ L'amortisseur arrière est verrouillé.

6.16.4.3 Ouvrir un amortisseur arrière ROCKSHOX

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- ✓ Régler l'amortisseur de détente de l'amortisseur arrière (voir le chapitre 6.4.15)
- ✓ Le vélo électrique est à l'arrêt.

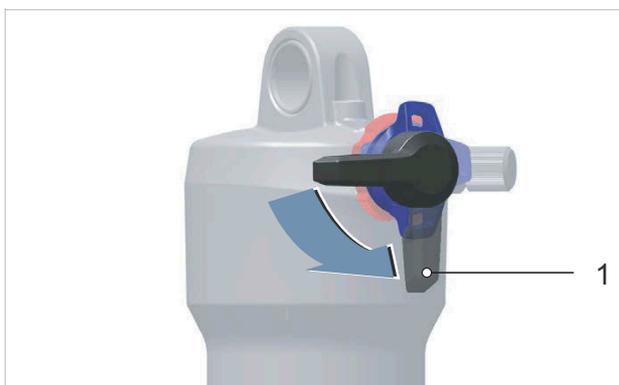


Illustration 190 : Position ouverte (1) du réglage de la compression (noir)

- ▶ Placez le **levier de blocage (amortisseur arrière)** en position ouverte (1).

⇒ L'amortisseur arrière est ouvert.

6.16.4.4 Activer le seuil d'un amortisseur arrière ROCKSHOX

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- ✓ Le sag du vélo électrique est réglé.
- ✓ L'amortissement de détente du vélo électrique est réglé.
- ✓ Le vélo électrique est à l'arrêt.

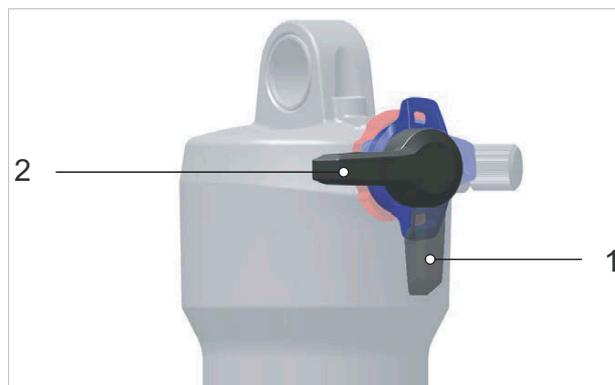


Illustration 191 : Position ouverte (1) et position du seuil (2) sur l'amortisseur arrière (noir)

- ▶ Placez le **levier de blocage (amortisseur arrière)** dans la position du seuil (2).

⇒ Le mode Seuil est activé.

- ▶ Pour accroître la sensibilité aux petites irrégularités, tournez le **réglage de la compression** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour réduire l'amortissement et la dureté de la compression et augmenter la vitesse de compression.



Illustration 192 : Régler le dispositif de réglage de la compression sur un niveau plus dur

6.16.4.5 Verrouiller l'amortisseur arrière SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement



ATTENTION

Risque de chute en cas d'amortisseur arrière endommagé

L'amortisseur arrière peut être endommagé s'il est comprimé par une charge importante. Ceci peut entraîner un accident et des blessures.

- ▶ Ne bloquez jamais la suspension sur les chemins accidentés ou en cas de forte sollicitation de la suspension.

- ✓ Le sag du vélo électrique est réglé.
- ✓ L'amortissement de détente du vélo électrique est réglé.
- ✓ Le vélo électrique est à l'arrêt.

6.16.4.6 Ouvrir l'amortisseur arrière SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- ✓ Le sag du vélo électrique est réglé.
- ✓ L'amortissement de détente du vélo électrique est réglé.
- ✓ Le vélo électrique est à l'arrêt.

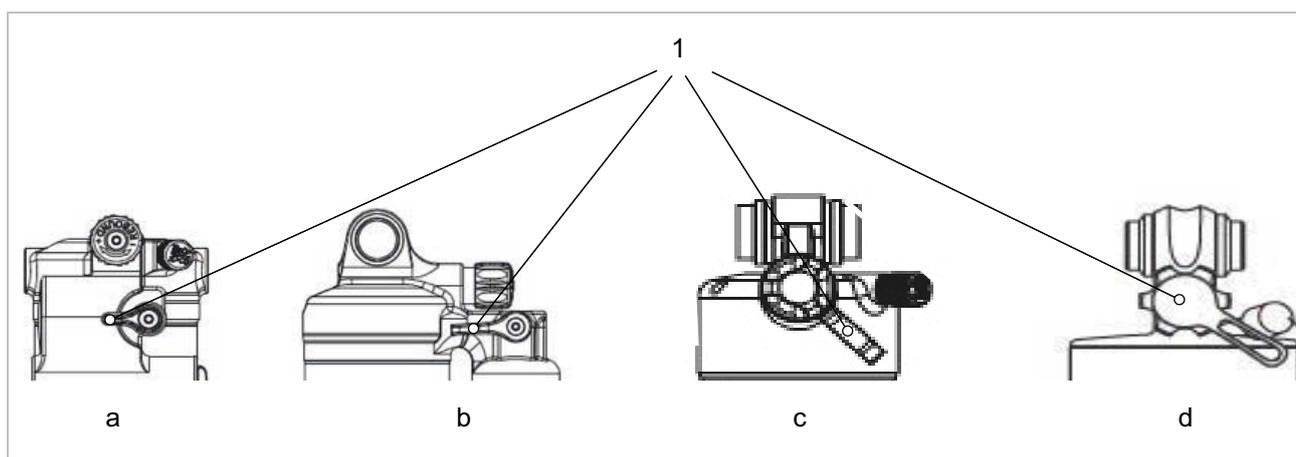


Illustration 193 : Position du réglage de détente SR Suntour (amortisseur arrière) sur un amortisseur arrière Triair2 (a), Triair (b), EDGE-comp (c), EDGE (d)

- ▶ Placez le **levier de blocage (amortisseur arrière)** ou le cas échéant la manette de verrouillage sur la télécommande au guidon en position LOCKOUT.

⇒ L'amortisseur arrière est verrouillé.

- ▶ Placez le **levier de blocage (amortisseur arrière)** ou le cas échéant la manette de verrouillage sur la télécommande au guidon en position OPEN.

⇒ L'amortisseur arrière est ouvert.

6.16.5 Régler l'amortisseur de compression de l'amortisseur arrière

Avec un réglage optimal, l'amortisseur arrière se comprime rapidement et sans obstacle lors du franchissement d'irrégularités et amortit les irrégularités. La traction est préservée (ligne bleue).

La selle se relève légèrement lorsque les irrégularités sont amorties (ligne verte).

L'amortisseur de compression comprend 2 réglages :

- Dur et
- Souple.



Illustration 194 : Comportement optimal de l'amortisseur arrière sur des irrégularités

Dur

Avec un amortisseur de compression à réglage dur, l'amortisseur arrière se déplace plus haut dans la course de suspension. Ceci améliore l'efficacité du pédalage et aide le cycliste à conserver son élan lors d'une conduite dans des terrains vallonnés réguliers et dans les virages.

Sur des terrains cahoteux, les sensations de compression sont un peu plus dures.

Souple

Effet : l'amortisseur se comprime rapidement et sans problème. Ceci aide le cycliste à conserver son élan et sa vitesse lors de trajets sur des terrains cahoteux.

Sur des terrains cahoteux, les sensations de compression sont un peu moins dures.

6.16.5.1 Régler l'amortisseur de compression 3C de l'amortisseur arrière SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement



Risque de chute en cas d'amortisseur arrière endommagé

L'amortisseur arrière peut être endommagé s'il est comprimé par une charge importante. Ceci peut entraîner un accident et des blessures.

- Ne réglez jamais l'amortisseur arrière sur le réglage dur [FIRM] sur un terrain accidenté ou en cas de forte sollicitation de la suspension.

Les amortisseurs arrière SR SUNTOUR Triair, Triair2 et EDGE-com sont dotés d'un amortisseur de compression 3C avec 3 réglages pour ajuster l'amortissement de compression à toutes les conditions de trail.

Réglage souple [OPEN]

En réglage OPEN, l'amortissement de compression est réduit. L'huile circule facilement dans le circuit de l'amortisseur. L'amortisseur arrière réagit alors au terrain avec une sensibilité maximale.

Le réglage OPEN convient pour les cyclistes légers ou les terrains secs et poussiéreux nécessitant une traction maximale.

Réglage moyen

Le réglage moyen convient pour le franchissement de sections de chemin sur lesquelles l'amortissement de compression doit être activé pour pouvoir y pédaler convenablement.

Réglage dur [FIRM]

Le réglage FIRM n'est pas un blocage de l'amortisseur arrière. Toutefois, le réglage FIRM offre une résistance importante au poids et à la compression causée par le mouvement des pédales.

Le réglage FIRM est idéal pour le pédalage en danseuse, afin de réduire les oscillations indésirables ou dans les descentes nécessitant un appui maximal.

Style de trail	Réglage de compression		
	Ouvert	Moyen	Verrouillé
Descente accidentée	confortable		
Descente lisse	confortable	bon soutien	
Montée technique		bon soutien	stable
Montée sans friction			stable
Descente sablonneuse	confortable		
Montée sablonneuse		bon soutien	stable
Descente boueuse	confortable		
Montée boueuse		bon soutien	stable

6.16.5.2 Régler l'amortisseur de compression 2C de l'amortisseur arrière SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement



ATTENTION

Risque de chute en cas d'amortisseur arrière endommagé

L'amortisseur arrière peut être endommagé s'il est comprimé par une charge importante. Ceci peut entraîner un accident et des blessures.

- Ne réglez jamais l'amortisseur arrière sur le réglage dur [FIRM] sur un terrain accidenté ou en cas de forte sollicitation de la suspension.

Les amortisseurs arrière SR SUNTOUR EDGE plus 2CR sont équipés d'un amortisseur de compression 2C avec 2 réglages : OPEN et FIRM.

Réglage souple [OPEN]

En réglage OPEN, l'amortissement de compression est réduit. L'huile circule facilement

dans le circuit de l'amortisseur. L'amortisseur arrière réagit alors au terrain avec une sensibilité maximale.

Le réglage OPEN convient pour les cyclistes légers ou les terrains secs et poussiéreux nécessitant une traction maximale.

Réglage dur [FIRM]

Le réglage FIRM n'est pas un blocage de l'amortisseur arrière. Toutefois, le réglage FIRM offre une résistance importante au poids et à la compression causée par le mouvement des pédales.

Le réglage FIRM est idéal pour le pédalage en danseuse, afin de réduire les oscillations indésirables ou dans les descentes nécessitant un appui maximal.

Terrain	Réglage	
	OPEN	FIRM
Descente accidentée	x	
Descente lisse	x	
Montée technique		x
Montée sans friction		x
Descente sablonneuse	x	
Montée sablonneuse		x
Descente boueuse	x	
Montée boueuse		x

- Réglez le **levier de compression (amortisseur arrière)** soit sur le réglage souple [OPEN] soit sur le réglage dur [FIRM].

EDGE LOR8



Tableau 359 : Levier de compression (amortisseur arrière) (1) sur amortisseur arrière EDGE plus 2CR

6.16.5.3 Régler l'amortisseur de compression Lowspeed de l'amortisseur arrière SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Les amortisseurs arrière SR SUNTOUR EDGE LOR8 sont équipés d'un amortisseur de compression Lowspeed avec 2 réglages : OPEN et FIRM. L'amortisseur arrière peut être réglé en continu entre les deux réglages.

Réglage souple [OPEN]

En réglage OPEN, l'amortisseur arrière réagit au terrain rapidement et avec une grande sensibilité, en assurant une traction maximale.

Le réglage OPEN convient pour les terrains présentant de nombreuses petites irrégularités rapides.

Le réglage OPEN ne convient pas aux terrains avec de fortes irrégularités et des bordures. Le

risque d'un impact de la suspension en fin de course est ici très élevé.

Réglage dur [FIRM]

En réglage FIRM, l'amortisseur arrière se comprime plus lentement. Le réglage dur correspond à un blocage de 80 %.

Le réglage FIRM convient aux terrains avec de fortes irrégularités et des bordures à angle droit.

Le réglage FIRM ne convient pas aux terrains avec de petites irrégularités rapides. Le vélo électrique a ici une mauvaise traction. Par ailleurs, l'amortisseur arrière n'utilise pas la totalité de sa course de suspension.

Terrain	Réglage		
	FIRM	Réglage intermédiaire	OPEN
Nombreuses petites irrégularités rapides	x	x	
Grandes irrégularités et bordures à angle droit		x	x

- Réglez le **levier de compression (amortisseur arrière)** sur le réglage souple [OPEN], sur le réglage dur [FIRM] ou sur n'importe quelle position intermédiaire entre les deux réglages.

EDGE LOR8



Tableau 360 : Levier Low-Speed (amortisseur arrière) (1) sur amortisseur arrière EDGE LOR8

6.17 Utiliser le système d'entraînement électrique SHIMANO 8000

6.17.1 Démarrer le système d'entraînement

⚠ ATTENTION

Risque de chute en cas de non-préparation au freinage

Le système d'entraînement démarré peut être activé par une pression sur la pédale. Si l'entraînement est activé accidentellement et que l'utilisateur n'arrive pas à accéder au frein, ceci peut entraîner une chute et des blessures.

- ▶ Ne démarrez jamais le système d'entraînement électrique, ou arrêtez-le immédiatement, s'il n'est pas possible d'accéder au frein de manière sûre.
-
- ✓ Une batterie suffisamment chargée est installée dans le vélo électrique.
 - ✓ Ne placez jamais les pieds sur les pédales pendant le démarrage. Le déplacement des pédales pendant le démarrage génère une erreur système.
 - ✓ La batterie est bien fixée. La clé est retirée.
 - ✓ Le système ne peut pas être démarré pendant le processus de chargement.

Il existe deux possibilités pour démarrer le système d'entraînement :

6.17.1.1 Démarrage via l'écran

- ▶ Appuyez pendant 2 secondes sur la **touche Marche/Arrêt (écran)**.

6.17.1.2 Démarrage via la batterie

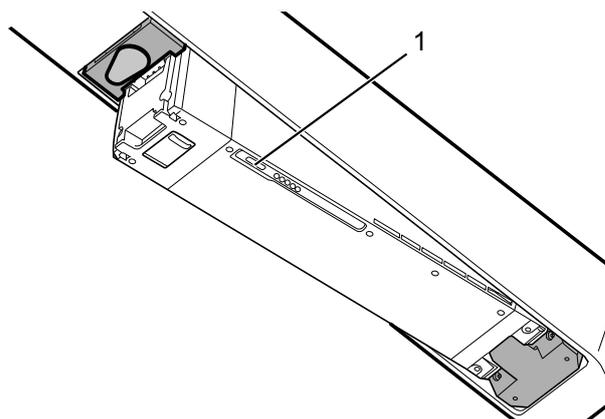


Illustration 195 : Touche Marche/Arrêt sur la batterie

- ▶ Appuyez brièvement sur la **touche Marche/Arrêt (batterie)**.
- ⇒ La LED s'allume et indique la capacité restante de la batterie.
- ⇒ Si le système d'entraînement est démarré, l'entraînement est activé dès que la pédale est déplacée avec une force suffisante.

6.17.2 Arrêter le système d'entraînement

Dix minutes après la dernière instruction, le système s'arrête automatiquement.

Il existe deux possibilités pour arrêter le système d'entraînement :

6.17.2.1 Arrêt via l'écran

- ▶ Appuyez pendant 2 secondes sur la **touche Marche/Arrêt (écran)**.

6.17.2.2 Arrêt via la batterie

- ▶ Appuyez pendant 6 secondes sur la **touche Marche/Arrêt (batterie)**.
- ⇒ Si le système d'entraînement est démarré, l'entraînement est activé dès que la pédale est déplacée avec une force suffisante.

6.18 Utiliser l'ordinateur de bord



Risque de chute par distraction

Une mauvaise concentration dans le trafic accroît le risque d'accident. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves.

- ▶ Ne vous laissez jamais distraire par l'ordinateur de bord.
- ▶ Pour saisir des commandes sur l'ordinateur de bord autres que le changement de niveau d'assistance, arrêtez le vélo électrique. Introduisez des données uniquement à l'arrêt.

Remarque

- ▶ N'utilisez jamais l'ordinateur de bord comme poignée. Si le vélo électrique est soulevé par l'ordinateur de bord, l'ordinateur de bord peut subir des dommages irréparables.

Le vélo électrique est commandé par quatre touches sur l'ordinateur de bord.

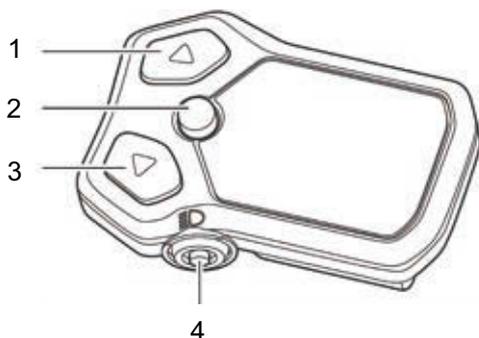


Illustration 196 : SHIMANO SC-E5003 ordinateur de bord

- | | |
|---|---------------------|
| 1 | Touche Haut |
| 2 | Touche de sélection |
| 3 | Touche Bas |
| 4 | Touche d'éclairage |

6.18.1 Utiliser les feux

- ✓ Le système d'entraînement électrique est démarré.
- ▶ Appuyez sur la **touche d'éclairage**.
- ⇒ Les *feux* s'allument.

6.18.2 Utiliser l'assistance de poussée



Risque de blessures causées par les pédales et roues

Les pédales et la roue d'entraînement tournent lorsque l'assistance de poussée est utilisée. Lorsque vous utilisez l'assistance de poussée, si les roues ne sont pas en contact avec le sol (par exemple si vous portez le vélo sur un escalier ou que vous chargez un porte-vélos), il existe un risque de blessure.

- ▶ Utilisez la fonction d'assistance de poussée uniquement lorsque vous poussez le vélo électrique.
- ▶ Pendant l'utilisation de l'assistance de poussée, le vélo électrique doit être guidé de manière sûre avec les deux mains.
- ▶ Prévoyez un espace suffisant pour le déplacement des pédales.

- ✓ Le vélo électrique est à l'arrêt.

- 1 Maintenez la **touche Bas** enfoncée jusqu'à ce que le symbole d'assistance de poussée s'affiche.

- ⇒ Le symbole d'assistance de poussée s'affiche. L'assistance de poussée est activée.

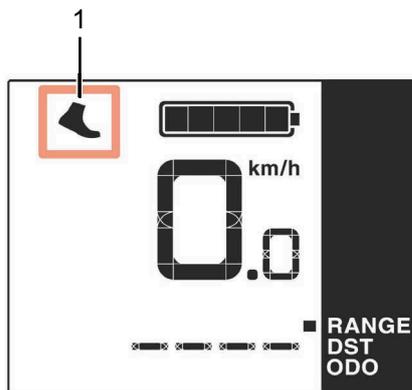


Illustration 197 : Symbole d'assistance de poussée activée (1)

- 2** Poussez le vélo électrique tout en enfonçant la **touche Bas**.

- ⇒ L'assistance de poussée facilite la poussée. La vitesse maximale est de 6 km/h.

- 3** Relâchez la **touche Bas**.

- ⇒ L'assistance de poussée cesse de faciliter la poussée.

- ⇒ Si aucune autre action n'est effectuée après l'activation de l'assistance de poussée, l'assistance de poussée est automatiquement désactivée. L'ordinateur de bord revient au niveau d'assistance sélectionné avant la poussée.

- 4** Appuyez sur la **touche Haut**.

- ⇒ L'assistance de poussée est désactivée.

6.18.3 Sélectionner le niveau d'assistance

- ▶ Appuyez sur la **touche Haut** pour augmenter le niveau d'assistance.
- ▶ Appuyez sur la **touche Bas** pour diminuer le niveau d'assistance.

6.18.4 Basculer entre les données de trajet

- ▶ Appuyez plusieurs fois sur la **touche de sélection** jusqu'à ce que les données de trajet souhaitées s'affichent.

Les données de trajet affichées changent à chaque appui sur la **touche de sélection**, dans l'ordre suivant :

Affichage	Fonction
GEAR	Vitesse actuellement sélectionnée (uniquement visible avec changement de vitesse électronique)
RANGE	Autonomie pour le niveau d'assistance sélectionné. L'ordinateur de bord recalcule cet affichage à chaque changement du niveau d'assistance.
DST	Distance parcourue
ODO	Kilométrage total

Tableau 361 : Données de trajet

6.18.5 Réinitialiser la distance parcourue (DST)

- 1** Appuyez à plusieurs reprises sur la **touche de sélection**.

- ⇒ La distance parcourue (DST) s'affiche.

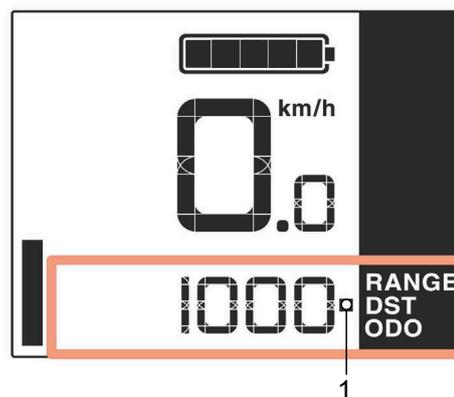


Illustration 198 : La distance parcourue (DST) est activée

- 2** Maintenez la **touche de sélection** enfoncée.

- ⇒ Le nombre affiché pour la distance parcourue clignote.

- 3** Appuyez sur la **touche de sélection**.

- ⇒ Le chiffre 0 s'affiche. Les données de voyage sont réinitialisées.

6.18.6 Définir les unités d'affichage

L'ordinateur de bord peut afficher la vitesse, la distance parcourue et la distance totale en kilomètres ou en miles.

Une connexion à E-TUBE PROJECT (version PC) doit être établie.

- ▶ Contactez le revendeur spécialisé.

6.18.7 Définir la vitesse au démarrage

Avec les changements de vitesse électriques, il est possible de sélectionner une vitesse au démarrage.

Une connexion à E-TUBE PROJECT (version PC) doit être établie.

- ▶ Contactez le revendeur spécialisé.

6.19 Utiliser l'ordinateur de bord



ATTENTION

Risque de chute par distraction

Une mauvaise concentration dans le trafic accroît le risque d'accident. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves.

- ▶ Ne vous laissez jamais distraire par l'ordinateur de bord.
- ▶ Pour saisir des commandes sur l'ordinateur de bord autres que le changement de niveau d'assistance, arrêtez le vélo électrique. Introduisez des données uniquement à l'arrêt.

Remarque

- ▶ N'utilisez jamais l'ordinateur de bord comme poignée. Si le vélo électrique est soulevé par l'ordinateur de bord, l'ordinateur de bord peut subir des dommages irréparables.

Le vélo électrique est commandé par l'ordinateur de bord (II) et l'unité de commande de gauche (I).

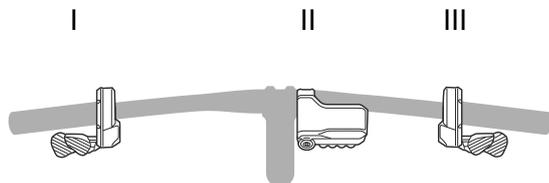


Illustration 199 : Aperçu de la position des unités de commande

Une unité de commande du changement de vitesse ou une manette de vitesse se trouve sur le guidon. Selon le modèle, différents commutateurs peuvent être présents :

- Unité de commande de changement de vitesse à 5 commutateurs
- Unité de commande de changement de vitesse à 3 commutateurs
- Unité de commande de changement de vitesse à 2 commutateurs
- Unité de commande de changement de vitesse type MTB.

Unité de commande de changement de vitesse à 5 commutateurs

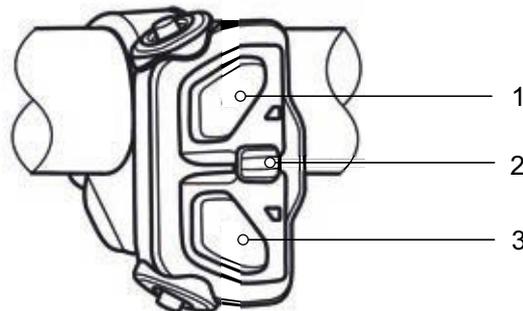


Illustration 200 : Aperçu de l'unité de commande à 3 commutateurs

- 1 **Commutateur X**
- 2 **Commutateur A**
- 3 **Commutateur Y**

Unité de commande de changement de vitesse à 3 commutateurs

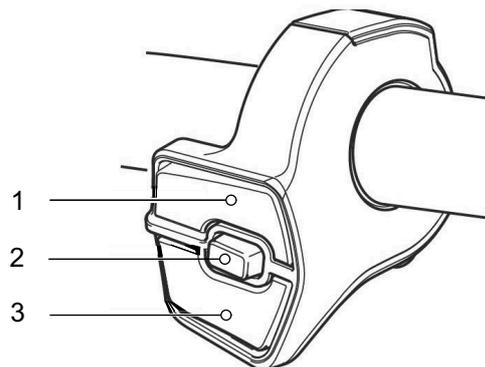


Illustration 201 : Aperçu de l'unité de commande à 3 commutateurs

- 1 **Commutateur X**
- 2 **Commutateur A**
- 3 **Commutateur Y**

Unité de commande de changement de vitesse à 2 commutateurs

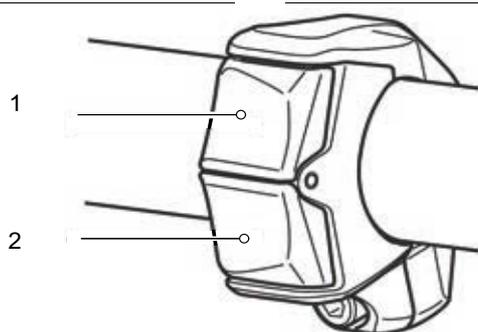


Illustration 202 : Unité de commande à 2 commutateurs

- 1 **Commutateur X**
- 2 **Commutateur Y**

Unité de commande de changement de vitesse type MTB

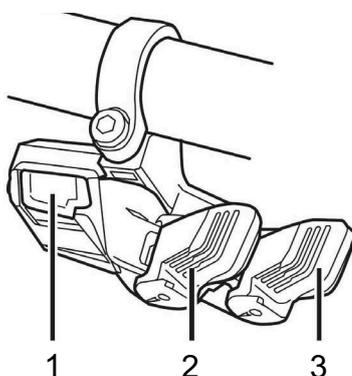


Illustration 203 : Unité de commande type MTB

- 1 **Commutateur A**
- 2 **Commutateur Y**
- 3 **Commutateur X**

Fonctions de l'unité de commande de changement de vitesse de droite

Commutateur	Fonction
X	Enclencher une vitesse supérieure (type 5, 3, 2) Enclencher une vitesse inférieure (type MTB)
Y	Enclencher une vitesse inférieure (type 5, 3, 2) Enclencher une vitesse supérieure (type MTB)
A	Basculer entre le changement de vitesse automatique et manuel

Si l'unité de commande du changement de vitesse ne comporte pas de commutateur A, la **touche de fonction** prend en charge ces fonctions.

Fonctions de l'unité de commande de changement de vitesse de gauche

Commutateur	Fonction
X	Pendant la conduite : augmenter le niveau d'assistance Pendant le réglage : Déplacer le curseur ou modifier un paramètre
Y	Pendant la conduite : réduire le niveau d'assistance Pendant le réglage : Déplacer le curseur ou modifier un paramètre
A	Pendant la conduite : basculer entre les affichages de départ sur l'écran Pendant le réglage : changer d'écran / confirmer la modification d'un paramètre

Si l'unité de commande du changement de vitesse ne comporte pas de commutateur A, la **touche de fonction** prend en charge ces fonctions.

6.19.1 Utiliser les feux

- ✓ Le système d'entraînement doit être démarré.
- ▶ Appuyez sur la **touche des feux**.
- ⇒ Les feux s'allument. Le symbole de feux est affiché à l'écran.
- ▶ Appuyez sur la **touche des feux**.
- ⇒ Les feux s'éteignent.

6.19.2 Utiliser l'assistance de poussée



Blessure par les pédales

En raison de la construction, les pédales peuvent tourner lors de l'utilisation de l'assistance de poussée.

- ▶ Pendant l'utilisation de l'assistance de poussée, le vélo doit être guidé de manière sûre avec les deux mains.
- ▶ Prévoyez un espace suffisant pour le déplacement des pédales.

L'assistance de poussée aide le cycliste à pousser le vélo. La vitesse maximale est alors de 6 km/h. La force de traction de l'assistance de poussée et sa vitesse peuvent être influencées par la vitesse (rapport) sélectionnée. Pour ménager l'entraînement, la première vitesse est recommandée en montée.

6.19.2.1 Sélectionner le niveau d'assistance PIED

- ▶ Appuyez sur le commutateur Y (à gauche) pendant environ 2 secondes.
- ⇒ Le niveau d'assistance PIED s'affiche.
- ⇒ Si un signal d'avertissement retentit pendant le processus de commutation, il est impossible de basculer vers le niveau d'assistance PIED. Ceci peut être dû au fait que la vitesse actuelle n'est pas de 0 km/h, qu'une pression a été exercé sur les pédales, etc.
- ▶ Relâchez le commutateur Y (à gauche).

6.19.2.2 Démarrer l'assistance de poussée

- ▶ Appuyez sur le commutateur Y (à gauche) pour démarrer l'assistance de poussée.

Arrêter l'assistance de poussée

- ▶ Relâchez le **commutateur Y (à gauche)** pour arrêter l'assistance de poussée.

6.19.2.3 Quitter le niveau d'assistance PIED

- ▶ Appuyez sur le **commutateur X (à gauche)** pour passer du niveau d'assistance PIED au dernier niveau d'assistance précédemment utilisé.
- ▶ Si le **commutateur Y (à gauche)** n'est pas enfoncé pendant plus d'une minute, le niveau d'assistance précédemment sélectionné est réactivé.

6.19.2.4 Sélectionner le niveau d'assistance

Les niveaux d'assistance suivants sont disponibles :

Affichage	Détails
BOOST	Assistance élevée
TRAIL	Assistance normale
ECO	Assistance limitée
OFF	Assistance arrêtée
PIED	Assistance de poussée activée

Tableau 362 : Aperçu des niveaux d'assistance

- ▶ Appuyez brièvement sur le **commutateur Y (à gauche)** pour augmenter le niveau d'assistance.
- ▶ Appuyez sur le **commutateur X (à gauche)** pour diminuer le niveau d'assistance.

6.19.3 Basculer entre les informations de voyage

Il est possible de basculer entre les informations de voyage affichées.

- ▶ Appuyez plusieurs fois brièvement sur la **touche (écran)** ou le **commutateur A (à gauche)** jusqu'à ce que l'*information de voyage* recherchée s'affiche.

Affichage	Fonction
DST	Distance parcourue depuis la dernière réinitialisation
ODO	Affichage de la distance totale parcourue (non modifiable)
MODE	Autonomie prévue selon la charge restante de la batterie *1
TPS	Temps de trajet possible *1 *2 *3
MOY	Vitesse moyenne *3
MAX	Vitesse maximale atteinte *3
CADENCE	Nombre de tours de manivelle par minute *3

Tableau 363 : Informations de voyage

*1 Les chiffres de distance parcourue possible sont des approximations qui doivent uniquement être utilisées comme références.

*2 Ces données sont affichées comme suit :

1. MODE
2. HAUT
3. NORM
4. ECO

*3 Affichage optionnel.

6.19.3.1 Ouvrir le menu de réglage

✓ Il est uniquement possible de modifier les paramètres lorsque le vélo est à l'arrêt.

- ▶ Appuyez sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

- ▶ Appuyez à nouveau brièvement sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** pour déplacer le marqueur dans le menu.

Affichage	Fonction
EFFACER	Supprimer les réglages
HORLOGE	Régler l'heure
START MODE	Définir le développement de démarrage
RÉTRO-ÉCLAIRAGE	Régler le rétroéclairage
LUMINOSITÉ	Régler la luminosité de l'écran
BIP	Activer et désactiver le signal sonore
UNITÉ	Définir l'unité de distance parcourue en km/h/ Mh
LANGUE	Définir la langue
COULEUR POLICE	Définir le paramètre de couleur
RÉGLER	Réglage du changement de vitesse électronique
RÉGLAGES DU CHANGEMENT DE VITESSE	Ajustement du point de changement de vitesse
RECOMMANDATION DE CHANGEMENT DE VITESSE	Activer et désactiver la recommandation de changement de vitesse
RÉINITIALISE DÉR ARR	Active la réinitialisation du dérailleur arrière
QUIT.	Retour à l'écran principal

Tableau 364 : Informations de voyage

6.19.3.2 Fermer le menu de réglage

- ▶ Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que QUIT. soit marqué.

- ▶ Appuyez sur la **touche de fonction** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ Le *menu de réglage* se ferme.

6.19.3.3 Effacer les informations de voyage

La distance parcourue DST peut être supprimée. Si la distance est supprimée, TEMP, MOY et MAX sont également supprimés.

✓ Le *menu de réglage* est ouvert.

▶ Appuyez brièvement à plusieurs reprises sur le **commutateur Y (à gauche)** ou le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce qu'EFFACER soit affiché.

▶ Appuyez sur la **touche de fonction** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ Trois choix sont disponibles :

Affichage	Fonction
QUIT.	Retour à l'écran principal
DST	Supprimer les informations de voyage
PRÉ-RÉGLAGE	Réinitialisation des paramètres de l'ordinateur de bord *

Tableau 365 : Possibilités de modification des informations de voyage

⇒ * Les éléments et valeurs standard pouvant être réinitialisés par [Pré-réglage] sont les suivants :

Fonction	Réglage
RÉTRO-ÉCLAIRAGE	ON
BIP	ON
UNITÉ	km
LANGUE	English
LUMINOSITÉ	3
COULEUR POLICE	Blanc

Tableau 366 : Possibilités de modification des informations de voyage

▶ Appuyez brièvement sur le **commutateur Y (à gauche)** ou sur le **commutateur X (à gauche)** jusqu'à ce que DST soit marqué.

▶ Appuyez sur la **touche de fonction** ou sur le **commutateur A (à gauche)**.

⇒ Les données sont supprimées.

⇒ L'écran revient à l'écran de départ.

6.20 Utiliser l'ordinateur de bord



ATTENTION

Risque de chute par distraction

Une mauvaise concentration dans le trafic accroît le risque d'accident. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves.

- ▶ Ne vous laissez jamais distraire par l'ordinateur de bord.
- ▶ Pour saisir des commandes sur l'ordinateur de bord autres que le changement de niveau d'assistance, arrêtez le vélo électrique. Introduisez des données uniquement à l'arrêt.

Remarque

- ▶ N'utilisez jamais l'ordinateur de bord comme poignée. Si le vélo électrique est soulevé par l'ordinateur de bord, l'ordinateur de bord peut subir des dommages irréparables.

Le vélo électrique est commandé par l'ordinateur de bord (II) et l'unité de commande de gauche (I).

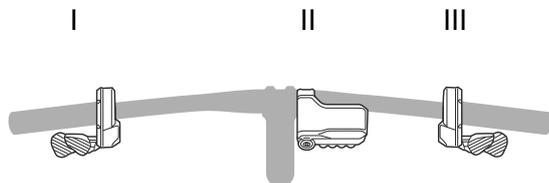


Illustration 204 : Aperçu de la position des unités de commande

Jusqu'à trois unités de commande différentes peuvent être présentes :

- Unité de commande à 3 commutateurs
- Unité de commande à 2 commutateurs
- Unité de commande type MTB

Unité de commande à 3 commutateurs

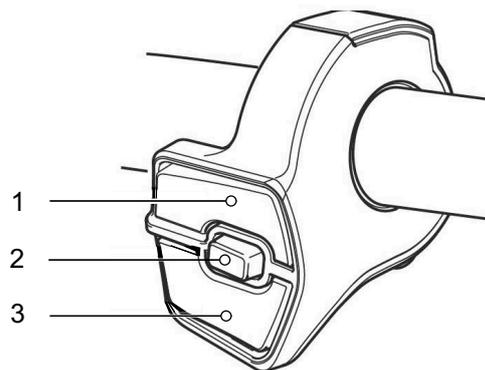


Illustration 205 : Aperçu de l'unité de commande à 3 commutateurs

- 1 Commutateur X
- 2 Commutateur A
- 3 Commutateur Y

Unité de commande à 2 commutateurs

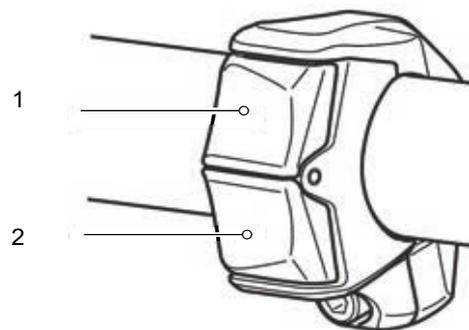


Illustration 206 : Unité de commande à 3 commutateurs

- 1 Commutateur X
- 2 Commutateur Y

Unité de commande type MTB

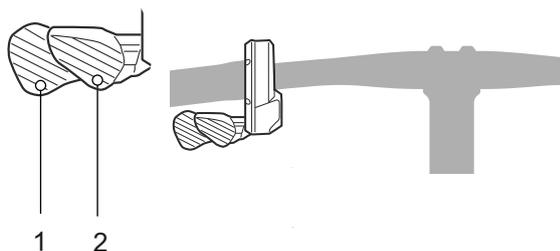


Illustration 207 : Unité de commande type MTB

- 1 Commutateur Y
2 Commutateur X

Unité de commande à droite sur le guidon

Commutateur	Fonction
PENDANT LA CONDUITE	
X	Passer à la vitesse supérieure
Y	Passer à la vitesse inférieure
A	Basculer entre le changement de vitesse automatique et manuel

Unité de commande à gauche sur le guidon

Commutateur	Fonction
PENDANT LA CONDUITE	
X	Augmenter le niveau d'assistance
Y	Réduire le niveau d'assistance
A	Changement des informations de trajet affichées
PENDANT LE RÉGLAGE	
X	Déplacer le curseur ou modifier les paramètres
Y	Déplacer le curseur ou modifier les paramètres
A	Changer d'affichage ou confirmer la modification des paramètres

Si l'unité de commande ne comporte pas de commutateur A, la touche de l'ordinateur de bord prend en charge ces fonctions.

L'ordinateur de bord comporte une touche (1) et un écran (2).

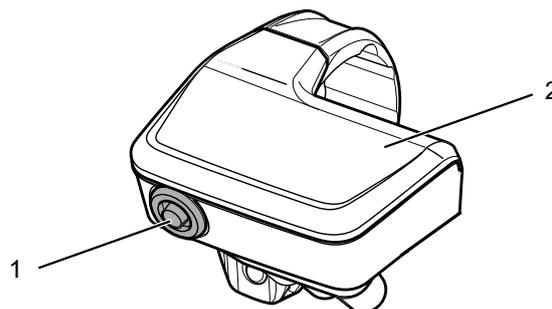


Illustration 208 : Détails de l'ordinateur de bord SC-EM800

Commutateur	Fonction
PENDANT LA CONDUITE	
TOUCHE	Changement des informations de trajet affichées
PENDANT LE RÉGLAGE	
	Changer d'affichage ou confirmer la modification des paramètres

6.20.1 Utiliser les feux

- Les feux sont soit toujours allumés soit toujours éteints. Ce réglage peut être modifié dans les paramètres système.

6.20.2 Sélectionner le niveau d'assistance

Les niveaux d'assistance suivants sont disponibles :

Affichage	Détails
BOOST	Assistance élevée
TRAIL	Assistance normale
ECO	Assistance limitée
OFF	Assistance arrêtée
PIED	Assistance de poussée activée

Tableau 367 : Aperçu des niveaux d'assistance

- Appuyez brièvement sur le **commutateur Y (à gauche)** pour augmenter le niveau d'assistance.
- Appuyez sur le **commutateur X (à gauche)** pour diminuer le niveau d'assistance.

6.20.3 Utiliser l'assistance de poussée



Blessure par les pédales

En raison de la construction, les pédales peuvent tourner lors de l'utilisation de l'assistance de poussée.

- ▶ Pendant l'utilisation de l'assistance de poussée, le vélo électrique doit être guidé de manière sûre avec les deux mains.
- ▶ Prévoyez un espace suffisant pour le déplacement des pédales.

L'assistance de poussée aide le cycliste à pousser le vélo. La vitesse maximale est alors de 6 km/h. La force de traction de l'assistance de poussée et sa vitesse peuvent être influencées par la vitesse (rapport) sélectionnée. Pour ménager l'entraînement, la première vitesse est recommandée en montée.

6.20.3.1 Sélectionner le niveau d'assistance PIED

- ▶ Appuyez longtemps sur le commutateur Y (à gauche).
- ⇒ Le niveau d'assistance PIED s'affiche.
- ⇒ Si un signal d'avertissement retentit pendant le processus de commutation, il est impossible de basculer vers le niveau d'assistance PIED. Ceci peut être dû au fait que la vitesse actuelle n'est pas de 0 km/h, qu'une pression a été exercé sur les pédales, etc.
- ▶ Relâchez le commutateur Y (à gauche).

6.20.3.2 Démarrer l'assistance de poussée

- ▶ Appuyez sur le commutateur Y (à gauche) pour démarrer l'assistance de poussée.

6.20.3.3 Arrêter l'assistance de poussée

- ▶ Relâchez le **commutateur Y (à gauche)** pour arrêter l'assistance de poussée.

6.20.3.4 Quitter le niveau d'assistance PIED

- ▶ Appuyez sur le **commutateur X (à gauche)** pour passer du niveau d'assistance PIED au dernier niveau d'assistance précédemment utilisé. Si le **commutateur Y (à gauche)** n'est pas enfoncé pendant plus d'une minute, le niveau d'assistance précédemment sélectionné est réactivé.

6.20.4 Basculer entre les informations de voyage

Il est possible de basculer entre les informations de voyage affichées.



Illustration 209 : Exemple du basculement de l'écran principal vers l'affichage DST

- ▶ Appuyez plusieurs fois brièvement sur la **touche (écran)** ou sur le **commutateur A** jusqu'à ce que l'*information de voyage* recherchée s'affiche. L'ordre est le suivant :

Affichage	Fonction
-	L'écran principal affiche la vitesse actuelle
DST	Distance parcourue depuis la dernière réinitialisation
ODO	Affichage de la distance totale parcourue (non modifiable)
MODE	Autonomie prévue selon la charge restante de la batterie *1
TPS	Temps de trajet *2
MOY	Vitesse moyenne *2
MAX	Vitesse maximale atteinte *2
CADENCE	Nombre de tours de manivelle par minute *2
HORLOGE	Heure *2

Tableau 368 : Informations de voyage

*1 L'autonomie n'a qu'une valeur indicative. Cette valeur n'est pas affichée en mode [OFF].

*2 L'affichage des valeurs est géré dans E-Tube Project.

6.21 Utiliser les freins



Risque de chute en cas de défaillance des freins

La présence d'huile ou de lubrifiant sur le disque de frein d'un frein à disque ou de jante d'un frein sur jante peut causer une défaillance complète des freins. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves.

- ▶ Ne laissez jamais de l'huile ou du lubrifiant entrer en contact avec le disque de frein ou les plaquettes de frein et la jante.
- ▶ Si les plaquettes de frein sont entrées en contact avec de l'huile ou du lubrifiant, adressez-vous à un revendeur spécialisé pour le nettoyage ou le remplacement des composants.

Un actionnement long et continu des freins (par exemple lors d'une longue descente) peut échauffer l'huile dans le système de freinage. Ceci peut générer une bulle de vapeur. Ceci entraîne une expansion de l'eau ou des bulles d'air présentes dans le système de frein. De ce fait, la course du levier peut être soudainement agrandie. Ceci peut causer une chute et des blessures graves.

- ▶ Lors des longues descentes, relâchez régulièrement les freins.
- ▶ Utilisez alternativement les freins avant et arrière.

Pendant le trajet, la force d'entraînement du moteur est arrêtée dès que le cycliste cesse d'appuyer sur les pédales. Le système d'entraînement électrique ne s'arrête pas lors du freinage.

- ▶ Pour obtenir un résultat de freinage optimal, n'appuyez pas sur les pédales pendant le freinage.

6.21.1 Utiliser le frein à main

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

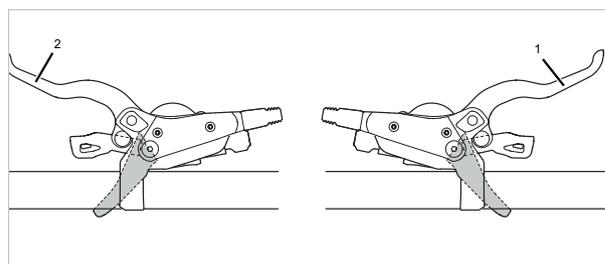


Illustration 210 : Frein à main arrière (1) et avant (2), exemple d'un frein SHIMANO

- ▶ Tirez le *frein à main* gauche pour actionner le frein avant.
- ▶ Tirez le levier de frein droit pour actionner le frein arrière.

6.21.2 Utiliser le frein à rétro-pédalage

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- 1 Appuyez sur la pédale un peu au-dessus de la position 9 heures - 3 heures.
- 2 Appuyez sur les pédales dans le sens contraire de la *marche* jusqu'à atteindre la vitesse souhaitée.

6.22 Changement de vitesse

La sélection d'une vitesse adéquate est nécessaire pour une conduite qui ménage le corps et un bon fonctionnement du système d'entraînement électrique. La fréquence de pédalage optimale est comprise entre 70 et 80 tours par minute.

- ▶ Interrompez brièvement le pédalage pendant le changement de vitesse. Ceci facilite le passage de la vitesse et réduit l'usure de la chaîne cinématique.

6.22.1 Utiliser le dérailleur

Le choix de la vitesse adaptée permet d'accroître la vitesse et l'autonomie en maintenant une force constante.

- ✓ Interrompez brièvement le pédalage pendant le changement de vitesse. Ceci facilite le passage de la vitesse et réduit l'usure de la chaîne cinématique. Cependant, maintenez la manivelle en mouvement lors du changement de vitesse.

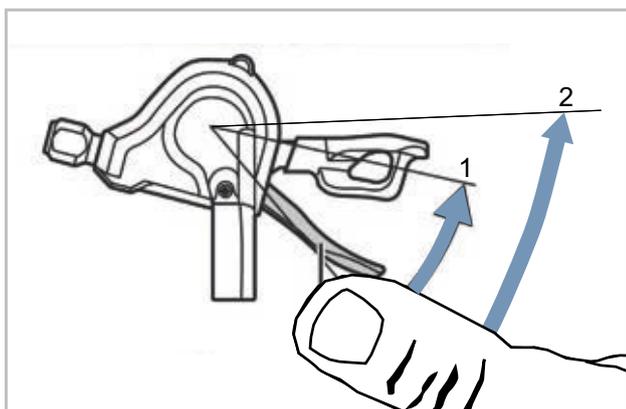


Illustration 211 : Changement de vitesse avec manette A, exemple d'un changement de vitesse SL-M315

La manette A passe à une vitesse supérieure du plus petit pignon au plus grand pignon.

- ▶ Placez la manette A en position 1.
 - ⇒ Le plateau supérieur est sélectionné.
- ▶ Placez la manette A en position 2.
 - ⇒ Le plateau situé deux niveaux au-dessus est sélectionné.

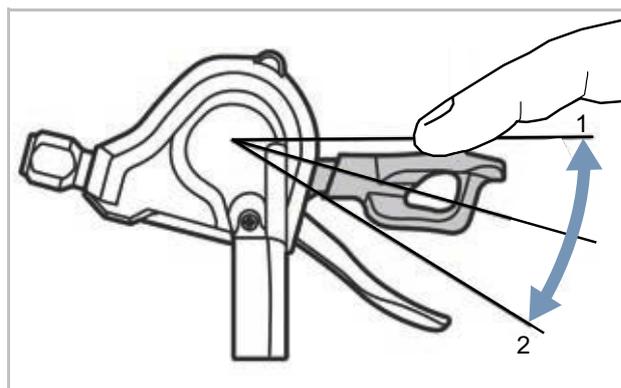


Illustration 212 : Changement de vitesse avec manette B, exemple d'un changement de vitesse SL-M315

La manette B passe à une vitesse inférieure du plus grand pignon au plus petit pignon. Il existe 2 possibilités pour passer à une vitesse inférieure :

- ▶ Placez la manette B en position 1.
 - ⇒ Le plateau inférieur est sélectionné.
- ▶ Placez la manette B en position 2.
 - ⇒ Le plateau inférieur est sélectionné.

Changer de vitesse

- ▶ Enclenchez la vitesse adéquate à l'aide de l'unité de changement de vitesse.
 - ⇒ Le changement de vitesse change la vitesse.
 - ⇒ La manette de vitesse revient à sa position de départ.
- ▶ En cas de blocage des changements de vitesse, nettoyez et lubrifiez le dérailleur arrière.

6.23 Utiliser la suspension et l'amortissement

6.23.1 Bloquer la suspension

Une suspension est destinée à amortir les inégalités du terrain, que ce soit sur des pistes cyclables accidentées, sur des chemins de terre ou en tout-terrain.

Sur des routes très bien asphaltées et dans les côtes, la suspension absorbe une part importante de l'énergie du moteur et des muscles. Ceci accroît la consommation d'énergie et affaiblit l'entraînement. Sur les chaussées asphaltées et dans les côtes, il est donc conseillé de bloquer la suspension.

C'est pourquoi certaines fourches de suspension sont dotées d'un verrouillage *en angl. Lockout* sur la couronne ou commandé à distance *en angl. remote lockout* au niveau du guidon.

	Mode	Utilisation
1	OPEN	Descentes
2	Position moyenne	terrain accidenté
3	LOCK	Côtes, routes asphaltées

6.23.1.1 Bloquer la fourche de suspension SR SUNTOUR



Tableau 369 : Verrou d'une fourche de suspension SR Suntour sur la couronne

► Tournez le verrou (1) sur la couronne dans le sens des aiguilles d'une montre en position LOCK.

⇒ La fourche de suspension est bloquée.

► Tournez le verrou (1) sur la couronne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre en position OPEN.

⇒ La fourche de suspension est ouverte.



Tableau 370 : Verrou d'une fourche de suspension SR Suntour sur le guidon

► Enfoncez le levier de blocage (1) sur le guidon.

⇒ La fourche de suspension est bloquée.

► Enfoncez le levier de déblocage (2) sur le guidon.

⇒ La fourche de suspension est ouverte.

6.23.2 Régler l'amortisseur de compression de la fourche de suspension

L'amortisseur de compression (*en anglais Compression*, abrégé en C) permet d'effectuer des modifications rapides pour adapter la réponse de compression de la fourche aux changements de terrain. Il est conçu pour effectuer des réglages pendant la conduite.

L'amortisseur de compression est utile dans les cas suivants :

- chaussées inégales
- forts déplacements de poids lors des franchissements, virages et freinages.

Avec un réglage optimal, la fourche de suspension oppose une résistance à la compression dans les terrains vallonnés, reste plus haut dans sa course de suspension et aide le cycliste à conserver sa vitesse lors du franchissement des sections vallonnées.

Avec un réglage optimal, la fourche de suspension se comprime rapidement et sans obstacle lors du franchissement d'irrégularités et amortit les irrégularités. La traction est préservée (ligne bleue). La fourche réagit rapidement au choc.

La tête de direction et le guidon se relèvent légèrement lorsque les irrégularités sont amorties (ligne verte).

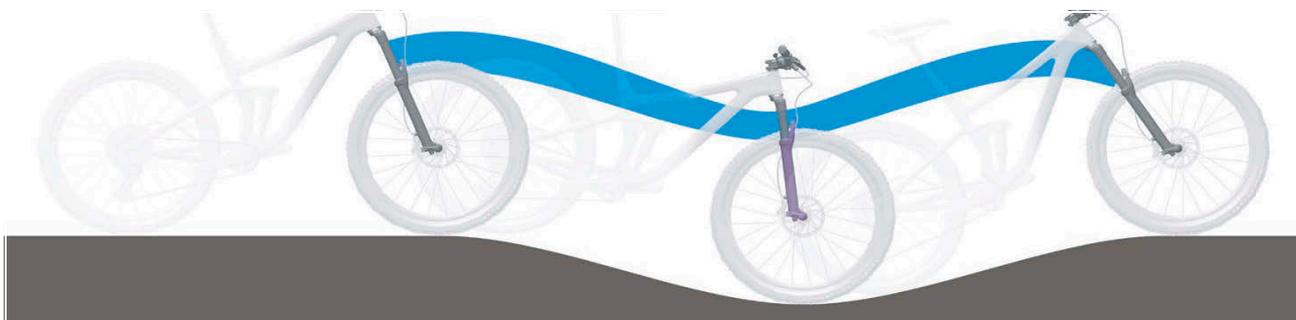


Illustration 213 : Comportement optimal en terrain vallonné

Amortisseur de compression avec réglage dur

- Effet : la fourche suspendue se déplace plus haut dans la course de suspension. Ceci aide le cycliste à conserver son élan lors d'une conduite dans des terrains vallonnés réguliers et dans les virages, à améliorer son efficacité et à conserver son élan.
- Sur des terrains cahoteux, les sensations de compression sont un peu plus dures.

Amortisseur de compression avec réglage souple

- Effet : la fourche de suspension se comprime rapidement et sans problème. Ceci aide le cycliste à conserver son élan et sa vitesse lors de trajets sur des terrains cahoteux.
- Sur des terrains cahoteux, les sensations de compression peuvent être moins dures.



6.23.2.1 Utiliser l'amortisseur de compression SR SUNTOUR High-Speed

Un déplacement rapide de la fourche de suspension peut être causé par exemple sur une piste de bosses ou lors d'un atterrissage après un saut.

Le réglage de l'amortisseur High-Speed permet de contrôler la réponse de la fourche en cas de

- chocs importants,
- petits chocs rapides (par exemple escalier ou piste de bosses) ou
- atterrissages après des sauts consécutifs rapides.

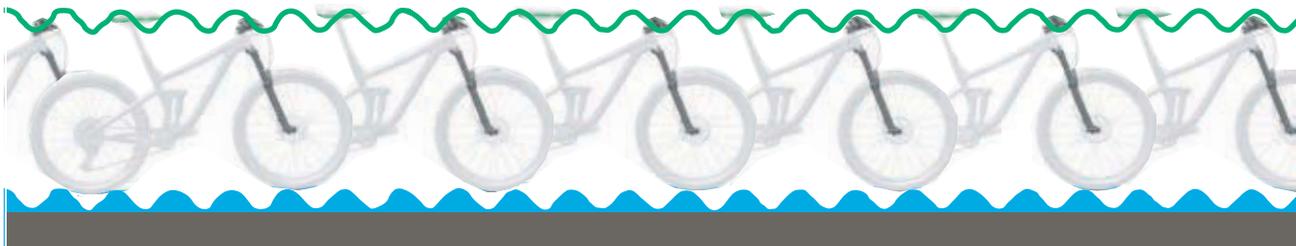


Illustration 214 : Mouvements du Highspeed

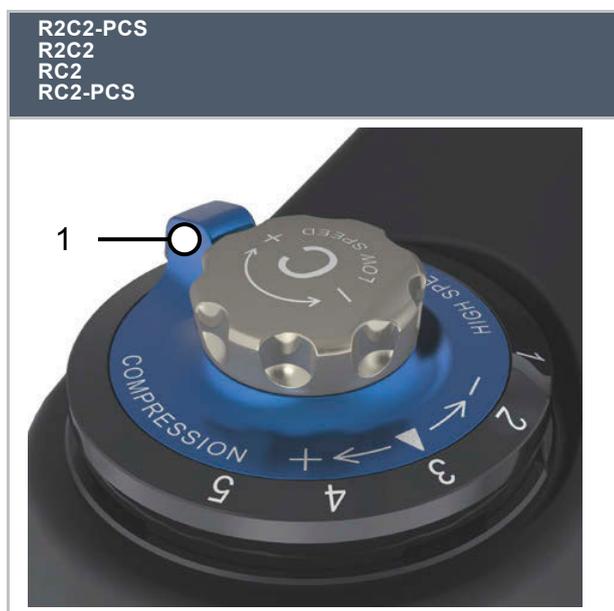


Tableau 371 : Manette High-Speed (1) de la fourche de suspension SR Suntour sur la couronne

- ▶ Tournez lentement dans le sens des aiguilles d'une montre la **manette du High-Speed (1)** sur la couronne.
 - ⇒ Le réglage de l'amortisseur de compression High-Speed est plus dur.
- ▶ Tournez lentement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre la **manette du High-Speed (1)** sur la couronne.
 - ⇒ Le réglage de l'amortisseur de compression High-Speed est plus souple.

6.23.2.2 Utiliser l'amortisseur de compression SR SUNTOUR Low-Speed

La fourche peut être compressée lentement, par exemple lors du franchissement de bosses.

Les réglages de l'amortisseur Lowspeed permettent de contrôler la réponse de la fourche en cas de

- sauts décalés
- déplacement du poids du corps ou de
- faible force appliquée.



Illustration 215 : Mouvements du Lowspeed

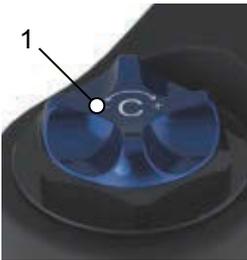
R2C2-PCS R2C2 RC2 RC2-PCS	RC-PCS RC	RLRC-PCS RLRC	LORC-PCS LORC
			

Tableau 372 : Manette Low-Speed (1) de la fourche de suspension SR Suntour sur la couronne

► Tournez lentement dans le sens des aiguilles d'une montre la **manette du Low-Speed (1)** sur la couronne.

⇒ Le réglage de l'amortisseur de compression Low-Speed est plus dur.

► Tournez lentement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre la **manette du Low-Speed (1)** sur la couronne.

⇒ Le réglage de l'amortisseur de compression Low-Speed est plus souple.

6.23.2.3 Bloquer une fourche suspendue ROCKSHOX

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement



Tableau 373 : Verrou d'une fourche de suspension ROCKSHOX sur la couronne de fourche

Ouvrir la suspension

- ▶ Tournez le **verrou** sur la couronne de fourche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre en position 1 ou
 - ▶ Enfoncez le **levier de blocage** sur le guidon.
- ⇒ La fourche de suspension est ouverte.

Bloquer la suspension

- ▶ Tournez le **verrou** sur la couronne de fourche dans le sens des aiguilles d'une montre en position 2 ou
 - ▶ Enfoncez le **levier de déblocage** sur le guidon.
- ⇒ La fourche de suspension est bloquée.
- ▶ Enfoncez le **levier de déblocage (2)** sur le guidon.
- ⇒ La fourche de suspension est ouverte.

6.23.2.4 Régler le seuil d'une fourche de suspension ROCKSHOX

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

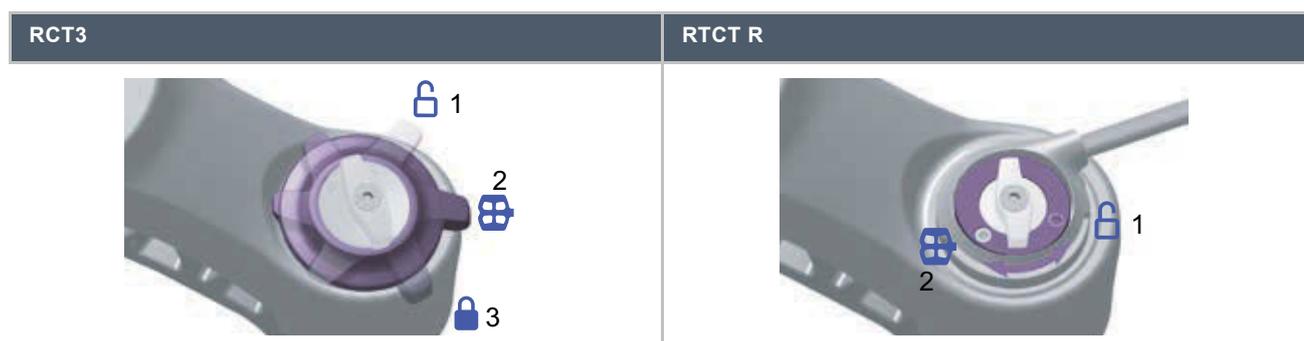


Tableau 374 : Réglage du seuil (2) ROCKSHOX sur la couronne de fourche

Régler le seuil

► **Verrou** sur la couronne de fourche en position 2.

⇒ Le mode Seuil est activé.

6.23.2.5 Utiliser l'amortisseur de compression ROCKSHOX High-Speed

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

L'amortisseur Highspeed est efficace dans les cas suivants :

- chocs importants,
- petits chocs rapides (par exemple escalier) ou
- atterrissages après des sauts consécutifs rapides.



Tableau 375 : Levier High-Speed (1) sur la couronne de la fourche de suspension ROCKSHOX

Réglage dur de l'amortisseur Highspeed

- ▶ Tournez lentement dans le sens des aiguilles d'une montre la **manette du High-Speed (1)** sur la couronne.
- ⇒ Le réglage de l'amortisseur de compression High-Speed est plus dur.

Réglage souple de l'amortisseur Highspeed

- ▶ Tournez lentement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre la **manette du High-Speed (1)** sur la couronne.
- ⇒ Le réglage de l'amortisseur de compression High-Speed est plus souple.

6.24 Stationnement

Remarque

La chaleur ou un rayonnement solaire direct peuvent faire monter la *pression des pneus* au-delà de la pression maximale admissible. Ceci peut entraîner une détérioration du *pneu*.

- ▶ Ne gardez jamais le vélo électrique au soleil.
- ▶ Les jours chauds, contrôlez régulièrement la *pression des pneus* et corrigez-la si nécessaire.

En raison de la construction ouverte, une pénétration d'humidité à des températures glaciales peut perturber certaines fonctions.

- ▶ Gardez toujours le vélo électrique sec et à l'abri du gel.
- ▶ Si le vélo électrique doit être utilisé à des températures inférieures à 3 °C, il doit tout d'abord faire l'objet d'une maintenance et être préparé pour l'utilisation hivernale par le revendeur spécialisé.

En raison du poids du vélo électrique, la béquille latérale risque de s'enfoncer dans un sol mou. Le vélo électrique risque de basculer et de chuter.

- ▶ Le vélo électrique peut uniquement être garé sur un sol plan et solide.

- 1 Arrêtez le système d'entraînement (voir le chapitre 6.18.2).
- 2 Après être descendu du vélo, déployez entièrement la béquille latérale avec le pied. Assurez-vous que le vélo soit stable.
- 3 Gardez soigneusement le vélo électrique et contrôlez sa stabilité.
- 4 Si le vélo électrique est garé en extérieur, recouvrez la selle d'un protège-selle.
- 5 Fermez le vélo électrique avec l'antivol.

- 6 Pour éviter les vols, retirez la batterie (voir le chapitre 6.7.1.1).
- 7 Nettoyez et entretenez le vélo électrique après chaque trajet, voir le chapitre 7.2.

Liste de contrôle après chaque trajet

Nettoyer		
<input type="checkbox"/>	Éclairage et réflecteurs	voir le chapitre 7.2.5
<input type="checkbox"/>	Frein	voir le chapitre 7.2.5
<input type="checkbox"/>	Fourche suspendue	voir le chapitre 7.2.1
<input type="checkbox"/>	Tige de selle suspendue	voir le chapitre 7.2.6
<input type="checkbox"/>	Amortisseur arrière	voir le chapitre 7.2.7
<input type="checkbox"/>	Pédale	voir le chapitre 7.2.4
Entretien		
<input type="checkbox"/>	Fourche suspendue	voir le chapitre 3

6.24.1 Replier la potence à réglage rapide

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Pour gagner de la place lors du rangement, repliez la potence à réglage rapide.

- 1 Ouvrez le levier de serrage de la potence.



Illustration 216 : Exemple d'un All Up avec levier de serrage de la potence ouvert

- 2 Tirez le guidon dans la position la plus haute possible.

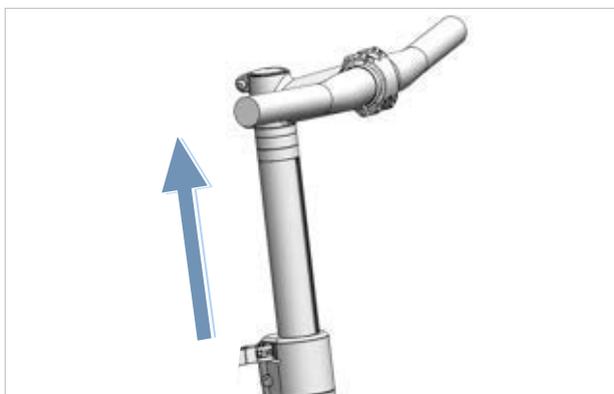


Illustration 217 : Exemple d'un All Up tiré dans la position la plus haute

- 3 Tournez le guidon de 90° dans le sens des aiguilles d'une montre.

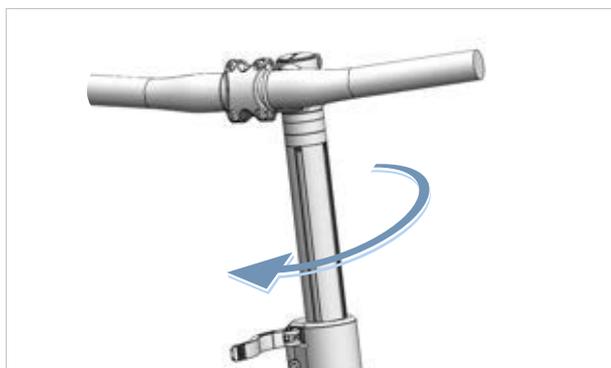


Illustration 218 : Exemple d'un All Up replié

- 4 Positionnez le guidon à la hauteur voulue.
- 5 Fermez le levier de serrage de la potence.

6.24.2 Rabattre la pédale

✓ Nettoyez la pédale (voir le chapitre 7.2.4).

- 1 Tirez le verrou de pliage (1) vers le bas avec deux doigts et maintenez-le en position.

⇒ Le système de pliage est déverrouillé.

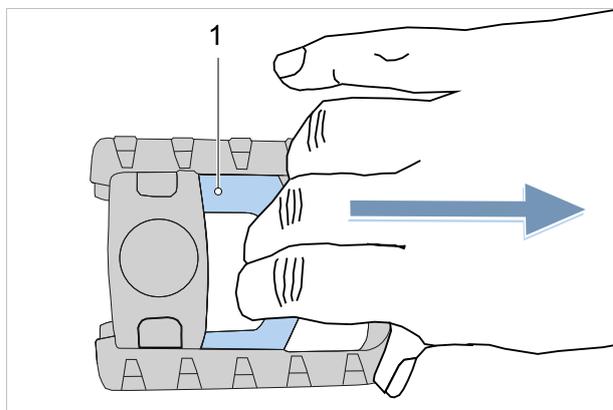


Illustration 219 : Tirer le verrou de pliage de la pédale (1) vers le bas

- 2 Rabattez la pédale vers le haut.

- 3 En relâchant votre prise, laissez revenir prudemment le verrou de pliage de la pédale dans sa position initiale.

⇒ La pédale est rabattue.

7 Nettoyage, entretien et inspection

► Nettoyez, entretenez et inspectez le vélo électrique conformément aux listes de contrôle.

Le respect de ces mesures permet d'accroître la sécurité de fonctionnement, de réduire l'usure des composants, de prolonger leur durée de vie et d'assurer la sécurité.

Liste de contrôle : Avant chaque trajet	
<input type="checkbox"/>	Contrôler la propreté voir le chapitre 7.2
<input type="checkbox"/>	Contrôler les dispositifs de protection voir le chapitre 7.1.1
<input type="checkbox"/>	Contrôler le positionnement solide de la batterie.
<input type="checkbox"/>	Contrôler l'éclairage voir le chapitre 7.1.13
<input type="checkbox"/>	Contrôler les freins voir le chapitre 7.1.14
<input type="checkbox"/>	Contrôler la tige de selle suspendue voir le chapitre 7.1.9
<input type="checkbox"/>	Contrôler le porte-bagages voir le chapitre 7.1.5
<input type="checkbox"/>	Contrôler la sonnette voir le chapitre 7.1.10
<input type="checkbox"/>	Contrôler les poignées voir le chapitre 7.1.11
<input type="checkbox"/>	Contrôler l'amortisseur arrière voir le chapitre 7.1.4
<input type="checkbox"/>	Contrôler la concentricité des roues voir le chapitre 7.1.7
<input type="checkbox"/>	Contrôler le cadre voir le chapitre 7.1.2
<input type="checkbox"/>	Contrôler l'attache rapide voir le chapitre 7.1.8
<input type="checkbox"/>	Contrôler les garde-boue voir le chapitre 7.1.6
<input type="checkbox"/>	Contrôler le cache USB voir le chapitre 7.1.12

Liste de contrôle : Après chaque trajet	
<input type="checkbox"/>	Nettoyer l'éclairage voir le chapitre 7.2.1
<input type="checkbox"/>	Nettoyer les réflecteurs voir le chapitre 7.2.1
<input type="checkbox"/>	Nettoyer les freins voir le chapitre 7.2.5
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la fourche suspendue voir le chapitre 7.2.2
<input type="checkbox"/>	Entretien la fourche suspendue voir le chapitre 3
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la tige de selle suspendue voir le chapitre 7.2.6
<input type="checkbox"/>	Nettoyer l'amortisseur arrière voir le chapitre 7.2.7
<input type="checkbox"/>	Nettoyer les pédales voir le chapitre 7.2.4

Liste de contrôle : opérations hebdomadaires	
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la chaîne voir le chapitre 7.3.19
<input type="checkbox"/>	Vélos de ville, vélos pliants, vélos-cargos, vélos pour enfants et adolescents par temps sec : tous les 10 jours par temps humide : tous les 2-6 jours
<input type="checkbox"/>	Vélos tout chemin et vélos de course par temps sec : tous les 140 - 200 km par temps humide : tous les 100 km
<input type="checkbox"/>	Vélos tout terrain par temps sec : tous les 60 - 100 km par temps humide : après chaque trajet
<input type="checkbox"/>	Courroie (tous les 250 - 300 km) voir le chapitre 7.3.18
<input type="checkbox"/>	Entretien la chaîne voir les chapitres 7.4.16 et 7.4.16.1
<input type="checkbox"/>	Vélos de ville, vélos pliants, vélos-cargos, vélos pour enfants et adolescents par temps sec : tous les 10 jours par temps humide : tous les 2-6 jours
<input type="checkbox"/>	Vélos tout chemin et vélos de course par temps sec : tous les 140 - 200 km par temps humide : tous les 100 km
<input type="checkbox"/>	Vélos tout terrain par temps sec : tous les 60 - 100 km par temps humide : toujours entretenir
<input type="checkbox"/>	Entretien le pare-chaîne périphérique voir le chapitre 7.4.16.1
<input type="checkbox"/>	Contrôler la pression des pneus (au moins une fois par semaine) voir le chapitre 7.5.1.1
<input type="checkbox"/>	Contrôler les pneus (tous les 10 jours) voir le chapitre 7.5.1.2
<input type="checkbox"/>	Tige de selle EIGHTPINS Faire l'appoint d'huile (toutes les 20 heures) voir le chapitre 7.4.19

Liste de contrôle : Opérations mensuelles	
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la batterie voir le chapitre 7.3.2
<input type="checkbox"/>	Nettoyer l'ordinateur de bord voir le chapitre 7.3.1
<input type="checkbox"/>	Nettoyer l'ordinateur de bord voir le chapitre 7.3.1
<input type="checkbox"/>	Contrôler les plaquettes de frein des freins à disque (tous les mois ou après 1000 freinages) voir le chapitre 3.4.4.3
<input type="checkbox"/>	Contrôler les plaquettes de frein des freins de jante (tous les mois ou après 3000 freinages) voir le chapitre 7.5.1.3
<input type="checkbox"/>	Contrôler la surface de freinage des jantes voir le chapitre 7.5.2.6
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le frein à main voir le chapitre 7.3.16.1
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le disque de frein voir le chapitre 7.3.17
<input type="checkbox"/>	Contrôler le disque de frein voir le chapitre 7.5.2.4
<input type="checkbox"/>	Contrôler les câbles Bowden des freins voir le chapitre 7.5.2.3
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le porte-bagages voir le chapitre 7.3.4
<input type="checkbox"/>	Nettoyer les poignées voir le chapitre 7.3.7
<input type="checkbox"/>	Entretenir les poignées voir le chapitre 7.4.8
<input type="checkbox"/>	Contrôler le frein à main voir le chapitre 7.5.2.1
<input type="checkbox"/>	Contrôler le système hydraulique voir le chapitre 7.5.2.2
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la cassette voir le chapitre 7.3.15
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la chaîne avec pare-chaîne périphérique voir le chapitre 7.3.19.1
<input type="checkbox"/>	Nettoyer les roues dentées voir le chapitre 7.3.15
<input type="checkbox"/>	Nettoyer les poignées en cuir voir le chapitre 7.3.7.1
<input type="checkbox"/>	Entretenir les poignées en cuir voir le chapitre 7.4.8.2
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la selle en cuir voir le chapitre 7.3.9.1
<input type="checkbox"/>	Entretenir la selle en cuir voir le chapitre 7.4.11
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le guidon voir le chapitre 7.3.6
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le moteur voir le chapitre 7.3.3

Liste de contrôle : Opérations mensuelles	
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le moyeu voir le chapitre 7.3.12
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le cadre voir le chapitre 7.3.4
<input type="checkbox"/>	Nettoyer les pneus voir le chapitre 7.3.10
<input type="checkbox"/>	Contrôler le frein à rétro pédalage voir le chapitre 7.5.2.5
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la selle voir le chapitre 7.3.9
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la tige de selle voir le chapitre 7.3.8
<input type="checkbox"/>	Entretenir la tige de selle voir le chapitre 7.4.9
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la manette de vitesse voir le chapitre 7.3.14.1
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le changement de vitesse voir le chapitre 7.3.13
<input type="checkbox"/>	Nettoyer les câbles de dérailleur voir le chapitre 7.3.13
<input type="checkbox"/>	Contrôler le frein à disque voir le chapitre 7.5.2.4
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le garde-boue voir le chapitre 7.3.4
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la béquille latérale voir le chapitre 7.3.4
<input type="checkbox"/>	Nettoyer les rayons et écrous de rayon voir le chapitre 7.3.11
<input type="checkbox"/>	Entretenir les écrous de rayon voir le chapitre 7.4.13
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la fourche rigide voir le chapitre 7.3.4
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le développement voir le chapitre 7.3.13
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le dérailleur avant voir le chapitre 7.3.15
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la potence voir le chapitre 7.3.5

Liste de contrôle : travaux à effectuer chaque trimestre	
<input type="checkbox"/>	Contrôler le point de pression des freins voir le chapitre 7.5.2.1
<input type="checkbox"/>	Contrôler le frein de jante (après 100 heures de conduite ou tous les 2000 km) voir le chapitre 7.5.2.6
<input type="checkbox"/>	Contrôler les rayons voir le chapitre 7.5.1.3

Liste de contrôle : Travaux à réaliser au moins chaque semestre (ou tous les 1 000 km)	
<input type="checkbox"/>	Contrôler les câbles Bowden du changement de vitesse voir le chapitre 7.5.11.2
<input type="checkbox"/>	Entretenir le frein à main voir le chapitre 7.4.18.1
<input type="checkbox"/>	Entretenir la tige de selle en carbone voir le chapitre 7.4.9.2
<input type="checkbox"/>	Contrôler les câbles électriques du changement de vitesse voir le chapitre 7.5.11.1
<input type="checkbox"/>	Entretenir la tige de selle suspendue voir le chapitre 7.4.9.1
<input type="checkbox"/>	Entretenir les jantes voir le chapitre 7.4.10
<input type="checkbox"/>	Contrôler les jantes voir le chapitre 7.5.1.3
<input type="checkbox"/>	Contrôler le crochet de jante voir le chapitre 7.5.1.3
<input type="checkbox"/>	Entretenir la fourche voir le chapitre 7.4.2
<input type="checkbox"/>	Contrôler le changement de vitesse voir le chapitre 7.5.11
<input type="checkbox"/>	Entretenir le porte-bagages voir le chapitre 7.4.3
<input type="checkbox"/>	Contrôler la chaîne voir le chapitre 7.5.11
<input type="checkbox"/>	Contrôler le dérailleur voir le chapitre 7.5.11
<input type="checkbox"/>	Contrôler la tension de la chaîne voir le chapitre 7.5.3.1
<input type="checkbox"/>	Contrôler la roue voir le chapitre 7.5.1
<input type="checkbox"/>	Entretenir le guidon voir le chapitre 7.4.7
<input type="checkbox"/>	Contrôler le guidon voir le chapitre 7.5.7
<input type="checkbox"/>	Contrôler les feux voir le chapitre 7.5.5
<input type="checkbox"/>	Entretenir le moyeu voir le chapitre 7.4.12
<input type="checkbox"/>	Contrôler le moyeu voir le chapitre 7.5.11.4
<input type="checkbox"/>	Contrôler les trous de rayon voir le chapitre 7.5.1.4
<input type="checkbox"/>	Entretenir les pédales voir le chapitre 7.4.15
<input type="checkbox"/>	Contrôlez la pédale. voir le chapitre 7.5.9
<input type="checkbox"/>	Entretenir le cadre voir le chapitre 7.4.1
<input type="checkbox"/>	Contrôler la tension de la courroie voir le chapitre 7.5.4.3
<input type="checkbox"/>	Contrôler la selle voir le chapitre 7.5.8
<input type="checkbox"/>	Entretenir la manette de vitesse voir le chapitre 7.4.14.2
<input type="checkbox"/>	Entretenir les arbres de transmission du dérailleur arrière voir le chapitre 7.4.14.1
<input type="checkbox"/>	Entretenir les roues de changement de vitesse du dérailleur arrière voir le chapitre 7.4.14.1

Liste de contrôle : Travaux à réaliser au moins chaque semestre (ou tous les 1 000 km)	
<input type="checkbox"/>	Entretenir la béquille latérale voir le chapitre 7.4.5
<input type="checkbox"/>	Contrôler la stabilité de la béquille latérale
<input type="checkbox"/>	Contrôler le palier de direction voir le chapitre 8.5.6
<input type="checkbox"/>	Entretenir la potence voir le chapitre 7.4.6
<input type="checkbox"/>	Contrôler la potence voir le chapitre 7.5.6

Liste de contrôle : Travaux annuels (ou tous les 2000 km)	
<input type="checkbox"/>	Régler le moyeu à cône voir le chapitre 8.5.6
<input type="checkbox"/>	Contrôler la paroi intérieure de la jante (toutes les 1000 heures ou tous les 2000 km) voir le chapitre 7.5.1.5

AVERTISSEMENT**Risque de chute en cas de défaillance des freins**

La présence d'huile ou de lubrifiant sur le disque de frein d'un frein à disque ou de jante d'un frein sur jante peut causer une défaillance complète des freins. Ceci peut entraîner une chute et des blessures graves.

- ▶ Ne laissez jamais de l'huile ou du lubrifiant entrer en contact avec le disque de frein ou les plaquettes de frein et la jante.
- ▶ Si les plaquettes de frein sont entrées en contact avec de l'huile ou du lubrifiant, adressez-vous à un revendeur spécialisé pour le nettoyage ou le remplacement des composants.
- ▶ Procédez à quelques essais de freinage après le nettoyage, l'entretien ou la réparation.

Le système de frein n'est pas conçu pour une utilisation sur un vélo électrique posé à l'envers ou couché. Ceci peut entraîner un dysfonctionnement des freins dans certaines circonstances. Ceci peut entraîner une chute pouvant causer des blessures.

- ▶ Si le vélo électrique est posé à l'envers ou couché, actionnez le frein à quelques reprises avant le trajet afin d'assurer son bon fonctionnement.

Les joints des freins ne résistent pas aux pressions élevées. Les freins endommagés peuvent entraîner une défaillance des freins et causer un accident et des blessures.

- ▶ Ne nettoyez jamais le vélo électrique avec un nettoyeur à haute pression ou de l'air comprimé.

Procédez avec précaution même avec un tuyau d'arrosage. Ne dirigez jamais le jet d'eau directement vers la zone des joints.

ATTENTION**Risque de chute et de basculement en cas d'activation accidentelle**

L'activation accidentelle du système d'entraînement électrique entraîne un risque de blessure.

- ▶ Retirez la batterie avant le nettoyage.

Remarque

L'utilisation d'un outil de nettoyage à haute pression peut entraîner la pénétration d'eau dans les roulements. Les lubrifiants qui s'y trouvent sont dilués, la friction est accrue et à long terme le roulement est détruit. De l'eau peut également pénétrer dans les composants électriques et les endommager.

- ▶ Ne nettoyez jamais le vélo électrique avec un nettoyeur à haute pression, un jet d'eau ou de l'air comprimé.

Les pièces graissées, par exemple la tige de selle, le guidon ou la potence, ne peuvent plus être serrées correctement.

- ▶ N'appliquez jamais de graisse ou d'huile sur les zones de serrage.

Les produits de nettoyage agressifs tels que l'acétone, le trichloroéthylène et le méthylène ainsi que les solvants tels que les diluants, les alcools ou les produits anti-corrosion peuvent attaquer et endommager les composants du vélo électrique.

- ▶ Utilisez uniquement des produits de nettoyage et d'entretien autorisés.

7.1 Avant chaque trajet

Le respect des présentes instructions de nettoyage permet de réduire l'usure des composants, de prolonger la durée de service et d'assurer la sécurité.

7.1.1 Contrôler les dispositifs de protection

Lors du transport ou si le vélo électrique est garé à l'extérieur, le pare-chaîne ou pare-courroie, les garde-boue ainsi que le couvercle du moteur peuvent se rompre et se détacher.

- ▶ Contrôlez la présence de tous les dispositifs de protection.
- ▶ Si un dispositif de protection est manquant ou endommagé, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

7.1.2 Contrôler le cadre

- ▶ Contrôlez la présence de fêlures, déformations ou dommages à la peinture sur le cadre.
- ▶ En cas de fêlures, déformations ou dommages à la peinture, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

7.1.3 Contrôler la fourche

- ▶ Contrôlez la présence de fêlures, déformations, pièces usées, écoulements d'huile ou dommages à la peinture sur la fourche. Inspectez soigneusement même les zones cachées sur la face inférieure.
- ⇒ En cas de fêlures, déformations, pièces usées, écoulements d'huile ou dommages à la peinture, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

7.1.4 Contrôler l'amortisseur arrière

- ▶ Contrôlez la présence de fêlures, déformations, pièces usées, écoulements d'huile ou dommages à la peinture sur l'amortisseur arrière. Inspectez soigneusement même les zones cachées sur la face inférieure.
- ⇒ En cas de fêlures, déformations, pièces usées, écoulements d'huile ou dommages à la peinture, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

7.1.5 Contrôler le porte-bagages

- 1 Maintenez le vélo électrique par le cadre. Tenez le porte-bagages dans l'autre main.
 - 2 En déplaçant le porte-bagages dans toutes les directions, contrôlez que tous les assemblages vissés sont solides.
- ⇒ Serrez les vis lâches.
 - ⇒ Serrez durablement les paniers lâches avec des attaches pour panier ou des serre-câbles.

7.1.6 Contrôler les garde-boue

- 1 Maintenez le vélo électrique par le cadre. Tenez le garde-boue dans l'autre main.
 - 2 En déplaçant le garde-boue dans toutes les directions, contrôlez que tous les assemblages vissés sont solides.
- ⇒ Serrez les vis lâches.

7.1.7 Contrôler la concentricité de la roue

- ▶ Soulevez l'une après l'autre la roue avant et la roue arrière. Ce faisant, faites tourner la roue.
- ⇒ Si la roue est voilée ou lâche, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

7.1.8 Contrôler l'attache rapide

- ▶ Contrôlez les attaches rapides pour vous assurer qu'elles se trouvent toutes solidement en position complètement fermée.
- ⇒ Si une attache rapide n'est pas solidement en position fermée, ouvrez l'attache rapide et placez-la en position fermée.
- ⇒ S'il n'est pas possible de placer l'attache rapide solidement en position fermée, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

7.1.9 Contrôler la tige de selle suspendue

- ▶ Comprimez et détendez la tige de selle suspendue.
- ⇒ Si des bruits inhabituels sont émis lors de la compression et de la détente ou si la tige de selle suspendue n'oppose pas de résistance, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

7.1.10 Contrôler la sonnette

- 1 Appuyez sur le bouton de la sonnette.
 - 2 Laissez le bouton revenir rapidement.
- ⇒ Si vous n'entendez pas un bruit de sonnette clair et net, remplacez la sonnette. Contactez le revendeur spécialisé.

7.1.11 Contrôler les poignées

- ▶ Contrôlez la bonne assise des poignées.
- ⇒ Serrez les poignées lâches.

7.1.12 Contrôler le cache USB

- ⇒ Le cas échéant, contrôlez régulièrement le positionnement du *cache de la prise USB* et corrigez si nécessaire.

7.1.13 Contrôler les feux

- 1 Allumez l'éclairage.
 - 2 Vérifiez que le phare avant et le feu arrière sont allumés.
- ⇒ Si le phare avant ou le feu arrière ne sont pas allumés, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

7.1.14 Contrôler les freins

- 1 À l'arrêt, enfoncez les deux leviers de frein.
 - 2 Appuyez sur les pédales.
- ⇒ Si aucune contre-pression n'est générée dans la position habituelle du levier de frein, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.
 - ⇒ Si le vélo électrique perd du liquide de frein, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

7.2 Après chaque trajet

Le respect des présentes instructions de nettoyage permet de réduire l'usure des composants, de prolonger la durée de service et d'assurer la sécurité.

Pour nettoyer le vélo électrique après chaque trajet, les outils et produits suivants doivent être à portée de main :

Outil		Produit de nettoyage	
			
chiffon	seau	eau	produit vaisselle
			
brosse	huile pour fourche	huile silicone ou téflon	graisse lubrifiante sans acide

Tableau 376 : Outils et produits de nettoyage requis après chaque trajet

7.2.1 Nettoyer les feux et les réflecteurs



- 1 Nettoyez le phare avant, le feu arrière et les réflecteurs avec un chiffon humide.

7.2.2 Nettoyer la fourche suspendue



- 1 À l'aide d'un chiffon humide, éliminez la saleté et les dépôts des montants et des joints anti-poussière. Contrôlez la présence de bosses, rayures, décolorations ou de fuites d'huile sur les montants.
- 2 Lubrifiez les joints anti-poussière et les montants avec quelques gouttes de spray au silicone.
- 3 Entretenez la fourche suspendue après le nettoyage.

7.2.3 Entretenir la fourche de suspension



- Traitez les garnitures d'étanchéité avec de l'huile de fourche.

7.2.4 Nettoyer les pédales



- Nettoyez les pédales avec une brosse et une lessive au savon.

7.2.5 Nettoyer les freins



- Nettoyez les encrassements sur les composants des freins et des jantes avec un chiffon légèrement humide.

7.2.6 Nettoyer la tige de selle suspendue



- Nettoyez les encrassements sur les articulations tout de suite après le trajet avec un chiffon légèrement humide.

7.2.7 Nettoyer l'amortisseur arrière



- Nettoyez les encrassements sur les articulations tout de suite après le trajet avec un chiffon légèrement humide.

7.3 Nettoyage complet

Le respect des instructions de nettoyage complet permet de réduire l'usure des composants, de prolonger la durée de service et d'assurer la sécurité.

Vous aurez besoin des outils et produits suivants pour le nettoyage complet :

Outil		Produit de nettoyage	
 Gants	 brosse à dents	 eau	 lubrifiant
 chiffon	 pinceau	 produit vaisselle	 nettoyant pour freins
 éponge	 arrosoir	 dégraissant	 nettoyant pour cuir
 brosses	 seau		

Tableau 377 : Outils et produits de nettoyage requis pour le nettoyage complet

- ✓ Avant le nettoyage complet, retirez la batterie et l'ordinateur de bord.

7.3.1 Nettoyer l'ordinateur de bord et l'unité de commande

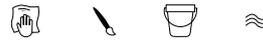


Remarque

La pénétration d'eau dans l'ordinateur de bord entraîne sa détérioration.

- ▶ Ne plongez jamais l'ordinateur de bord dans l'eau.
- ▶ N'utilisez jamais de produit de nettoyage.
- ▶ Nettoyez l'ordinateur de bord et l'unité de commande avec précaution à l'aide d'un chiffon doux légèrement humide.

7.3.2 Nettoyer la batterie



ATTENTION

Risque d'incendie et d'explosion par pénétration d'eau

La batterie est uniquement protégée contre les projections d'eau simples. Une infiltration d'eau peut causer un court-circuit. La batterie peut s'enflammer elle-même et exploser.

- ▶ Maintenez les contacts propres et secs.
- ▶ Ne plongez jamais la batterie dans l'eau.

Remarque

- ▶ N'utilisez jamais de produit de nettoyage.

- 1 Nettoyez les branchements électriques de la batterie avec un chiffon ou une brosse secs.
- 2 Essuyez les côtés décorés avec un chiffon très légèrement humide.

7.3.3 Nettoyer le moteur



Remarque

La pénétration d'eau dans le moteur entraîne sa détérioration.

- ▶ N'ouvrez jamais le moteur.
- ▶ Ne plongez jamais le moteur dans l'eau.
- ▶ N'utilisez jamais de produit de nettoyage.
- ▶ Nettoyez le moteur avec précaution par l'extérieur à l'aide d'un chiffon doux légèrement humide.

7.3.4 Nettoyer le cadre, la fourche, le porte-bagages, les garde-boue et la béquille latérale



- 1 Selon l'intensité et la ténacité de l'encrassement, laissez agir le produit de nettoyage sur les composants.
- 2 Après un bref temps d'action, éliminez la saleté avec une éponge, une brosse et une brosse à dents.
- 3 Rincez les composants en versant de l'eau avec un arrosoir.
- 4 Essuyez les taches d'huile avec du dégraissant.

7.3.5 Nettoyer la potence



- 1 Nettoyez la potence avec un chiffon et une lessive au savon.
- 2 Rincez le composant en versant de l'eau avec un arrosoir.

7.3.6 Nettoyer le guidon



- 1 Nettoyez le guidon avec les poignées et toutes les commandes ou la poignée rotative avec un chiffon et une lessive au savon.
- 2 Rincez le composant en versant de l'eau avec un arrosoir.

7.3.7 Nettoyer les poignées



- 1 Nettoyez les poignées avec une éponge, de l'eau et une lessive au savon.
- 2 Rincez le composant en versant de l'eau avec un arrosoir.
- 3 Après le nettoyage, entretenez les poignées en caoutchouc (voir le chapitre [7.4.8.1](#)).

7.3.7.1 Nettoyer les poignées en cuir



Le cuir est un produit naturel qui présente des propriétés similaires à la peau humaine. Un nettoyage et un entretien réguliers aident à éviter le dessèchement, la fragilisation, les taches ainsi que la décoloration.

- 1 Éliminez la saleté à l'aide d'un chiffon doux humide.
- 2 Éliminez les encrassements plus tenaces à l'aide d'un produit de nettoyage du cuir.
- 3 Après le nettoyage, entretenez les poignées en cuir (voir le chapitre [7.4.8.2](#)).

7.3.8 Nettoyer la tige de selle



- 1 Nettoyez la tige de selle avec un chiffon et une lessive au savon.
- 2 Rincez le composant en versant de l'eau avec un arrosoir.
- 3 Essuyez les résidus de pâte de montage ou de graisse avec un chiffon imbibé de dégraissant.

7.3.9 Nettoyer la selle



- 1 Nettoyer la selle à l'eau tiède et avec un chiffon imbibé de lessive au savon.
- 2 Rincez le composant en versant de l'eau avec un arrosoir.

7.3.9.1 Nettoyer la selle en cuir



Le cuir est un produit naturel qui présente des propriétés similaires à la peau humaine. Un nettoyage et un entretien réguliers aident à éviter le dessèchement, la fragilisation, les taches ainsi que la décoloration.

- 1 Éliminez la saleté à l'aide d'un chiffon doux humide.
- 2 Éliminez les encrassements plus tenaces à l'aide d'un produit de nettoyage du cuir.
- 3 Après le nettoyage, entretenez la selle en cuir (voir le chapitre [7.4.11](#)).

7.3.10 Nettoyer les pneus



- 1 Nettoyez les pneus avec une éponge, une brosse et un produit de nettoyage au savon.
- 2 Rincez le composant en versant de l'eau avec un arrosoir.
- 3 Retirez les éclats et petits cailloux coincés.

7.3.11 Nettoyer les rayons et écrous de rayon

- 1 Nettoyez les rayons de l'intérieur vers l'extérieur avec une éponge, une brosse et une lessive au savon.
- 2 Nettoyez la jante avec une éponge.
- 3 Rincez le composant en versant de l'eau avec un arrosoir.
- 4 Après le nettoyage, entretenez les écrous de rayon (voir le chapitre [7.4.13](#)).

7.3.12 Nettoyer le moyeu



- 1 Portez des gants de protection.
- 2 Éliminez la saleté du moyeu avec une éponge et une lessive au savon.
- 3 Rincez le composant en versant de l'eau avec un arrosoir.
- 4 Essuyez les encrassements huileux avec du dégraissant et un chiffon.

7.3.13 Nettoyer les éléments du changement de vitesse



- 1 Nettoyez le changement de vitesse et les câbles de dérailleur avec de l'eau, du détergent et une brosse.
- 2 Rincez le composant en versant de l'eau avec un arrosoir.

7.3.14 Nettoyer le dérailleur arrière SRAM AXS



Remarque

La pénétration d'eau dans la batterie du dérailleur arrière ou le support de la batterie entraîne la dégradation de la batterie.

- Le cas échéant, avant le nettoyage, retirez la batterie du dérailleur arrière du dérailleur arrière SRAM et insérez le séparateur de batterie dans le dérailleur arrière.
 - Ne plongez jamais la batterie du dérailleur arrière dans l'eau.
 - N'utilisez jamais de produits acides ou dégraissants sur les composants électriques.
 - N'utilisez jamais de produits de nettoyage chimiques ou de solvants, car ceux-ci peuvent dégrader les composants en plastique.
-
- Nettoyez tous les composants du dérailleur arrière avec un chiffon humide.

7.3.14.1 Nettoyer la manette de vitesse



- Nettoyez la manette de vitesse avec précaution à l'aide d'un chiffon doux légèrement humide.

7.3.15 Nettoyer la cassette, les roues dentées et le dérailleur avant



- 1 Portez des gants de protection.
- 2 Pulvérisez du dégraissant sur la cassette, les roues dentées et le dérailleur avant.
- 3 Après avoir laissé agir brièvement, retirez les saletés grossières avec une brosse.
- 4 Nettoyez toutes les pièces avec du détergent et une brosse à dents.
- 5 Rincez le composant en versant de l'eau avec un arrosoir.

7.3.16 Nettoyer les freins

7.3.16.1 Nettoyer le frein à main



- Nettoyez les freins à main avec précaution à l'aide d'un chiffon doux légèrement humide.

7.3.17 Nettoyer le disque de frein



Remarque

- Protégez le disque de frein contre les produits lubrifiants et la graisse cutanée.

- 1 Portez des gants de protection.
- 2 Pulvérisez du nettoyant pour frein en spray sur le disque de frein.
- 3 Essuyez avec un chiffon.

7.3.18 Nettoyer la courroie



Remarque

- N'employez jamais de produits de nettoyage, dégriffants ou dégraissants agressifs (contenant de l'acide) lors du nettoyage de la courroie.

- 1 Imprégnez un chiffon de lessive au savon. Placez le chiffon sur la courroie.
- 2 Maintenez avec une légère pression tout en faisant tourner la courroie dans le chiffon par une rotation lente de la roue arrière.

7.3.19 Nettoyer la chaîne



Remarque

- ▶ Ne jamais employer de produits de nettoyage, dégriffants ou dégraissants agressifs (contenant de l'acide) lors du nettoyage de la chaîne.
- ▶ N'utilisez jamais d'huile pour armes ou de dégriffant en spray.
- ▶ N'employez jamais de dispositifs de nettoyage de chaîne ou de bains de nettoyage de chaîne.
- ▶ Faites nettoyer et entretenir la chaîne avec protection périphérique lors des inspections complètes.

- ✓ Placez un papier journal ou des mouchoirs en papier pour recueillir la saleté.
- 1 Humidifiez légèrement une brosse avec du détergent. Brossez les deux côtés de la chaîne.
- 2 Imprégnez un chiffon de lessive au savon. Placez le chiffon sur la chaîne.
- 3 Maintenez avec une légère pression tout en faisant tourner la chaîne dans le chiffon par une rotation lente de la roue arrière.
- 4 Essuyez soigneusement les chaînes huileuses et encrassées avec un chiffon et du dégraissant.
- 5 Après le nettoyage, entretenez la chaîne (voir le chapitre [7.4.16](#)).

7.3.19.1 Nettoyer la chaîne avec pare-chaîne périphérique



Remarque

Avant le nettoyage, le pare-chaîne doit être retiré. Contactez le revendeur spécialisé.

- ▶ Nettoyez le perçage pour l'eau sur le côté inférieur du pare-chaîne.
- ▶ Après le nettoyage, entretenez la chaîne (voir le chapitre [7.4.16.1](#)).

7.4 Entretien

Le respect des instructions d'entretien permet de réduire l'usure des composants, de prolonger la durée de service et d'assurer la sécurité.

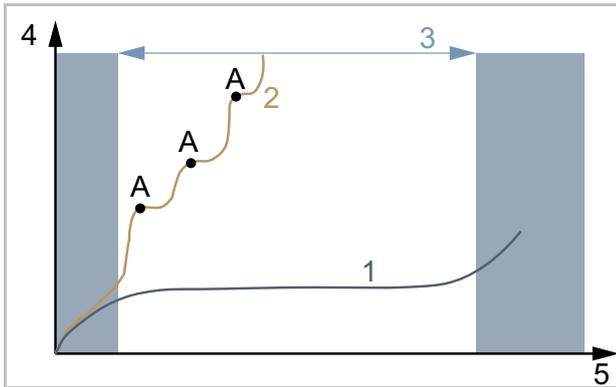


Illustration 220 : Diagramme d'usure, durée de service (5) par rapport à l'enlèvement de matière (4)

La durée de vie (3) d'une chaîne de transmission idéalement entretenue (1) est presque trois fois plus longue que celle d'une chaîne de transmission entretenue irrégulièrement (2) avec trois lubrifications (A).

Pour l'entretien, vous aurez besoin des outils et produits de nettoyage suivants :

Outil		Produit de nettoyage	
 chiffon	 brosse à dents	 cire à pulvériser pour cadre	 huile silicone ou téflon
		 graisse lubrifiante sans acide	 huile pour fourche
		 spray téflon	 huile de pulvérisation
		 huile pour chaîne	 produit d'entretien du cuir
		 graisse pour bornes	

Tableau 378 : Outils et produits de nettoyage requis pour l'entretien

7.4.1 Entretenir le cadre



Remarque

- ▶ Sur la peinture brillante, les produits de polissage à base de cire dure ou la cire protectrice sont particulièrement résistants. Ces produits du secteur des accessoires automobiles ne conviennent pas pour les peintures mates.
- ▶ Effectuez toujours un test sur une petite zone avant d'utiliser la cire à pulvériser.

1 Séchez le cadre avec un chiffon.

2 Pulvérisez de la cire sur le cadre et laissez sécher.

3 Essuyez le film de cire avec un chiffon.

7.4.2 Entretenir la fourche



Remarque

- ▶ Sur la peinture brillante, les produits de polissage à base de cire dure ou la cire protectrice sont particulièrement résistants. Ces produits du secteur des accessoires automobiles ne conviennent pas pour les peintures mates.
- ▶ Effectuez toujours un test sur une petite zone avant d'utiliser la cire à pulvériser.

1 Séchez la fourche avec un chiffon.

2 Pulvérisez de l'huile d'entretien pour cadre et laissez sécher.

3 Essuyez à nouveau le film de cire avec un chiffon.

7.4.3 Entretien le porte-bagages



- 1 Séchez le porte-bagages avec un chiffon.
- 2 Pulvérisez de la cire sur le porte-bagages et laissez sécher.
- 3 Essuyez le porte-bagages avec un chiffon.
- 4 Protégez les zones de frottement des sacoches avec du film adhésif, remplacez le film adhésif usagé.
- 5 Entretenez de temps en temps les ressorts en spirale avec du spray à la silicone ou de la cire à pulvériser.

7.4.4 Entretien le garde-boue



- Selon le matériau du garde-boue, appliquer du produit de polissage à la cire dure, du produit de polissage du métal ou du produit d'entretien du plastique selon les instructions du produit.

7.4.5 Entretien la béquille latérale



- 1 Séchez la béquille latérale avec un chiffon.
- 2 Pulvérisez de la cire sur la béquille latérale et laissez sécher.
- 3 Essuyez la béquille latérale avec un chiffon.
- 4 Lubrifiez l'articulation de la béquille avec de l'huile de pulvérisation.

7.4.6 Entretien la potence



- 1 Pulvérisez de la cire sur les surfaces métalliques peintes et polies et laissez sécher.
- 2 Essuyez le film de cire avec un chiffon.
- 3 Huilez le tube de la potence et le point de rotation du levier d'attache rapide avec un chiffon et de l'huile au silicone ou téflon.
- 4 Sur le Speedlifter Twist, huilez aussi le boulon de déverrouillage dans le corps du Speedlifter.
- 5 Pour réduire la force de manipulation du levier d'attache rapide, appliquez un peu de graisse lubrifiante sans acide entre le levier d'attache rapide de la potence et le coulisseau.
- 6 Sur les potences avec pince en cône, appliquer chaque année une nouvelle couche protectrice de pâte de montage sur la surface de contact entre la potence et la tige de la fourche.

7.4.7 Entretien le guidon



- 1 Pulvérisez de la cire sur les surfaces métalliques peintes et polies et laissez sécher.
- 2 Essuyez le film de cire avec un chiffon.

7.4.8 Entretien des poignées

7.4.8.1 Entretien des poignées en caoutchouc

- 1 Si les poignées en caoutchouc sont collantes, enduisez-les d'un peu de talc.

Remarque

- N'appliquez jamais de talc sur des poignées en cuir ou en mousse.

7.4.8.2 Entretien des poignées en cuir



Les produits d'entretien du cuir du commerce préservent la douceur et la résistance du cuir, rafraîchissent la couleur et améliorent ou renouvellent la protection contre les taches.

- 1 Avant l'utilisation, testez le produit d'entretien du cuir sur une surface peu visible.
- 2 Entretenez les poignées en cuir avec du produit d'entretien pour cuir.

7.4.9 Entretien de la tige de selle

- 1 Appliquez avec précaution de la cire à pulvériser sur les assemblages vissés. Veillez à ne pas appliquer de cire sur les surfaces de contact métalliques.
- 2 Renouvelez chaque année la couche protectrice de pâte de montage des surfaces de contact métalliques de la tige de selle et du tube de selle.

7.4.9.1 Entretien de la tige de selle suspendue



- 1 Lubrifiez les articulations avec de l'huile de pulvérisation.
- 2 Comprimez et détendez cinq fois la tige de selle suspendue. Éliminez l'excès de lubrifiant avec un chiffon propre.

7.4.9.2 Entretien de la tige de selle en carbone



Remarque

Si des tiges de selle en carbone sont insérées dans un cadre en aluminium sans pâte de montage protectrice, ceci génère une corrosion de contact due à la pluie et à l'eau de nettoyage. Le retrait de la tige de selle nécessite alors un effort important. Ceci peut causer une rupture de la tige de selle en carbone.

- 1 Retirez la tige de selle en carbone.
- 2 Éliminez l'ancienne pâte de montage avec un chiffon.
- 3 Appliquez de la pâte de montage neuve avec un chiffon.
- 4 Remettez en place la tige de selle en carbone.

7.4.10 Entretien de la jante



- Entretenez les jantes chromées, les jantes en acier inoxydable et les jantes en aluminium poli avec du produit de polissage pour chrome ou métal. N'entretenez jamais les surfaces de freinage avec du produit de polissage.

7.4.11 Entretien la selle en cuir



Les produits d'entretien du cuir du commerce préservent la douceur et la résistance du cuir, rafraîchissent la couleur et améliorent ou renouvellent la protection contre les taches.

- 1 Avant l'utilisation, testez le produit d'entretien du cuir sur une surface peu visible.
- 2 Entretenez la selle en cuir avec du produit d'entretien pour cuir. N'appliquez du produit d'entretien pour le cuir aussi par le haut que sur les selles en cuir très abîmées et sèches.
- 3 Évitez de porter des pantalons clairs après l'entretien pour ne pas qu'ils déteignent.

7.4.12 Entretien le moyeu



- 1 Appliquez de la cire à pulvériser particulièrement autour des trous des rayons. Veillez à ne pas appliquer de cire sur des parties des freins.
- 2 Entretenez les joints en caoutchouc avec un chiffon avec une ou deux gouttes de spray au silicone. N'utilisez jamais d'huile en cas de freins à disque.

7.4.13 Entretien les écrous de rayon



- 1 Appliquez de la cire à pulvériser sur les écrous de rayon depuis le côté jante.
- 2 Entretenez les écrous de rayon fortement corrodés avec une goutte d'huile pénétrante ou d'huile fine d'entretien.

7.4.14 Entretien le changement de vitesse

7.4.14.1 Entretien le dérailleur arrière, les arbres de transmission et roues de changement de vitesse



- ▶ Entretenez les arbres de transmission et les roues des changements de vitesse avec un spray au téflon.

7.4.14.2 Entretien la manette de vitesse



Remarque

- ▶ Ne traitez jamais la manette de vitesse avec du dégraissant ou de l'huile pénétrante en spray.
- ▶ Lubrifiez les articulations et les éléments mécaniques accessibles depuis l'extérieur avec quelques gouttes d'huile de pulvérisation ou d'huile mécanique fine.

7.4.15 Entretien les pédales



- 1 Traitez les pédales avec de l'huile de pulvérisation. Veillez à ne pas appliquer de lubrifiant sur les surfaces de pédalage.
- 2 Lubrifiez légèrement les joints et les éléments mécaniques avec quelques gouttes d'huile.
- 3 Éliminez l'excès de lubrifiant avec un chiffon propre.
- 4 Pulvérisez du spray au silicone sur les plaques de pieds métalliques.

7.4.16 Entretien la chaîne



- ✓ Placez un papier journal ou un des mouchoirs en papier pour recueillir l'huile de chaîne.
- 1 Levez la roue arrière.
- 2 Tournez rapidement les pédales dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
- 3 Par une légère pression des doigts sur le flacon d'huile de chaîne, appliquez un fil d'huile très fin sur les maillons de la chaîne. Les fils d'huile seront d'autant plus fins que la manivelle tourne vite.

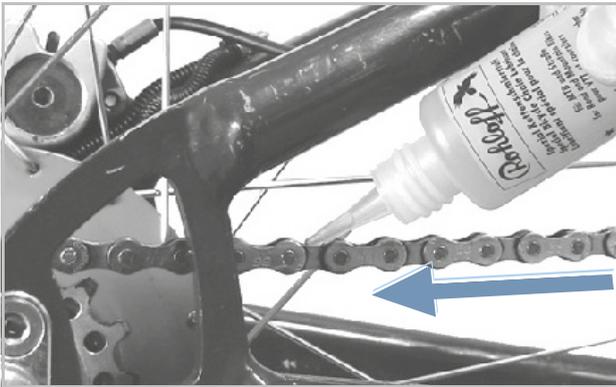


Illustration 221 : Lubrifier la chaîne

- 4 Éliminez l'excès d'huile de chaîne avec un chiffon. Les quantités d'huile en excès déterminent le degré d'encrassement ultérieur de la chaîne.
- 5 Laissez pénétrer l'huile de chaîne dans les maillons quelques heures ou une nuit.

7.4.16.1 Entretien une chaîne avec pare-chaîne périphérique



- ✓ Placez un papier journal ou un des mouchoirs en papier pour recueillir l'huile de chaîne.
- 1 Levez la roue arrière.
- 2 Tournez rapidement les pédales dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
- 3 Exercez une légère pression des doigts sur le flacon d'huile de chaîne pour appliquer un fil d'huile très fin sur les maillons de la chaîne à travers le trou d'huile sur le côté supérieur du pare-chaîne. Les fils d'huile seront d'autant plus fins que la manivelle tourne vite.
- 4 Éliminez l'excès d'huile de chaîne avec un chiffon. Les quantités d'huile en excès déterminent le degré d'encrassement ultérieur de la chaîne.
- 5 Laissez pénétrer l'huile de chaîne dans les maillons quelques heures ou une nuit.

7.4.17 Entretien la batterie



- Graisser occasionnellement les bornes du connecteur sur la batterie avec de la graisse pour borne ou du spray pour contacts.

7.4.18 Entretien des freins

7.4.18.1 Entretien du frein à main



Remarque

- ▶ Ne traitez jamais le frein à main avec du dégraissant ou de l'huile pénétrante en spray.
- ▶ Lubrifiez les articulations et les éléments mécaniques accessibles depuis l'extérieur avec quelques gouttes d'huile de pulvérisation ou d'huile mécanique fine.

7.4.19 Lubrifier un tube de tige de selle EIGHTPINS

- ▶ À l'aide d'une seringue de 2,5 ml, versez du EIGHTPINS Fluid V3 prudemment et très lentement dans le raccord de lubrification sur le tube extérieur.



Illustration 222 : Lubrifier une tige de selle EIGHTPINS

Remarque

- ▶ Ajoutez un maximum de 2,5 ml d'huile pour éviter que le réservoir interne ne déborde et que de l'huile s'écoule dans le cadre.

7.5 Inspection

Vous aurez besoin des outils suivants pour l'inspection.

	Gants
	Clés à douille 8 mm, 9 mm, 10 mm, 13 mm, 14 mm et 15 mm
	Clé dynamométrique Plage de travail de 5 à 40 Nm
	Guidon by.schulz : Embouts TORX® : T50, T55 et T60
	Clés Allen 2 mm, 2,5 mm, 3 mm, 4 mm, 5 mm, 6 mm et 8 mm
	Tournevis cruciforme
	Tournevis droit

Tableau 379 : Outils requis pour l'inspection

7.5.1 Contrôler la roue

- 1 Maintenez le vélo électrique.
- 2 Maintenez la roue avant ou la roue arrière et essayez de déplacer la roue vers le côté. Contrôlez si l'écrou de roue ou l'attache rapide bougent.
 - ⇒ Si la roue, l'écrou de roue ou l'attache rapide bougent vers le côté, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.
- 3 Soulevez légèrement le vélo électrique. Faites tourner la roue avant ou la roue arrière. Assurez-vous que la roue n'oscille pas sur le côté ou vers l'extérieur.
 - ⇒ Si la roue oscille sur le côté ou vers l'extérieur, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

7.5.1.1 Contrôler la pression des pneus

Remarque

En cas de pression insuffisante, le pneu n'atteint pas sa capacité de charge. Le pneu n'est pas stable et peut sortir de la jante.

Une pression excessive peut entraîner l'éclatement du pneu.

Les pneus sont des pièces d'usure qui s'usent en raison des influences environnementales, des effets mécaniques, de la fatigue et du stockage. Seule une pression des pneus optimale peut garantir une protection supérieure contre les crevaisons, une résistance au roulement réduite, une durée de vie prolongée et une sécurité accrue.

Perte d'air

Même la chambre la plus étanche perd continuellement de la pression. En effet, contrairement aux pneus auto, les pressions d'air dans les pneus d'un vélo électrique sont nettement supérieures et les épaisseurs de paroi nettement inférieures. Une perte de pression de 1 bar par mois peut être considérée comme normale. Par ailleurs, la perte de pression d'air est sensiblement plus rapide lorsque la pression est élevée, et plus lente lorsque la pression est faible.

Contrôler la pression des pneus

La plage de pression admissible est indiquée sur le côté du pneu.



Illustration 223 : Indication de pression des pneus en bar (1) et psi (2)

- Comparez la pression des pneus avec la pression indiquée dans le passeport du vélo électrique au moins tous les 10 jours.

Valve Dunlop**S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement**

La pression des pneus ne peut pas être mesurée sur une valve Dunlop simple. La pression dans la chambre à air est donc mesurée au moyen d'un pompage lent avec la pompe à vélo.

✓ L'utilisation d'une pompe à vélo avec manomètre est recommandée.

- 1 Dévissez le capuchon de valve.
 - 2 Desserrez l'écrou de jante.
 - 3 Installez la pompe à vélo.
 - 4 Gonflez lentement les pneus en observant la pression.
 - 5 Corrigez la pression des pneus conformément aux indications du passeport du vélo électrique.
 - 6 Si la pression des pneus est trop élevée, desserrez l'écrou-raccord, laissez de l'air s'échapper puis serrez à nouveau l'écrou-raccord.
 - 7 Retirez la pompe à vélo.
 - 8 Serrez le capuchon de valve.
 - 9 Vissez délicatement l'écrou de jante contre la jante avec la pointe des doigts.
- ⇒ Si nécessaire, corriger la pression de remplissage (voir 6.5.8.2).

Valve Schrader**S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement**

✓ Nous vous recommandons d'utiliser la pompe à air d'une station-service ou une pompe à vélo moderne avec manomètre. Les anciens modèles de pompes à vélo simples ne conviennent pas pour le gonflage via une valve Schrader.

- 1 Dévissez le capuchon de valve.
 - 2 Desserrez l'écrou de jante.
 - 3 Installez la pompe à vélo.
 - 4 Gonflez les pneus en observant la pression.
- ⇒ Corrigez la pression conformément aux indications.

5 Retirez la pompe à vélo.

6 Serrez le capuchon de valve.

7 Vissez délicatement l'écrou de jante contre la jante avec la pointe des doigts.

⇒ Si nécessaire, corriger la pression de remplissage (voir 6.5.8.2).

Valve Presta**S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement**

✓ L'utilisation d'une pompe à vélo avec manomètre est recommandée. Le mode d'emploi de la pompe à vélo doit être respecté.

- 1 Dévissez le capuchon de valve.
 - 2 Ouvrez les écrous moletés d'environ quatre tours.
 - 3 Raccordez la pompe à vélo avec précaution de manière à ne pas tordre l'embout de valve.
 - 4 Gonflez les pneus en observant la pression.
 - 5 Corrigez la pression des pneus conformément aux indications sur les pneus.
 - 6 Retirez la pompe à vélo.
 - 7 Serrez les écrous moletés avec la pointe des doigts.
 - 8 Serrez le capuchon de valve.
 - 9 Vissez délicatement l'écrou moleté contre la jante avec la pointe des doigts.
- ⇒ Si nécessaire, corriger la pression de remplissage (voir 6.5.8.2).

7.5.1.2 Contrôler les pneus

Sur les pneus de vélo, le profil a beaucoup moins d'importance que par exemple sur les pneus auto. À l'exception des pneus pour vélos tout-terrain, les pneus au profil usé peuvent donc continuer à être utilisés.

- 1 Contrôlez l'usure de la bande de roulement. Le pneu est usé si des bandes de protection ou des fils de structure sont visibles sur la bande de roulement.

La résistance aux crevaisons dépendant aussi de l'épaisseur de la bande de roulement, il peut être utile de remplacer le pneu avant cela.

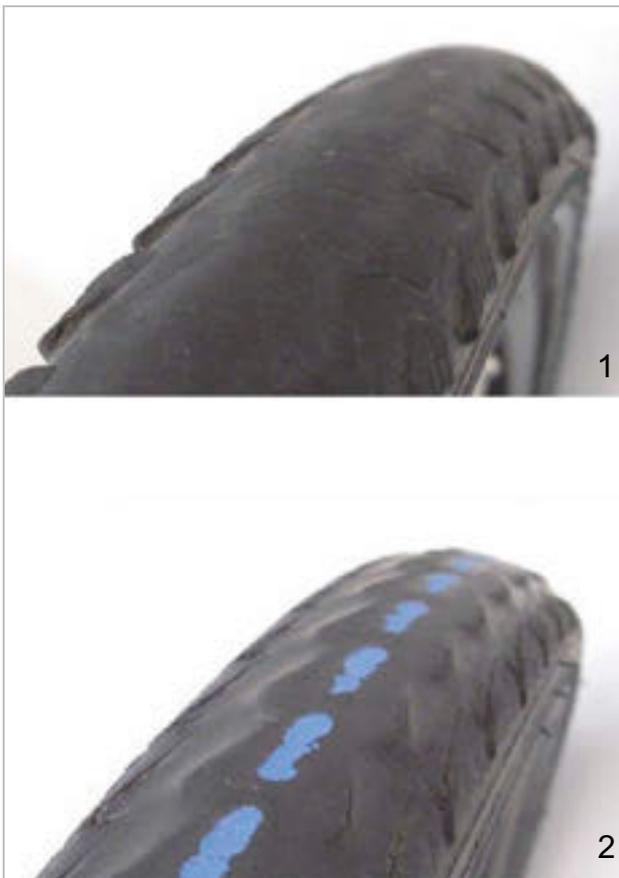


Illustration 224 : Pneu sans profil pouvant être changé (1) et pneu avec protection anti-crevaison visible (2) devant être changé

- 2 Contrôlez l'usure des parois latérales. Si des fissures sont visibles, le pneu doit être changé.



Illustration 225 : Exemples de fissures de fatigue (1) et de fissures d'âge (2)

- 3 Le remplacement d'un pneu nécessite des connaissances mécaniques approfondies. Si le pneu est usé, il doit être remplacé par un revendeur spécialisé.

7.5.1.3 Contrôler les jantes



Risque de chute en cas de jante usée

Une jante usée peut se rompre et bloquer la roue. Ceci peut causer une chute et des blessures graves.

- ▶ Contrôlez régulièrement l'usure de la jante.
- ▶ En cas de fissure ou de déformation de la jante, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

Les jantes sont des pièces d'usure qui s'usent en raison des influences environnementales, des effets mécaniques, de la fatigue et du freinage.

- ▶ Contrôlez l'usure de l'embase de jante.
- ⇒ Les jantes d'un frein sur jante avec indicateur d'usure invisible sont usées dès lors que l'indicateur d'usure devient visible dans la zone du raccord de jante.
- ⇒ Les jantes avec indicateur d'usure visible sont usées dès lors que la rainure noire périphérique de la surface de friction des patins devient invisible.
- ▶ Il est recommandé de changer les *jantes* à chaque deuxième changement de patins.

7.5.1.4 Contrôler les trous de rayon

Les écrous de rayon entraînent une fatigue et une sollicitation sur le bord des trous de rayon.

- ▶ Déterminez si des fissures sont présentes sur le bord des trous des rayons.

Si c'est le cas, contactez le revendeur spécialisé.

7.5.1.5 Contrôler la paroi intérieure de la jante

Les trous de rayon peuvent affaiblir la paroi intérieure de la jante.

- ▶ Déterminez si des fissures partant des trous de rayon sont présentes.
- ⇒ Si c'est le cas, contactez le revendeur spécialisé.

7.5.1.6 Contrôler les crochets de jante

Les chocs mécaniques peuvent déformer les crochets de jante. Dans ce cas, il n'est plus possible de garantir un montage sûr des pneus.

- ▶ Déterminez si les crochets de jante sont tordus.
- ⇒ Remplacez les jantes dont le crochet est tordu. N'utilisez jamais une pince pour redresser le crochet de jante.

7.5.1.7 Contrôler les rayons

- ▶ Pincer légèrement les rayons entre le pouce et l'index. Vérifiez que la tension est la même sur tous les rayons.
- ⇒ Si les tensions sont différentes ou que des rayons sont lâches, contactez le revendeur spécialisé.

7.5.2 Contrôler le système de freinage



Risque de chute en cas de défaillance du frein

Les disques de frein et plaquettes de frein usés ainsi que le manque d'huile hydraulique dans la ligne de frein réduisent la puissance de freinage. Ceci peut causer une chute et des blessures graves.

- ▶ Contrôler régulièrement le disque de frein, les plaquettes de frein et le système de freinage hydraulique. Contactez le revendeur spécialisé.

La fréquence d'inspection des freins dépend de l'intensité de l'usage et des conditions météorologiques. Si le vélo électrique est utilisé dans des conditions extrêmes (par exemple pluie, saleté ou kilométrage important), les inspections doivent être plus rapprochées.

7.5.2.1 Contrôler le frein à main

- 1 Vérifiez que toutes les vis du frein à main sont solidement fixées (voir le chapitre 8.5.10).
 - 2 Serrez les vis lâches.
 - 3 Vérifiez que les freins à main ne puissent pas tourner autour du guidon (voir le chapitre 8.5.10).
 - 4 Serrez les vis lâches.
 - 5 Vérifiez que lorsque le frein à main est totalement serré, il reste encore une distance de 1 cm entre le levier de frein et la poignée.
 - 6 Si la distance est insuffisante, ajustez la garde (voir le chapitre 6.4.9.5).
 - 7 Avec le frein à main serré, contrôlez encore une fois l'efficacité du freinage en pédalant.
- ▶ Si la puissance de freinage est insuffisante, réglez le point de pression du frein.
 - ▶ Si vous ne parvenez pas à régler le point de pression, contactez le revendeur spécialisé.

7.5.2.2 Contrôler le système de freinage hydraulique

- 1 Tirez le frein à main et déterminez si du liquide de frein s'écoule des conduites, raccords et plaquettes de frein.
- 2 Si du liquide de frein s'écoule de l'un des emplacements, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.
- 3 Tirez et maintenez le frein à main à plusieurs reprises.
- 4 Si le point de pression n'est pas très sensible et doit être modifié, le frein doit être purgé d'air. Contactez le revendeur spécialisé.

7.5.2.3 Contrôler les câbles Bowden

- 1 Tirez plusieurs fois le frein à main. Déterminez si les câbles Bowden coinent ou si des bruits de frottement sont générés.
- 2 Contrôlez visuellement l'état mécanique et l'absence de dommage sur les câbles Bowden, contrôlez qu'aucun brin de fil n'est déchiré.
- 3 Faites remplacer les câbles Bowden défectueux. Contactez le revendeur spécialisé.

7.5.2.4 Contrôler le frein à disque

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

Contrôler les plaquettes de frein

- ▶ Assurez-vous que l'épaisseur des plaquettes de frein n'est nulle part inférieure à 1,8 mm et que l'épaisseur de la plaquette de frein et de la plaque de support n'est pas inférieure à 2,5 mm.



Illustration 226 : Contrôler la plaquette de frein montée à l'aide de la cale de transport

- 1 Contrôlez la présence de dommages ou d'encrassements importants sur les plaquettes de frein.
 - ⇒ Faites remplacer les plaquettes de frein endommagées ou fortement encrassées. Contactez le revendeur spécialisé.
- 2 Tirez et maintenez le frein à main.
- 3 Contrôlez que la cale de transport s'ajuste entre les plaques de support des plaquettes de frein.
 - ⇒ Si la cale de transport s'ajuste entre les plaques de support, les plaquettes de frein n'ont pas encore atteint leur limite d'usure.
 - ⇒ En cas d'usure, contactez votre revendeur spécialisé.

Contrôler les disques de frein

- ✓ Portez des gants car le disque de frein est très affûté.
- 1 Saisissez le disque de frein et secouez-le légèrement pour vérifier qu'il est fixé à la roue sans jeu.
 - 2 Déterminez si, lors du serrage et du relâchement du frein à main, les plaquettes de frein reviennent d'une manière identique et symétrique en direction du disque de frein.
 - ⇒ Si le disque de frein peut être déplacé ou si les plaquettes de frein se déplacent de manière irrégulière, contactez le revendeur spécialisé.
 - 3 Contrôlez que l'épaisseur du disque de frein n'est nulle part inférieure à 1,8 mm.
 - ⇒ Si la limite d'usure est dépassée et que le disque de frein a une épaisseur de moins de 1,8 mm, le disque de frein doit être remplacé. Contactez le revendeur spécialisé.

7.5.3 Contrôler la chaîne

- ▶ Contrôlez la présence de rouille ou de dommages sur la chaîne ainsi que la mobilité des maillons de la chaîne.
- ⇒ Remplacez les maillons rouillés, endommagés ou peu mobiles, car ils ne résisteront pas aux contraintes en traction de l'entraînement et s'arracheront bientôt d'eux-mêmes. Contactez le revendeur spécialisé.

7.5.3.1 Contrôler la tension de la chaîne

Remarque

Une tension excessive de la chaîne accroît l'usure. Une tension insuffisante de la chaîne peut faire sauter la chaîne hors des roues dentées.

- ▶ Contrôler la tension de la chaîne chaque mois.

Contrôler la tension avec dérailleur

Sur les vélos électriques avec dérailleur, la chaîne est tendue par le dérailleur arrière.

- 1 Contrôlez si la chaîne s'affaisse.
- 2 Contrôlez si le dérailleur arrière peut être déplacé vers l'avant avec une légère pression et s'il revient en place par lui-même.
- ⇒ Si la chaîne s'affaisse ou si le dérailleur ne revient pas en place par lui-même, contactez le revendeur spécialisé.

Contrôler la tension avec moyeu à vitesses intégrées

- 3 Sur les vélos électriques avec pare-chaîne périphérique, retirez le pare-chaîne.

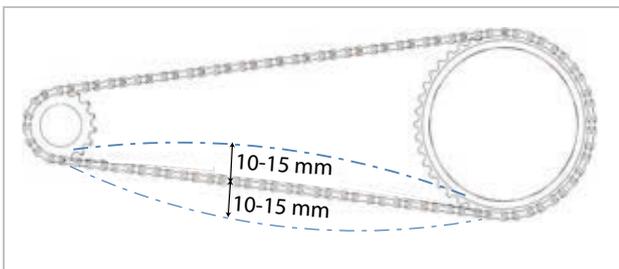


Illustration 227 : Exemple de contrôle de la tension de la chaîne : 5 mm vers le haut, 10 mm vers le bas = écart de 15 mm

- 1 Levez la chaîne vers le haut. Mesurez la distance avec le milieu. Poussez la chaîne vers le bas. Mesurez la distance avec le milieu.

- 2 Pour déterminer l'écart, additionnez les deux valeurs.

- 3 Contrôlez la tension de la chaîne à trois ou quatre emplacements.

⇒ Si l'écart est supérieur à 20 mm, retendez la chaîne.

⇒ Si l'écart est inférieur à 10 mm, détendez la chaîne.

- ▶ Pour tendre la chaîne en cas de moyeu à vitesses intégrées, la roue arrière doit être poussée vers l'arrière ou vers l'avant. Contactez le revendeur spécialisé.

- ▶ Sur les vélos électriques avec moyeu à vitesses intégrées ou frein à rétropédalage, la chaîne est tendue via un palier excentrique ou des extrémités de fourche mobiles dans le pédalier. La tension nécessite des outils et connaissances spécialisées. Contactez le revendeur spécialisé.

7.5.3.2 Contrôler l'usure de la chaîne

Chaque chaîne possède une limite d'usure. Si cette limite est dépassée, la chaîne doit être remplacée.

Fabricant	Limite d'usure
SHIMANO	>1 %
KCM	>0,8 mm par maillon
SRAM	>0,8 %
ROHLOFF	S : >0,1 mm par maillon A : >0,075 mm par maillon

Tableau 380 : Limites d'usure des chaînes par fabricant

Contrôle approximatif

Le contrôle approximatif des chaînes traditionnelles peut être effectué à la main sur la roue dentée.

- 1 Placez la chaîne sur la plus grande roue dentée.
- 2 Levez la chaîne par l'avant au milieu de la roue.

⇒ Si la chaîne peut être soulevée de la roue dentée de plus d'un demi-maillon, procédez à un contrôle ou contactez le revendeur spécialisé.

Contrôle

Il existe un gabarit d'usure pour chaque chaîne, selon le fabricant :



Illustration 228 : Exemple d'un gabarit de mesure KMC



Illustration 229 : Exemple d'un gabarit de mesure SHIMANO

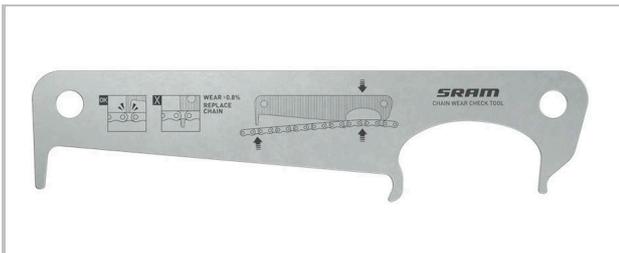


Illustration 230 : Exemple d'un gabarit de mesure SRAM

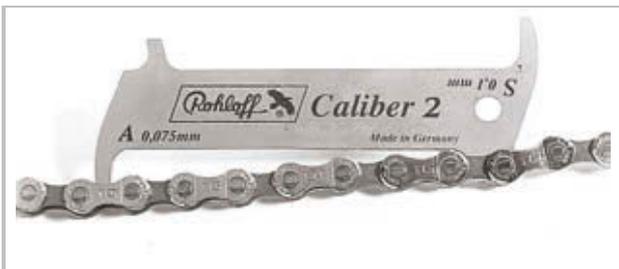


Illustration 231 : Exemple d'un gabarit de mesure ROHLOFF



Illustration 232 : Exemple d'un gabarit de mesure numérique KMC

- 1 Insérez le gabarit de mesure sur le côté droit entre deux maillons de la chaîne.

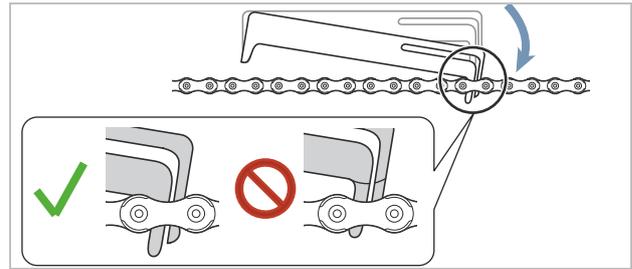


Illustration 233 : Le gabarit de mesure s'insère

- 2 Rabattre le gabarit de mesure sur le côté gauche.

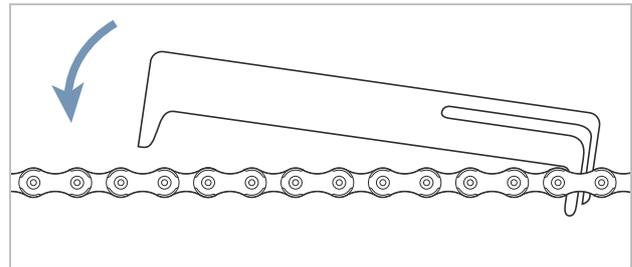


Illustration 234 : Abaisser le gabarit de mesure à gauche

- ⇒ Si le gabarit ne passe pas entre les maillons, la chaîne n'est pas usée.

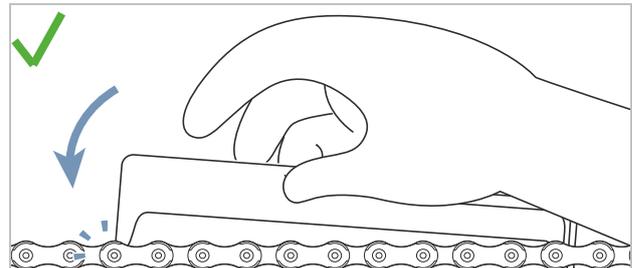


Illustration 235 : Le gabarit de mesure ne passe pas

- ⇒ Si le gabarit passe entre deux maillons, la chaîne est usée et doit être remplacée. Contactez le revendeur spécialisé.

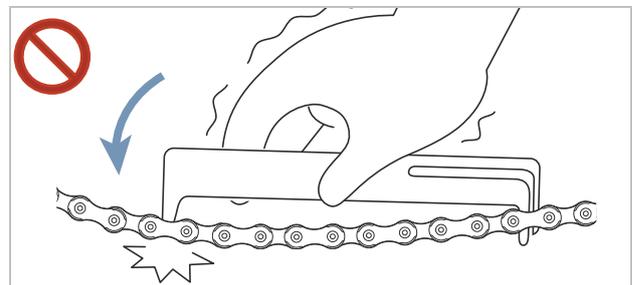


Illustration 236 : Le gabarit de mesure passe

7.5.4 Contrôler la courroie

7.5.4.1 Contrôler l'usure de la courroie

► Contrôlez les signes d'usure sur la courroie :

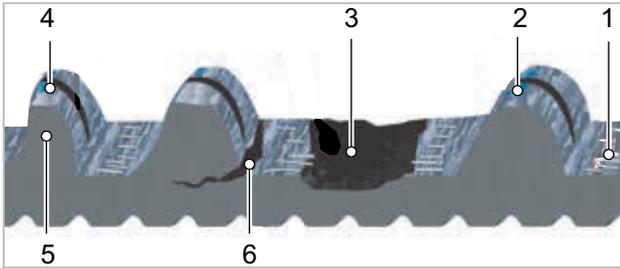


Illustration 237 : Signes d'usure d'une courroie

- 1 des fibres de carbone étirées sont détachées,
- 2 tissu usé avec polymère visible,
- 3 cran de courroie manquant,
- 4 asymétrie,
- 5 usure des crans en triangle ou
- 6 fêlures.

⇒ Si la courroie présente un ou plusieurs signes d'usure, contactez le revendeur spécialisé. La courroie doit être remplacée.

7.5.4.2 Contrôler l'usure de la poulie

► Contrôlez la poulie.

⇒ Le profil des crans est arrondi et les crans sont épais. La poulie ne doit pas être remplacée.

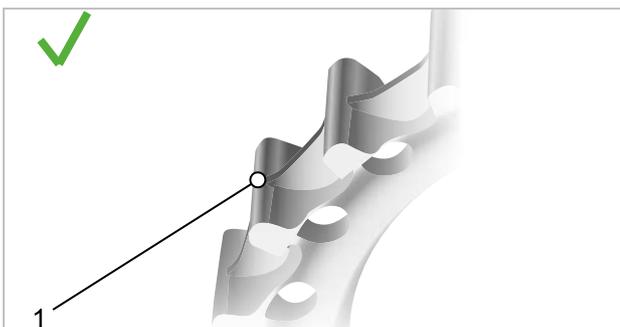


Illustration 238 : Profil de cran optimal

⇒ Le profil des crans est aigu et les crans ont perdu en épaisseur. Contactez le revendeur spécialisé. La poulie doit être remplacée.

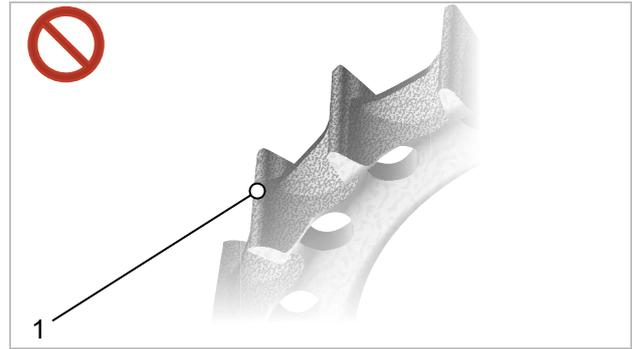


Illustration 239 : Profil de cran usé

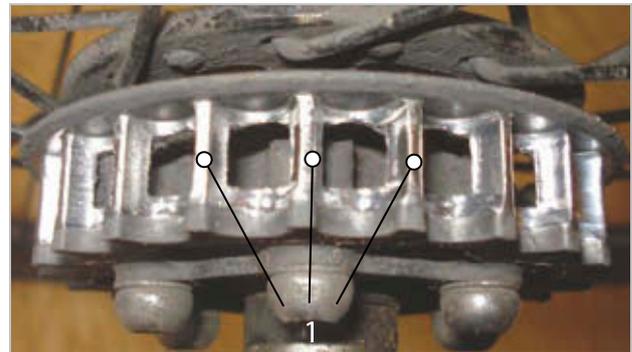


Illustration 240 : Exemple de photo d'un profil de cran usé

7.5.4.3 Contrôler la tension de la courroie

Une tension insuffisante de la courroie peut entraîner un saut sur les crans ou un « glissement » des crans de la courroie sur les crans de la poulie de roue arrière. Une tension excessive peut endommager les paliers, réduire la mobilité du système et accroître l'usure du système d'entraînement électrique.

Le réglage de la tension de la courroie varie selon les vélos électriques. Les systèmes de tension les plus courants comprennent les extrémités de fourche obliques ou verticales, les extrémités de fourche à déplacement horizontal et les pédaliers excentriques.

Il existe trois méthodes courantes pour mesurer la tension de la courroie :

- application mobile Gates Carbon Drive pour iPhone® et Android®,
- dispositif de mesure de tension Gates Krikit et
- testeur de tension Eco.

Avec chacune de ces méthodes, la tension peut varier légèrement le long de la courroie, et l'opération doit donc être répétée plusieurs fois. Après chaque mesure, tournez la pédale d'un quart de tour. Mesurez à nouveau.

Les outils mesurent uniquement la tension. Ils ne donnent pas d'indication sur la tension requise. Le tableau qui suit indique les plages de tension correctes pour les courroies Gates Carbon Drive.

	Pédalage régulier	Utilisation sportive
VTT et vélos à une seule vitesse	45–60 Hz (35–45 lbs)	60–75 Hz (45–53 lbs)
Moyeu à vitesses intégrées/Engrenage Pinion	35–50 Hz (28–40 lbs)	

Tableau 381 : Tension prescrite

*Les systèmes CDN et SideTrack ne sont pas autorisés pour les mountain bikes, les vélos électriques à moteur central ou engrenage, les vélos sans changement de vitesse ainsi que les vélos de voyage, de randonnée ou de route.

Ces indications de tension sont destinées à une première orientation et doivent éventuellement être corrigées vers le haut ou vers le bas en fonction de la taille du corps, du développement et de la force exercée sur les pédales.

Application mobile Gates Carbon Drive



L'application mobile Gates Carbon Drive mesure la tension de la courroie à partir de la fréquence propre (Hz) de la courroie. Pour cela, l'application enregistre le son de la courroie à l'aide du microphone du téléphone et détermine la fréquence fondamentale.

- ✓ Téléchargez l'application mobile Gates Carbon Drive sur votre téléphone depuis l'App-Store ou Google Play.
- ✓ Effectuez la mesure dans un environnement silencieux.
- ✓ Assurez-vous que le microphone de votre téléphone est activé.

- 1 Ouvrez l'application.
- 2 Cliquez sur le symbole de tension.
- 3 Cliquez sur **MEASURE**.
- 4 Orientez le microphone du téléphone vers la courroie.
- 5 Pincez la courroie de manière à la faire vibrer comme une corde de guitare.
- 6 Nous vous recommandons de comparer plusieurs mesures. Tournez la manivelle d'un quart de tour. Mesurez à nouveau la fréquence.
- 7 Comparez la fréquence affichée de la courroie avec les indications de tension du tableau 381.
 - ⇒ Si la valeur est supérieure à l'indication, réduisez la tension de la courroie.
 - ⇒ Si la valeur est dans la plage prescrite, la tension de la courroie est correcte.
 - ⇒ Si la valeur est inférieure à l'indication, augmentez la tension de la courroie.

Dispositif de mesure de tension Gates Krikrit

Non compris dans le prix

- ✓ Vérifiez que l'affichage de mesure est tout en bas.
- 1 Placez votre index dans la boucle de doigt. Posez-le sur le gabarit de contrôle.

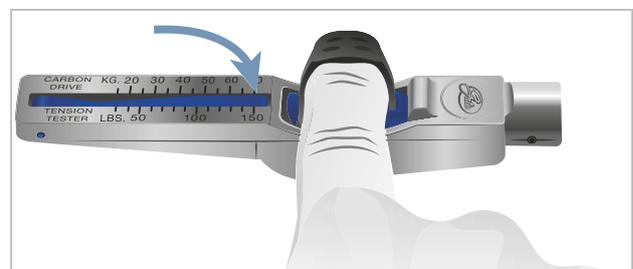


Illustration 241 : Index dans le gabarit de contrôle

- Placez le gabarit de contrôle sur la face supérieure de la courroie. Positionnez le gabarit de contrôle au centre de la longueur de la courroie.

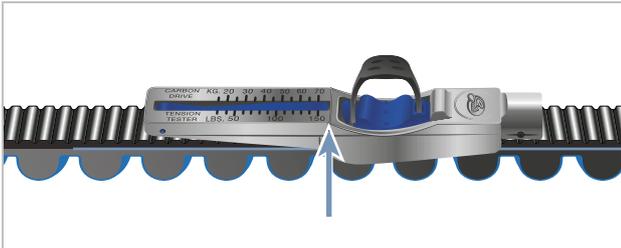


Illustration 242 : Gabarit de contrôle sur la courroie

- Abaissez le gabarit de contrôle en appuyant avec seulement un doigt jusqu'à ce qu'il s'enclenche avec un clic.

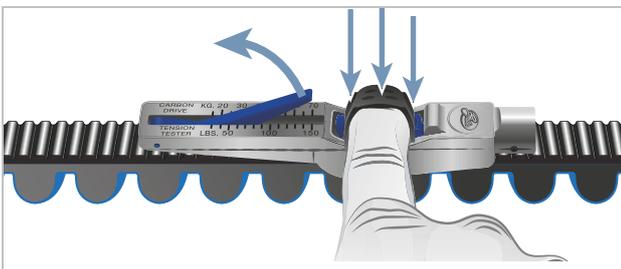


Illustration 243 : Abaisser le gabarit de contrôle avec un doigt

- La valeur de mesure est indiquée au croisement des lignes A et B.

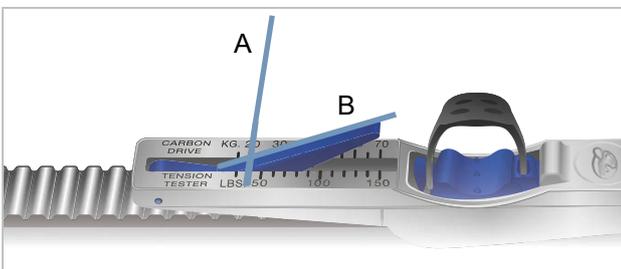


Illustration 244 : Exemple de valeur indiquée : 20 kg

- Tournez la pédale d'un quart de tour. Répétez la mesure au moins trois fois.
- Convertissez les valeurs lues de kg en livres. La valeur correspondante est en pouces par livre.
Exemple : 20 kg = 44 lbs

- Comparez la valeur avec l'indication de tension du tableau 44.

- ⇒ Si la valeur est supérieure à l'indication, réduisez la tension de la courroie.
- ⇒ Si la valeur est dans la plage prescrite, la tension de la courroie est correcte.
- ⇒ Si la valeur est inférieure à l'indication, augmentez la tension de la courroie.

Testeur de tension Eco

Non compris dans le prix

- Accrochez la tige de mesure au centre de la courroie.



Illustration 245 : Tige de mesure accrochée

- Placez la règle sur les deux poulies.

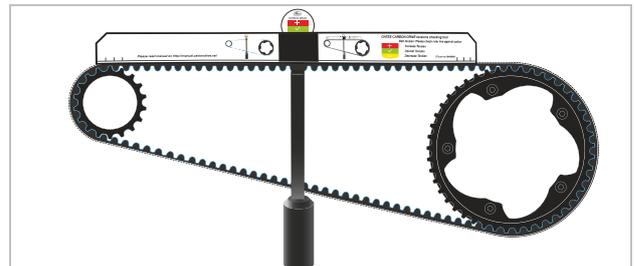


Illustration 246 : Règle placée

- ⇒ Lire la tension sur l'indicateur de tension.



Illustration 247 : Exemple : Sur le bord jaune inférieur, la tension de la courroie doit donc être légèrement réduite

- Rouge = augmenter la tension de la courroie
- Vert = la tension de la courroie est correcte
- Jaune = réduire la tension de la courroie

7.5.5 Contrôler les feux

- 1 Contrôlez la présence de dommages ou de corrosion ainsi que la solidité des branchements des câbles du phare avant et du feu arrière.
 - ⇒ Si des branchements de câbles sont endommagés, corrodés ou lâches, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.
- 2 Allumez l'éclairage.

- 3 Vérifiez que le phare avant et le feu arrière sont allumés.
 - ⇒ Si le phare avant ou le feu arrière ne sont pas allumés, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.
- 4 Placez le vélo électrique à 5 m du mur.
- 5 Placez le vélo électrique droit. Maintenez le guidon à deux mains. N'utilisez pas la béquille latérale.

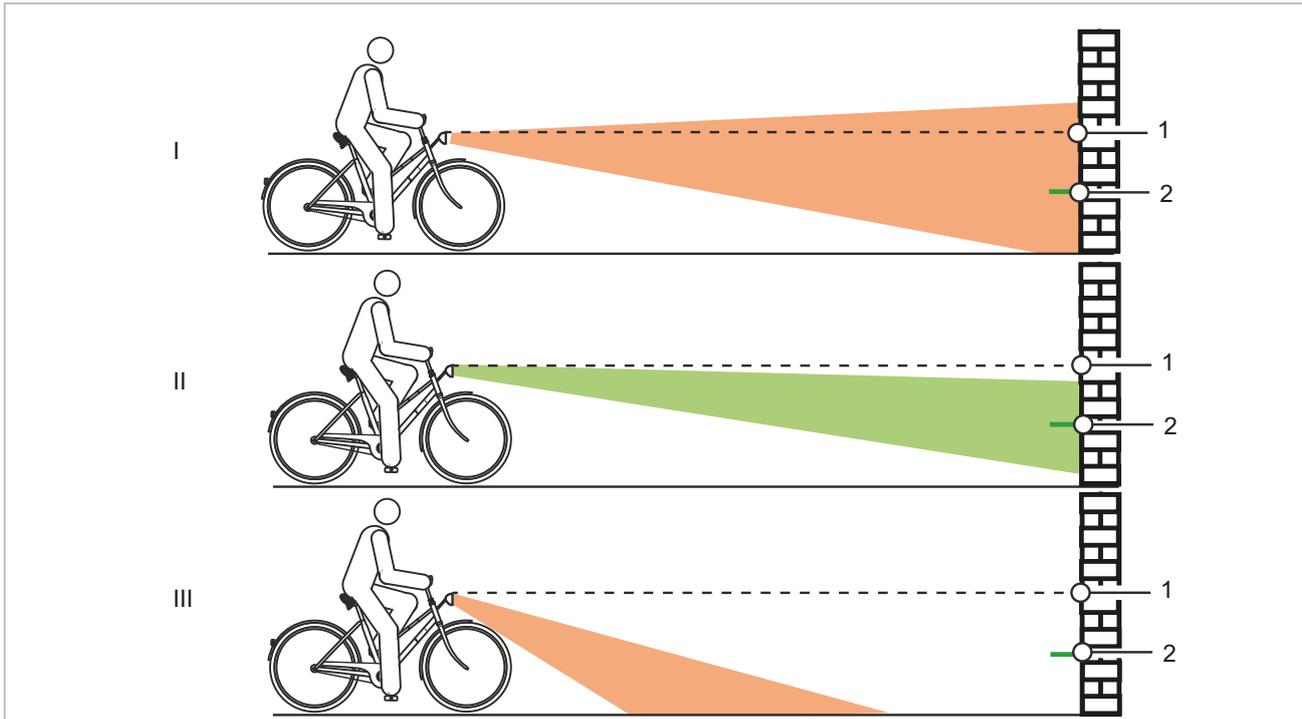


Illustration 248 : Feu réglé trop haut (1), correctement (2) et trop bas (3)

- 6 Contrôlez le positionnement du cône de lumière.
 - ⇒ Si le feu est réglé trop haut ou trop bas, procédez à un nouveau réglage du feu (voir le chapitre 6.4.16.1).

7.5.6 Contrôler la potence

- ▶ La potence et le système d'attache rapide doivent être contrôlés régulièrement et si nécessaire ajustés par le revendeur spécialisé.
 - ▶ Si la vis à six pans creux est desserrée lors de cette opération, le jeu du palier doit être réglé pendant que la vis est desserrée. Ensuite, les vis desserrées doivent être dotées d'un produit de fixation des vis intermédiaire (par exemple Loctite bleu) et serrées selon les indications.
 - ▶ Contrôlez la présence de corrosion sur les surfaces de contact métalliques du cône, de la vis de serrage de la potence et de la tige de fourche.
- ⇒ En cas d'usure et de signes de corrosion, mettez le vélo électrique hors service. Contactez le revendeur spécialisé.

7.5.7 Contrôler le guidon

- 1 Maintenez le guidon avec les deux mains sur les poignées.
 - 2 Déplacez le guidon vers le haut et vers le bas et faites-le pivoter.
- ⇒ Si le guidon peut être déplacé, contactez le revendeur spécialisé.
- 3 Fixez la roue avant pour l'empêcher de tourner vers le côté (par exemple dans un porte-vélos).
 - 4 Maintenez le guidon à deux mains.
 - 5 Déterminez si le guidon peut être tourné par rapport à la roue avant.
- ⇒ Si le guidon peut être déplacé, contactez le revendeur spécialisé.

7.5.8 Contrôler la selle

- 1 Maintenez la selle.
 - 2 Déterminez si la selle peut être tournée, inclinée ou déplacée dans n'importe quelle direction.
- ⇒ S'il est possible de tourner, d'incliner ou de déplacer la selle dans n'importe quelle direction, procédez à un nouveau réglage de la selle. (voir le chapitre 6.5.4).
- ⇒ Si vous ne parvenez pas à fixer la selle, contactez le revendeur spécialisé.

7.5.9 Contrôler la tige de selle

- 1 Tirez la tige de selle hors du cadre.
- 2 Contrôlez la présence de corrosion et de fêlures sur la tige de selle.
- 3 Réinstallez la tige de selle.

7.5.10 Contrôlez la pédale.

- 1 Maintenez la pédale et essayez de la déplacer sur le côté vers l'intérieur ou l'extérieur. Observez si le bras de manivelle ou le palier de manivelle se déplacent latéralement.
- ⇒ Si la pédale, le bras de manivelle ou le palier de manivelle se déplacent latéralement, serrez la vis sur l'arrière de la manivelle.
- 2 Maintenez la pédale et essayez de la déplacer verticalement vers le haut ou vers le bas. Observez si la pédale, le bras de manivelle ou le palier de manivelle se déplacent verticalement.
- ⇒ Si la pédale, le bras de manivelle ou le palier de manivelle se déplacent verticalement, serrez la vis.

7.5.11 Contrôler le changement de vitesse

- 1 Contrôlez le bon état de tous les composants du changement de vitesse.
- 2 Si des composants sont endommagés, contactez le revendeur spécialisé.
- 3 Placez le vélo électrique sur la béquille.
- 4 Tournez la manivelle dans le sens des aiguilles d'une montre.
- 5 Passez les vitesses.
- 6 Contrôlez que toutes les vitesses passent sans bruits inhabituels.
- 7 Si les vitesses ne passent pas correctement, réglez le changement de vitesse.

7.5.11.1 Contrôler le changement de vitesse électrique

- 1 Contrôlez la présence de dommages ou de corrosion ainsi que la solidité des branchements de câbles.
- ⇒ Si des branchements sont endommagés, corrodés ou lâches, contactez le revendeur spécialisé.

7.5.11.2 Contrôler le changement de vitesse mécanique

- 1 Passez plusieurs vitesses. Déterminez si les câbles Bowden coincent ou si des bruits de frottement sont générés.
 - 2 Contrôlez visuellement l'état mécanique et l'absence de dommage sur les câbles Bowden, contrôlez qu'aucun brin de fil n'est déchiré.
- ⇒ Faites remplacer les câbles Bowden défectueux. Contactez le revendeur spécialisé.

7.5.11.3 Contrôler le dérailleur

Sur les vélos électriques avec dérailleur, la chaîne est tendue par le dérailleur arrière.

- 1 Placez le vélo électrique sur la béquille.
 - 2 Contrôlez si la chaîne s'affaisse.
 - 3 Contrôlez si le dérailleur arrière peut être déplacé vers l'avant avec une légère pression et s'il revient en place par lui-même.
- ⇒ Si la chaîne s'affaisse ou si le dérailleur ne revient pas en place par lui-même, contactez le revendeur spécialisé.

- 4 Déterminez s'il existe un espace libre entre le dispositif de tension de la chaîne et les rayons.
- ⇒ S'il n'y a pas d'espace libre ou si la chaîne frotte sur les rayons ou les pneus, contactez le revendeur spécialisé.
- 5 Déterminez s'il existe un espace libre entre le dérailleur arrière ou la chaîne et les rayons.
- ⇒ S'il n'y a pas d'espace libre ou si la chaîne frotte sur les rayons, contactez le revendeur spécialisé.

7.5.11.4 Contrôler le moyeu à vitesses intégrées

Sur les vélos électriques avec moyeu à vitesses intégrées ou frein à rétropédalage, la chaîne ou courroie est tendue via un palier excentrique ou une extrémité de fourche mobile dans le pédalier. La tension nécessite des outils et connaissances spécialisées. Contactez le revendeur spécialisé.

- ✓ Sur les vélos électriques avec pare-chaîne périphérique, retirez le pare-chaîne.

- 1 Placez le vélo électrique sur la béquille.
- 2 Contrôlez la tension de la chaîne ou courroie à trois ou quatre emplacements sur un tour de manivelle complet.

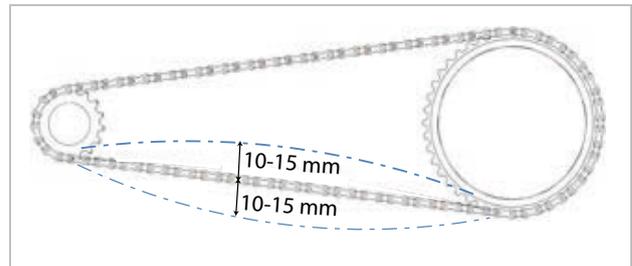


Illustration 249 : Exemple de contrôle de la tension de la chaîne : 5 mm vers le haut, 10 mm vers le bas = écart de 15 mm

- 3 Si la chaîne ou courroie peut être enfoncée de plus de 2 cm, la chaîne doit être resserrée. Contactez le revendeur spécialisé.
- ⇒ Si la chaîne ou courroie peut être enfoncée vers le haut ou vers le bas de moins de 1 cm, la chaîne ou la courroie doit être desserrée en conséquence. Contactez le revendeur spécialisé.
- ⇒ La tension optimale de la chaîne ou courroie est atteinte lorsqu'à un point situé au milieu entre le pignon et le plateau, la chaîne peut être enfoncée de 10 à 15 mm. De plus, il doit être possible de tourner la manivelle sans résistance.

7.5.11.5 Régler un moyeu ROHLOFF

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- 1 Vérifiez que la tension du câble de dérailleur est réglée de manière à ce qu'un jeu de rotation de 5 mm soit sensible lorsque vous tournez la poignée de changement de vitesse.
 - 2 Réglez la tension du câble de dérailleur en tournant le **dispositif de réglage de la tension**.
- ⇒ Dévisser le **dispositif de réglage de la tension** accroît la tension du câble de dérailleur.
- ⇒ Visser le **dispositif de réglage de la tension** réduit la tension du câble de dérailleur.

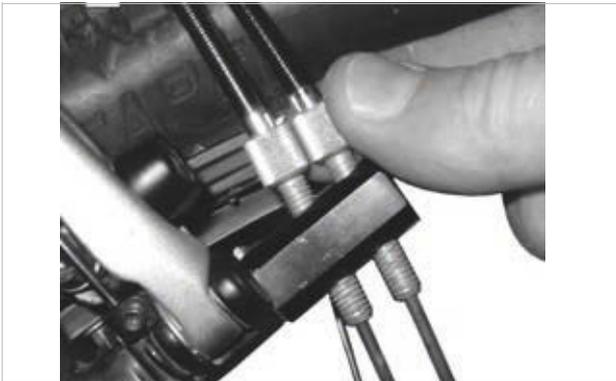


Illustration 250 : Sur les versions de moyeux ROHLOFF avec commande interne du changement de vitesse, le dispositif de réglage de la tension est situé sur le contre-support de tension



Illustration 251 : Sur les versions de moyeux ROHLOFF avec commande externe du changement de vitesse, le dispositif de réglage de la tension est situé sur le boîtier de câbles qui est placé sur le côté gauche

- 3 Si, suite au réglage du changement de vitesse, le repère n'est plus en face des chiffres sur la poignée de changement de vitesse, visser l'un des dispositifs de réglage de la tension et visser d'autant l'autre dispositif de réglage de la tension.

7.5.11.6 Changement de vitesse actionné par câble, régler les deux câbles

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- Pour que les vitesses passent aisément, réglez les **douilles de réglage** sous la base de cadre.
- Lorsqu'on le tire légèrement, le câble de dérailleur présente un jeu d'environ 1 mm.

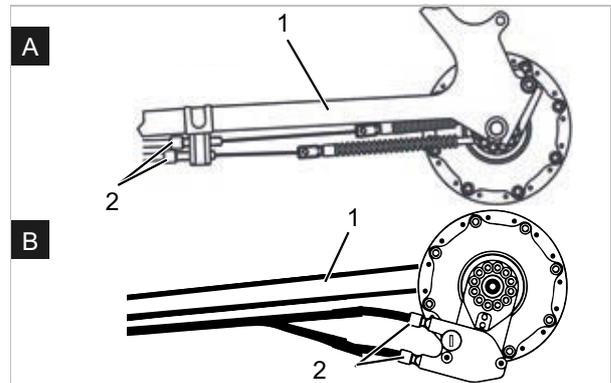


Illustration 252 : Douilles de réglage (2) sur deux modèles alternatifs (A et B) d'un changement de vitesse actionné par câble à deux câbles sur la base de cadre (1)

7.5.11.7 Poignée rotative à actionnement par câble, régler les deux câbles

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- Pour que les vitesses passent aisément, réglez les **douilles de réglage** sur le boîtier de la manette de vitesse.
- ⇒ Lorsqu'on tourne la poignée rotative, un jeu de 2 à 5 mm (1/2 vitesse) est perceptible.

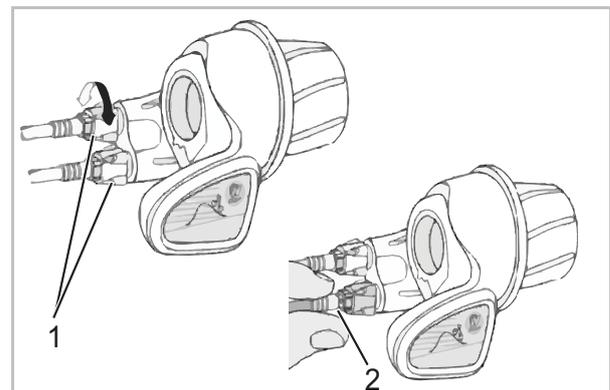


Illustration 253 : Poignée rotative avec douilles de réglage (1) avec jeu de rotation (2)

7.5.11.8 Contrôler la stabilité de la béquille latérale

- 1** Placez le vélo électrique sur une petite surélévation de 5 cm.
 - 2** Déployez la béquille latérale.
 - 3** Contrôlez la stabilité en secouant le vélo électrique.
- ⇒ Si le vélo électrique bascule, serrez les vis ou modifiez la hauteur de la béquille latérale.

8 Inspection et maintenance

8.1 Première inspection

après 200 km ou 4 semaines après l'achat

Les vibrations pendant la conduite peuvent entraîner une fatigue ou un desserrage des vis et ressorts serrés lors de la production du vélo électrique.

- ▶ Lors de l'achat du vélo électrique, convenez directement d'un rendez-vous rapide pour une première inspection.
- ▶ Inscrivez la première inspection dans le carnet de maintenance et faites-le tamponner.



- ▶ Effectuer la première inspection, voir chapitre 8.4.

8.2 Inspection complète

chaque semestre

Une inspection complète doit être effectuée par le revendeur spécialisé au moins chaque semestre. Ceci est indispensable pour assurer la sécurité et le bon fonctionnement du vélo électrique.

Les travaux nécessitent des connaissances spécialisées ainsi que des outils et lubrifiants spéciaux. Si les opérations et procédures d'inspection complète prescrites ne sont pas effectuées, le vélo électrique peut être endommagé. L'inspection complète peut donc uniquement être effectuée par un revendeur spécialisé.

- ▶ Contactez le revendeur spécialisé et convenez d'un rendez-vous.
- ▶ Inscrivez les inspections complètes effectuées dans le carnet de maintenance et tamponnez-le.



- ▶ Effectuez une inspection complète.

8.3 Maintenance spécifique des composants

Les composants de haute valeur nécessitent une maintenance supplémentaire. Les travaux nécessitent des connaissances spécialisées ainsi que des outils et lubrifiants spéciaux. Si les opérations et procédures de maintenance prescrites ne sont pas effectuées, le vélo électrique peut être endommagé. La maintenance peut donc uniquement être effectuée par un revendeur spécialisé.

L'exécution de la maintenance conforme de la fourche n'assure pas seulement une longue durée de vie, elle maintient également les performances à un niveau optimal.

Chaque intervalle de maintenance indique le nombre maximal d'heures d'utilisation pour le type de maintenance recommandé par le fabricant du composant.

- ▶ En fonction de l'usage et des conditions du terrain et de l'environnement, des intervalles de maintenance réduits permettent d'optimiser les performances.



- ▶ Lors de l'achat du vélo électrique, notez dans le carnet de maintenance les composants présents qui nécessitent une maintenance supplémentaire ainsi que les intervalles de maintenance correspondants.
- ▶ Communiquez le plan de maintenance supplémentaire à l'acheteur.
- ▶ Inscrivez les maintenances effectuées dans le carnet de maintenance et tamponnez-le.

Intervalles d'inspection et de maintenance de la fourche de suspension		
Fourche de suspension SR SUNTOUR		
<input type="checkbox"/>	Maintenance 1	toutes les 50 heures
<input type="checkbox"/>	Maintenance 2	toutes les 100 heures
Fourche suspendue FOX		
<input type="checkbox"/>	Maintenance	toutes les 125 heures ou une fois par an
Fourche suspendue ROCKSHOX		
<input type="checkbox"/>	Maintenance des tubes plongeurs pour : Paragon™, XC™ 28, XC 30, 30™, Judy®, Recon™, Sektor™, 35™..., Bluto™, REBA®, SID®, RS-1™, Revelation™, PIKE®, Lyrik™, Yari™, BoXXer	toutes les 50 heures
<input type="checkbox"/>	Maintenance de l'unité de suspension et d'amortisseur pour : Paragon, XC 28, XC 30,30 (2015 et antérieur), Recon (2015 et antérieur), Sektor (2015 et antérieur), Bluto (2016 et antérieur), Revelation (2017 et antérieur), REBA (2016 et antérieur), SID (2016 et antérieur), RS-1 (2017 et antérieur), BoXXer (2018 et antérieur)	toutes les 100 heures
<input type="checkbox"/>	Maintenance de l'unité de suspension et d'amortisseur pour : 30 (2016+), Judy (2018+), Recon (2016+), Sektor (2016+), 35 (2020+)..., Revelation (2018+), Bluto (2017+), REBA (2017+), SID (2017+), RS-1 (2018+), PIKE (2014+), Lyrik (2016+), Yari (2016+), BoXXer (2019+)	toutes les 200 heures

Intervalles d'inspection et de maintenance de la tige de selle		
Tige de selle suspendue by,schulz		
<input type="checkbox"/>	Maintenance	après les premiers 250 km, puis tous les 1 500 km
Tige de selle suspendue eightpins		
<input type="checkbox"/>	Nettoyer le joint anti-poussière	20 heures
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la douille de glissement	40 heures
<input type="checkbox"/>	Remplacer la douille de glissement, le joint anti-poussière et la bande de feutre	100 heures
<input type="checkbox"/>	Maintenance des joints du ressort à pression de gaz	200 heures
Tige de selle suspendue FOX		
<input type="checkbox"/>	Maintenance	toutes les 125 heures ou une fois par an
Tige de selle suspendue KINDSHOCK		
<input type="checkbox"/>	Maintenance	tous les 6 mois
Tige de selle suspendue ROCKSHOX		
<input type="checkbox"/>	Purge du levier de commande à distance et/ou maintenance de l'unité de tige de selle inférieure pour : Reverb™ A1/A2/B1, Reverb Stealth A1/A2/B1/C1...	toutes les 50 heures
<input type="checkbox"/>	Démonter la tige de selle, nettoyer les tiges de laiton, contrôler et remplacer si nécessaire et appliquer une nouvelle couche de graisse lubrifiante pour : Reverb AXS™ A1...	toutes les 50 heures
<input type="checkbox"/>	Purge du levier de commande à distance et/ou maintenance de l'unité de tige de selle inférieure pour : Reverb B1, Reverb Stealth B1/C1..., Reverb AXS™ A1...	toutes les 200 heures
<input type="checkbox"/>	Maintenance complète de la tige de selle pour : Reverb A1/A2, Reverb Stealth A1/A2	toutes les 200 heures
<input type="checkbox"/>	Maintenance complète de la tige de selle pour : Reverb B1, Reverb Stealth B1	toutes les 400 heures
<input type="checkbox"/>	Maintenance complète de la tige de selle pour : Reverb AXS™ A1..., Reverb Stealth C1...	toutes les 600 heures
Tige de selle suspendue SR SUNTOUR		
<input type="checkbox"/>	Maintenance	toutes les 100 heures ou une fois par an
Toutes les autres tiges de selle suspendues		
<input type="checkbox"/>	Maintenance	toutes les 100 heures

Intervalles d'inspection et de maintenance de l'amortisseur arrière		
Amortisseur arrière ROCKSHOX		
<input type="checkbox"/>	Maintenance du groupe de chambre d'air	toutes les 50 heures
<input type="checkbox"/>	Maintenance de l'amortisseur et des ressorts	toutes les 200 heures
Amortisseur arrière FOX		
<input type="checkbox"/>	Maintenance	toutes les 125 heures ou une fois par an
Amortisseur arrière SR SUNTOUR		
<input type="checkbox"/>	Maintenance complète de l'amortisseur, y compris remontage de l'amortisseur et remplacement du joint d'air	toutes les 100 heures

Intervalles d'inspection et de maintenance du moyeu		
Moyeu SHIMANO à 11 vitesses		
<input type="checkbox"/>	Changement d'huile interne et maintenance	1 000 km après le début de l'utilisation, puis tous les 2 ans ou tous les 2 000 km
Tous les autres moyeux de transmission SHIMANO		
<input type="checkbox"/>	Lubrifier les composants internes	une fois par an ou tous les 2 000 km
ROHLOFF Speedhub 500/14		
<input type="checkbox"/>	Nettoyer la boîte de câbles et l'intérieur du tambour de câbles	tous les 500 km
<input type="checkbox"/>	Changement d'huile	tous les 5 000 km ou au moins une fois par an
pinion		
<input type="checkbox"/>	Maintenance 1 Contrôler l'usure des câbles de dérailleur, de la chaîne ou courroie et de la poulie, remplacer si nécessaire. Contrôler la tension et le libre déplacement des câbles de dérailleur. Ajuster ou remplacer si nécessaire. Ouvrir le boîtier de changement de vitesse. Nettoyer soigneusement et graisser abondamment le rouleau d'entraînement universel, la surface de glissement et l'intérieur du boîtier de changement de vitesse, le train planétaire, etc. Contrôler la solidité et le couple de serrage de tous les assemblages vissés à l'exception des vis du boîtier de changement de vitesse, serrer si nécessaire.	tous les 500 km
<input type="checkbox"/>	Maintenance 2 Changement d'huile	tous les 10 000 km

AVERTISSEMENT**Risque de blessure en cas de freins endommagés**

La réparation des freins nécessite des connaissances et outils spéciaux. Un montage défectueux ou non conforme peut endommager les freins. Ceci peut entraîner un accident et des blessures graves.

- ▶ La réparation des freins peut uniquement être effectuée par un revendeur spécialisé.
- ▶ Exécutez uniquement les modifications et travaux sur les freins (tels que démontage, meulage ou peinture) qui sont autorisés et décrits dans le mode d'emploi des freins.

Blessures aux yeux

Si des réglages n'ont pas été effectués convenablement, des problèmes peuvent survenir et causer dans certaines circonstances des blessures graves.

- ▶ Portez toujours des lunettes de protection lors des travaux d'inspection et de maintenance.

ATTENTION**Risque de chute et de basculement en cas d'activation accidentelle**

L'activation accidentelle du système d'entraînement électrique entraîne un risque de blessure.

- ▶ Retirez la batterie avant l'inspection ou la maintenance.

Risque de chute dû à une fatigue du matériel

Si la durée de vie d'un composant est dépassée, le composant peut défaillir soudainement. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Faites effectuer un nettoyage complet du vélo électrique par le revendeur spécialisé, de préférence dans les intervalles d'entretien prescrits.

ATTENTION**Risque pour l'environnement dû aux substances toxiques**

Le système de freinage contient des lubrifiants et huiles toxiques et nuisibles à l'environnement. Si ces produits sont versés dans les canalisations ou les eaux souterraines, ces dernières sont empoisonnées.

- ▶ Éliminez les lubrifiants et huiles générés lors de la réparation dans le respect de l'environnement et conformément aux réglementations locales.

Remarque

Le moteur ne nécessite aucune maintenance et peut uniquement être ouvert par un personnel qualifié.

- ▶ N'ouvrez jamais le moteur.

8.4 Effectuer la première inspection

Les sollicitations peuvent desserrer des vis mal serrées. La solidité de l'assise de la potence est alors menacée. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Après les deux premières heures d'utilisation, contrôlez la bonne assise du guidon et du système d'attache rapide de la potence.

Les vibrations pendant la conduite peuvent entraîner une fatigue ou un desserrage des vis et ressorts serrés lors de la production du vélo électrique.

- 1 Contrôlez la solidité du système d'attache rapide.
- 2 Contrôlez les couples de serrage de toutes les vis et assemblages vissés.



8.5 Effectuer une inspection complète.

Le respect des instructions d'inspection et de maintenance permet de réduire l'usure des composants, de prolonger la durée de service et d'assurer la sécurité.

Diagnostic et documentation de l'état réel

Composants	Fré- quence	Description			Critères		Mesures si refusé
		Inspection	Tests	Maintenance	Accepté	Refusé	
Châssis							
Cadre	chaque mois	Saleté	...	Chapitre 7.3.4	OK	Saleté	Nettoyer
	6 mois	Entretien	...	Chapitre 7.4.1	OK	Non traité	Cirer
	6 mois	Contrôler les dommages, ruptures, rayures	Chapitre 8.6.1	...	OK	Présence de dommages	Mettre le vélo électrique hors service, nouveau cadre selon liste des pièces
Cadre en carbone (en option)	chaque mois	Saleté	Chapitre 7.3.4	...	OK	Saleté	Nettoyer
	6 mois	Entretien	...	Chapitre 7.4.1	OK	Pas de cire	Cirer
	6 mois	Dommages à la peinture	Chapitre 8.6.1.1	...	OK	Dommages à la peinture	Peindre
	6 mois	Dommages dus aux chocs	Chapitre 8.6.1.1	...	OK	Dommages dus aux chocs	Mettre le vélo électrique hors service, nouveau cadre selon liste des pièces
ROCKSHOX Amortisseur arrière (en option)	6 mois	Contrôler les dommages, corrosion, ruptures	Voir les instructions de maintenance du composant ROCKSHOX	Maintenance selon fabricant Module de chambre d'air, amortisseur et ressort	OK	Présence de dommages	Nouvel amortisseur arrière selon liste des pièces
FOX Amortisseur arrière (en option)	6 mois	Contrôler les dommages, corrosion, ruptures	...	Envoi à FOX	OK	Présence de dommages	Nouvel amortisseur arrière selon liste des pièces
SR SUNTOUR Amortisseur arrière (en option)	6 mois	Contrôler les dommages, corrosion, ruptures	Voir les instructions de maintenance du composant SR SUNTOUR	Maintenance selon fabricant Maintenance complète de l'amortisseur, y compris remontage de l'amortisseur et remplacement du joint d'air	OK	Présence de dommages	Nouvel amortisseur arrière selon liste des pièces
Direction							
Guidon	chaque mois	Nettoyage	...	Chapitre 7.3.6	OK	Saleté	Nettoyer
	6 mois	Cirer	...	Chapitre 7.4.7	OK	Non traité	Cirer
	6 mois	Contrôler la fixation	Chapitre 7.5.7	...	OK	Lâche, rouille	Resserrer les vis, si nécessaire nouveau guidon selon liste des pièces



Composants	Fré- quence	Description			Critères		Mesures si refusé
		Inspection	Tests	Maintenance	Accepté	Refusé	
Potence	chaque mois	Nettoyage	...	Chapitre 7.3.5	OK	Saleté	Nettoyer
	6 mois	Cirer	...	Chapitre 7.4.6	OK	Non traité	Cirer
	6 mois	Contrôler la fixation	Chapitres 7.5.6 et 8.6.4	...	OK	Lâche, rouille	Resserrer les vis, si nécessaire nouvelle potence selon liste des pièces
Poignées	chaque mois	Nettoyage	...	Chapitre 7.3.7	OK	Saleté	Nettoyer
	chaque mois	Entretien	Chapitre 7.4.8	...	OK	Non traité	Talc
	avant chaque trajet	Contrôler l'usure et la fixation	Chapitre 7.1.11	...	OK	Absent, vacillant	Resserrer les vis, nouvelles poignées et nouveaux revêtements selon liste des pièces
Palier de direction	6 mois	Nettoyer et contrôler les dommages	...	Nettoyer, lubrifier et ajuster	OK	Encrassé	Nettoyer et lubrifier
Fourche (rigide)	6 mois	Contrôler les dommages, corrosion, ruptures	...	Structure, contrôle, lubrification, montage	OK	Présence de dommages	Nouvelle fourche selon liste des pièces
Fourche en carbone (en option)	6 mois	Contrôler les dommages, corrosion, ruptures	...	Maintenance selon fabricant Lubrification, changement d'huile selon fabricant	OK	Présence de dommages	Nouvelle fourche selon liste des pièces
Fourche de suspension SR SUNTOUR (en option)	6 mois	Contrôler les dommages, corrosion, ruptures	...	Maintenance selon fabricant Lubrification, changement d'huile selon fabricant	OK	Présence de dommages	Nouvelle fourche selon liste des pièces
Fourche suspendue FOX (en option)	6 mois	Contrôler les dommages, corrosion, ruptures	...	Envoi à FOX	OK	Présence de dommages	Nouvel amortisseur arrière selon liste des pièces
Fourche suspendue ROCKSHOX (en option)	6 mois	Contrôler les dommages, corrosion, ruptures	...	Maintenance selon fabricant Lubrification, changement d'huile selon fabricant	OK	Présence de dommages	Nouvelle fourche selon liste des pièces
Spinner de la fourche suspendue (en option)	6 mois	Contrôler les dommages, corrosion, ruptures	...	Maintenance selon fabricant Lubrification, changement d'huile selon fabricant	OK	Présence de dommages	Nouvelle fourche selon liste des pièces



Composants	Fré- quence	Description			Critères		Mesures si refusé
		Inspection	Tests	Maintenance	Accepté	Refusé	
Roue							
Roue	avant chaque trajet	Concentricité	Chapitre 7.1.7	...	OK	Course oblique	Retendre la roue
	6 mois	Montage	Chapitre 7.5.1	...	OK	Lâche	Ajuster l'attache rapide
Pneus	chaque mois	Nettoyage	Chapitre 7.3.10	...	OK	Saleté	Nettoyer
	chaque semaine	Pression de pneus	Chapitre 7.5.1.1	...	OK	Pression des pneus trop faible / trop élevée	Ajuster la pression des pneus
	10 jours	Usure	Chapitre 7.3.10	...	OK	Profil usé	Nouveau pneu selon liste des pièces
Jantes	6 mois	Cirer	...	Chapitre 7.4.10	OK	Non traité	Cirer
	6 mois	Usure	Chapitre 7.5.1.3	...	OK	Jante défec- tueuse	Nouvelle jante selon liste des pièces
	chaque mois	Usure de la surface de freinage	Chapitre 7.5.2.4	...	OK	Surface de freinage usée	Nouvelle jante selon liste des pièces
Rayons	chaque mois	Nettoyage	...	Chapitre 7.3.11	OK	Saleté	Nettoyer
	3 mois	Contrôler la tension	Chapitre 7.5.1.3	...	OK	Lâche, tension hétérogène	Tendre les rayons ou nouveaux rayons selon liste des pièces
	6 mois	Contrôler le crochet de jante	Chapitre 7.5.1.3	...	OK	Crochet de jante tordu	Nouvelle jante selon liste des pièces
Écrou de rayon	chaque mois	Nettoyage	...	Chapitre 7.3.11	OK	Saleté	Nettoyer
	chaque mois	Cirer	...	Chapitre 7.4.13	OK	Non traité	Cirer
Trous de rayon	6 mois	Contrôler les fêlures	Chapitre 7.5.1.4	...	OK	Fêlures	Nouvelle jante selon liste des pièces
Paroi intérieure de la jante	chaque année	Contrôler les fêlures	Chapitre 7.5.1.5	...	OK	Fêlures	Nouvelle jante selon liste des pièces
Moyeu	chaque mois	Nettoyage	...	Chapitre 7.3.12	OK	Saleté	Nettoyer
	chaque mois	Entretien	...	Chapitre 7.4.12	OK	Non traité	Traiter
Moyeu à cône (en option)	chaque mois	Nettoyage	...	Chapitre 7.3.12	OK	Saleté	Nettoyer
	chaque mois	Entretien	...	Chapitre 7.4.12	OK	Non traité	Traiter
	6 mois	Contrôler la fixation	...	...	OK	Lâche, rouille	Resserrer les vis, si nécessaire nouveau guidon selon liste des pièces
	chaque année	Régler	...	...	OK	Non réglé	Nouvelle position



Composants	Fré- quence	Description			Critères		Mesures si refusé
		Inspection	Tests	Maintenance	Accepté	Refusé	
Moyeu à vitesses inté- grées (en option)	chaque mois	Nettoyage	...	Chapitre 7.3.12	OK	Saleté	Nettoyer
	chaque mois	Entretien	...	Chapitre 7.4.12	OK	Non traité	Traiter
	6 mois	Contrôler la fixation	...	...	OK	Lâche, rouille	Resserrer les vis, si nécessaire nouveau guidon selon liste des pièces
	6 mois	Contrôle des fonc- tions	Chapitre 7.5.11.4	...		Erreurs de changement de vitesse	Régler à nouveau le moyeu
Selle et tige de selle							
Selle	chaque mois	Nettoyage		Chapitre 7.3.9	OK	Saleté	Nettoyer
	6 mois	Contrôler la fixation	Chapitre 7.5.8	...	OK	Lâche	Resserrer les vis
Selle en cuir (en option)	chaque mois	Nettoyage	...	Chapitre 7.3.9.1	OK	Saleté	Nettoyer
	6 mois	Entretien	...	Chapitre 7.4.11	OK	Non traité	Cire pour cuir
	6 mois	Contrôler la fixation	Chapitre 7.5.8	...	OK	Lâche	Resserrer les vis
Tige de selle	chaque mois	Nettoyage	...	Chapitre 7.3.8	OK	Saleté	Nettoyer
	6 mois	Entretien	...		OK	Non traité	Cire pour cuir
	6 mois	Nettoyage complet, fixation et contrôle du film de protection de la peinture	...	Chapitre 8.6.8	OK	Lâche	Resserrer les vis, nouveau film de protection de la peinture
Tige de selle en carbone (en option)	chaque mois	Nettoyage	...	Chapitre 7.3.8	OK	Saleté	Nettoyer
	6 mois	Entretien	...	Chapitre 7.4.9.2	OK	Non traité	Pâte de montage
	6 mois	Nettoyage complet, fixation et contrôle du film de protection de la peinture	...	Chapitre 8.6.8.1	OK	Lâche	Resserrer les vis, nouveau film de protection de la peinture, en cas de dommage nouvelle tige de selle selon liste des pièces
Tige de selle suspendue (en option)	chaque mois	Nettoyage	...	...	OK	Saleté	Nettoyer
	6 mois	Entretien	...	Chapitre 7.4.9.1	OK	Non traité	Huiler
	100 heures ou 6 mois	Nettoyage complet, fixation et contrôle du film de protection de la peinture	Chapitre 8.6.8	...	OK	Lâche	Resserrer les vis, nouveau film de protection de la peinture
Tige de selle suspendue by.schulz (en option)	après les premiers 250 km, puis tous les 1500 km	Nettoyage complet, fixation et contrôle du film de protection de la peinture, lubrifier	Chapitre 8.6.8.2	...	OK	Lâche	Resserrer les vis, nouveau film de protection de la peinture, en cas de dommage nouvelle tige de selle selon liste des pièces
Tige de selle suspendue SR SUNTOUR	toutes les 100 heures ou une fois par an	Nettoyage complet, fixation et contrôle du film de protection de la peinture, lubrifier	Chapitre 8.6.8.3	...	OK	Lâche	Resserrer les vis, nouveau film de protection de la peinture, en cas de dommage nouvelle tige de selle selon liste des pièces



Composants	Fré- quence	Description			Critères		Mesures si refusé
		Inspection	Tests	Maintenance	Accepté	Refusé	
EIGHTPINS NGS2 Tige de selle suspendue	20 heures	Faire l'appoint d'huile	...	Chapitre 7.4.19	OK	Manque d'huile	Faire l'appoint d'huile
	20 heures	Nettoyer le joint anti-poussière			OK	Saleté	Nettoyage
	40 heures	Nettoyer la douille de glissement			OK	Saleté	Nettoyage
	100 heures	Remplacer la douille de glissement, le joint anti-poussière et la bande de feutre			OK	Pas de rempla- cement	Remplacer
	200 heures	Maintenance des joints du ressort à pression de gaz			OK	Pas de mainte- nance	Effectuer la mainte- nance
EIGHTPINS H01 Tige de selle suspendue	20 heures	Faire l'appoint d'huile	...	Chapitre 7.4.19	OK	Manque d'huile	Faire l'appoint d'huile
	20 heures	Nettoyer le joint anti-poussière			OK	Saleté	Nettoyage
	40 heures	Nettoyer la douille de glissement			OK	Saleté	Nettoyage
	100 heures	Remplacer la douille de glissement, le joint anti-poussière et la bande de feutre			OK	Pas de rempla- cement	Remplacer
	200 heures	Maintenance des joints du ressort à pression de gaz			OK	Pas de mainte- nance	Effectuer la mainte- nance
Tige de selle suspendue ROCKSHOX	50 heures	Purge	...	Voir les instruc- tions du fabri- cant	OK		
	50 heures	Nettoyer	...	Voir les instruc- tions du fabri- cant	OK		
	200 heures	Purge	...	Voir les instruc- tions du fabri- cant	OK		
	200 heures	Maintenance com- plète	...	Voir les instruc- tions du fabri- cant	OK		
	400 heures	Maintenance com- plète	...	Voir les instruc- tions du fabri- cant	OK		
	600 heures	Maintenance com- plète	...	Voir les instruc- tions du fabri- cant	OK		
Tige de selle suspendue FOX	125 heur es ou une fois par an	Maintenance com- plète	Voir les instruc- tions du fabri- cant	Auprès du fabri- cant FOX	...	...
Dispositifs de protection							
Pare-courroie ou pare-chaîne	6 mois	Fixation	Contrôler la fixa- tion	...	OK	Lâche	Resserrer les vis
Garde-boue	6 mois	Fixation	Contrôler la fixa- tion	...	OK	Lâche	Resserrer les vis
Couvercle du moteur	6 mois	Fixation	Contrôler la fixa- tion	...	OK	Lâche	Resserrer les vis



Composants	Fré- quence	Description			Critères		Mesures si refusé
		Inspection	Tests	Maintenance	Accepté	Refusé	
Système de freinage							
Frein à main	6 mois	Fixation	Contrôler la fixation	...	OK	Lâche	Resserrer les vis
Liquide de freinage	6 mois	Contrôler le niveau de liquide	Selon la saison	...	OK	Insuffisant	Ajouter du liquide de freinage, en cas de dommage mettre le vélo électrique hors service, nouveaux flexibles de freinage
Plaquettes de frein	6 mois	Plaquettes de frein, jante et disque de frein,	contrôler les dommages	...	OK	Présence de dommages	Nouvelles plaquettes de frein, jantes et disques de frein
Frein à rétropédalage – ancrage du frein	6 mois	Fixation	Contrôler la fixation	...	OK	Lâche	Resserrer les vis
Système de freinage	6 mois	Fixation	Contrôler la fixation	...	OK	Lâche	Resserrer les vis
Installation d'éclairage							
Câblage de l'éclairage	6 mois	Branchements, disposition correcte	Contrôle	...	OK	Câbles défectueux, pas de lumière	Nouveau câblage
Feu arrière	6 mois	Feu de position	Contrôle des fonctions	...	OK	Pas de lumière constante	Nouveau feu arrière selon liste des pièces, remplacer si nécessaire
Feu avant	6 mois	Feu de position, feu de jour	Contrôle des fonctions	...	OK	Pas de lumière constante	Nouveau feu avant selon liste des pièces, remplacer si nécessaire
Réfecteurs	6 mois	Au complet, état, fixation	Contrôle	...	OK	Nombre insuffisant ou dommages	Nouveaux réflecteurs
Entraînement / Changement de vitesse							
Chaîne / Cas- sette / Pignon / Plateau	6 mois	Contrôler les dommages	Contrôler les dommages	...	OK	Dommages	Si nécessaire fixer ou nouveau selon liste des pièces
Pare-chaîne / Protège-rayons	6 mois	Contrôler les dommages	Contrôler les dommages	...	OK	Dommages	Nouveau selon liste des pièces
Pédalier / Mani- velle	6 mois	Contrôler la fixation	Contrôler la fixation	...	OK	Lâche	Resserrer les vis
Pédales	6 mois	Contrôler la fixation	Contrôler la fixation	...	OK	Lâche	Resserrer les vis
Manette de vitesse	6 mois	Contrôler la fixation	Contrôler la fixation	...	OK	Lâche	Resserrer les vis
Câbles de dérailleur	6 mois	Contrôler les dommages	Contrôler les dommages	...	OK	Lâche ou défectueux	Régler les câbles de dérailleur, si nécessaire nouveaux câbles de dérailleur
Dérailleur avant	6 mois	Contrôler les dommages	Contrôler les dommages	...	OK	Changement de vitesse impossible ou difficile	Régler
Dérailleur arrière	6 mois	Contrôler les dommages	Contrôler les dommages	...	OK	Changement de vitesse impossible ou difficile	Régler



Composants	Fré- quence	Description			Critères		Mesures si refusé
		Inspection	Tests	Maintenance	Accepté	Refusé	
Système d'entraînement électrique							
Ordinateur de bord	6 mois	Contrôler les dommages	Contrôler les dommages	...	OK	Pas d'affichage, information manquante	Redémarrage, tester la batterie, nouveau logiciel ou nouvel ordinateur de bord, mise hors service,
Unité de commande	6 mois	Contrôlez la présence de dommages sur l'unité de commande	Contrôler les dommages	...	OK	Pas de réaction	Redémarrage, contacter le fabricant de l'unité de commande, nouvelle unité de commande
Compteur de vitesse	6 mois	Étalonnage	Mesure de la vitesse	...	OK	Le vélo électrique roule 10 % trop vite / trop lentement	Mettre le vélo électrique hors service jusqu'à identification de la cause de la panne
Câblage	6 mois	Contrôle visuel	Contrôle visuel	...	OK	Défaillance dans le système, dommages, câbles pliés	Nouveau câblage
Batterie	6 mois	Contrôle initial	voir chapitre Montage	...	OK	Message d'erreur	Contacteur le fabricant de la batterie, mise hors service, nouvelle batterie
Logement de batterie	6 mois	Fixation, serrure, contacts	Contrôler la fixation	...	OK	Lâche, la serrure ne ferme pas, pas de contacts	Nouveau logement de batterie
Moteur	6 mois	Contrôle visuel et fixation	Contrôler la fixation	...	OK	Dommages, lâche	Resserrer le moteur, contacter le fabricant du moteur, nouveau moteur, mise hors service,
Logiciel	6 mois	Consulter la version	Vérifier la version du logiciel	...	Dernière version installée	Dernière version non installée	Exécuter la mise à jour
Divers							
Porte-bagages	avant chaque trajet	Solidité	Chapitre 7.1.5	...	OK	Lâche	Bien fixé
	chaque mois	Saleté	...	Chapitre 7.3.4	OK	Saleté	Nettoyer
	6 mois	Entretien	...	Chapitre 7.4.3	OK	Non traité	Cirer
	6 mois	Contrôler la fixation et le film de protection de la peinture	Chapitre 8.5.2	...	OK	Lâche	Resserrer les vis, nouveau film de protection de la peinture
Béquille latérale	chaque mois	Saleté	...	Chapitre 7.3.4	OK	Saleté	Nettoyer
	6 mois	Entretien	...	Chapitre 7.4.5	OK	Non traité	Cirer
	6 mois	Fixation	Chapitre 7.5.11.8	...	OK	Lâche	Resserrer les vis
	6 mois	Stabilité	Chapitre 7.5.11.8	...	OK	Basculer	Modifier la hauteur de la béquille
Sonnette	avant chaque trajet	Son	Contrôle des fonctions Chapitre 7.1.10	...	OK	Pas de son, son faible, manquante	Nouvelle sonnette selon liste des pièces



Composants	Fré- quence	Description			Critères		Mesures si refusé
		Inspection	Tests	Maintenance	Accepté	Refusé	
Ajouts (en option)	6 mois	Fixation	Contrôler la fixation	...	OK	Lâche	Resserrer les vis

Contrôle technique, contrôle de sécurité, trajet d'essai

Composants	Description		Critères		Mesures si refusé
	Montage/Inspection	Tests	Accepté	Refusé	
Système de freinage	6 mois	Contrôle des fonctions	OK	Pas de freinage complet, distance de freinage trop importante	Localiser l'élément défectueux dans le système de freinage et corriger
Changement de vitesse avec charge de fonctionnement	6 mois	Contrôle des fonctions	OK	Problèmes lors du changement de vitesse	Régler à nouveau le changement de vitesse
Éléments de suspension (fourche, montants de suspension, tige de selle)	6 mois	Contrôle des fonctions	OK	Trop bas ou plus de suspension	Localiser l'élément défectueux et corriger
Système d'entraînement électrique	6 mois	Contrôle des fonctions	OK	Mauvais contact, problèmes lors de la conduite, accélération	Localiser et corriger le composant défectueux du système d'entraînement électrique
Installation d'éclairage	6 mois	Contrôle des fonctions	OK	Pas d'éclairage permanent, luminosité insuffisante	Localiser l'élément défectueux dans le système d'éclairage et corriger
Trajet d'essai	6 mois	Contrôle des fonctions	Pas de bruits suspects	Bruits suspects	Localiser la source du bruit et corriger



8.5.1 Inspecter le cadre

- 1 Contrôlez la présence de fêlures, déformations ou dommages à la peinture sur le cadre.
- ⇒ En cas de fêlures, déformations ou dommages à la peinture, mettez le vélo électrique hors service. Nouveau cadre selon liste des pièces.

8.5.1.1 Inspecter le cadre en carbone

En cas de dommages à la peinture sur un cadre en carbone, il faut distinguer entre les rayures dans la peinture et les dommages dus à des chocs (impacts).

- ▶ Demandez au client la cause du dommage.
- ▶ Examinez les dommages à la loupe pour déterminer si des fibres ont été détruites ou si une désamination est survenue.

8.5.2 Inspecter le porte-bagages

Les sacoches et caisses de transport peuvent causer des rayures, fêlures et cassures sur le porte-bagages.

- 1 Contrôlez la présence de rayures, fêlures et cassures sur le porte-bagages.
- ⇒ Remplacez le porte-bagages endommagé.
- ⇒ Si le film de protection de la peinture est usé ou absent, collez un nouveau film de protection de la peinture.

8.5.3 Inspecter et maintenir l'amortisseur arrière

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement



AVERTISSEMENT

Risque de blessure par explosion

La chambre d'air est sous pression. Lors de la maintenance du système pneumatique d'un amortisseur arrière, celui-ci peut exploser et causer des blessures graves.

- ▶ Lors du montage ou de la maintenance, portez des lunettes de protection, des gants de protection et des vêtements de sécurité.
- ▶ Purgez d'air toutes les chambres d'air. Démontez toutes les valves d'air.
- ▶ Ne procédez jamais à la maintenance ou au démontage d'un amortisseur arrière s'il n'est pas entièrement détendu.

Intoxication par l'huile de suspension

L'huile de suspension irrite les voies respiratoire, entraîne des mutations des cellules germinales et la stérilité, cause le cancer et est toxique au toucher.

- ▶ Toujours porter des lunettes de protection et des gants en nitrile lors de la manipulation d'huile de suspension.
- ▶ Ne procédez jamais à une inspection ou maintenance pendant la grossesse.
- ▶ Placez un bac de collecte d'huile sous la zone de maintenance de l'amortisseur arrière.



Risque d'intoxication par de l'huile lubrifiante

L'huile lubrifiante de la tige de selle EIGHTPINS est toxique en cas de contact ou d'inhalation.

- ▶ Portez toujours des lunettes de protection et des gants en nitrile lors de la manipulation d'huile lubrifiante.
- ▶ Lubrifiez la tige de selle uniquement à l'air libre ou dans un local très bien ventilé.
- ▶ Évitez le contact entre la peau et l'huile lubrifiante. Portez des gants de protection en nitrile lors de la lubrification, du nettoyage et de la maintenance.
- ▶ Placez un bac de collecte d'huile sous la zone de maintenance de la tige de selle.



ATTENTION

Risque pour l'environnement dû aux substances toxiques

L'amortisseur arrière contient des lubrifiants et huiles toxiques et nuisibles à l'environnement. Si ces produits sont versés dans les canalisations ou les eaux souterraines, ces dernières sont empoisonnées.

- ▶ Éliminez les lubrifiants et huiles générés lors de la réparation dans le respect de l'environnement et conformément aux réglementations locales.

- 1 Démontez l'amortisseur arrière.
 - 2 Inspectez et nettoyez les côtés intérieur et extérieur.
 - 3 Révissez les suspensions pneumatiques.
 - 4 Remplacez les joints d'air sur les suspensions pneumatiques.
 - 5 Changez l'huile.
- ⇒ Remplacez les joints anti-poussière.

8.5.4 Inspecter le moyeu de transmission

8.5.4.1 Régler le moyeu à cône

Sur les moyeux à cône, le coussinet fixé dans le corps du cône du moyeu, qui présente des surfaces de roulement des billes plus grandes, tourne autour du cône de palier intérieur situé sur l'extrémité de fourche. Le coussinet extérieur, qui tourne autour du cône de palier fixe, subit une sollicitation nettement plus homogène en raison de sa surface de contact plus importante avec les billes.

- 1 Inscrivez un petit repère rouge sur le contre-écrou.
- 2 Tous les 1000 à 2000 km, tournez l'axe de la roue de 40° à 90°.

⇒ Le cône de palier subit une usure homogène.



8.5.5 Inspecter la potence

Les sollicitations peuvent desserrer des vis mal serrées. La solidité de l'assise de la potence est alors menacée. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Contrôlez la bonne assise du guidon et du système d'attache rapide de la potence.

8.5.6 Inspecter et graisser le palier de direction

- 1 Démontez la fourche.
- 2 Nettoyez le palier de direction. En cas d'encrassement important, rincez le palier avec des produits nettoyants tels que WD-40 ou Karamba.
- 3 Contrôlez la présence de dommages sur le palier de direction.
 - ⇒ Si le palier de direction est endommagé, le remplacer selon la liste des pièces.
- 4 Lubrifier les paliers de direction et les logements de palier avec une graisse très douce et hydrophobe (par exemple graisse spéciale Dura Ace de SHIMANO).
- 5 Remonter la fourche avec le palier de direction selon le mode d'emploi de la fourche.

8.5.7 Inspecter l'axe avec attache rapide



Risque de chute en cas d'attache rapide desserrée

Une attache rapide défectueuse ou mal montée peut se prendre dans le disque de frein et bloquer la roue. Ceci cause une chute.

- ▶ Montez le levier d'attache rapide de la roue avant sur le côté opposé au disque de frein.

Risque de chute en cas d'attache rapide défectueuse ou mal montée

Le disque de frein peut devenir très chaud lorsqu'il fonctionne. Ceci peut endommager certaines parties de l'attache rapide. L'attache rapide se desserre alors. Ceci peut causer une chute et des blessures.

- ▶ Le levier d'attache rapide de la roue avant et le disque de frein doivent se trouver chacun d'un côté.

Risque de chute en cas de mauvais réglage de la force de serrage

Une force de serrage trop élevée endommage l'attache rapide, qui perd alors sa fonction.

Une force de serrage insuffisante entraîne une mauvaise transmission de force. La fourche suspendue ou le cadre peuvent se rompre. Ceci peut causer une chute et des blessures graves.

- ▶ Ne fixez jamais une attache rapide à l'aide d'un outil (par exemple marteau ou pince).
- ▶ Utilisez uniquement un levier de serrage avec la force de serrage prescrite.

- 1 Desserrez l'attache rapide.
- 2 Fermez l'attache rapide.
- 3 Contrôlez la position et la force de serrage du levier d'attache rapide.



- ⇒ Le levier d'attache rapide est à fleur avec le boîtier inférieur.
- ⇒ La fermeture du levier d'attache rapide doit laisser une légère empreinte sur la main.



Illustration 254 : Régler la force de serrage de l'attache rapide

- 4 Si nécessaire, réglez la force de serrage du levier de serrage avec une clé Allen de 4 mm.
- 5 Contrôlez ensuite à nouveau la position et la force de serrage du levier d'attache rapide.

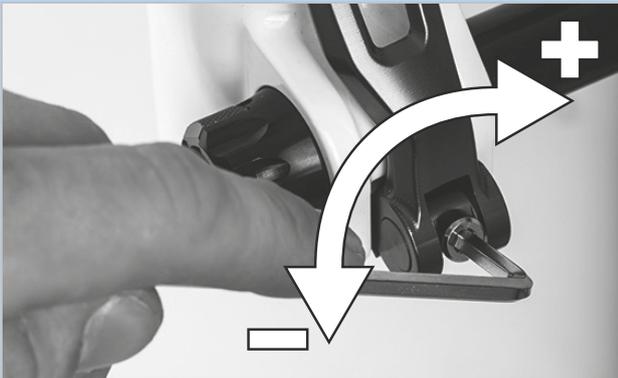


Illustration 255 : Régler la force de serrage de l'attache rapide

8.5.8 Inspecter la fourche

AVERTISSEMENT

Risque de blessure par explosion

La chambre d'air est sous pression. Lors de la maintenance du système pneumatique d'une fourche suspendue défectueuse, celle-ci peut exploser et causer des blessures graves.

- ▶ Lors du montage ou de la maintenance, portez des lunettes de protection, des gants de protection et des vêtements de sécurité.
- ▶ Purgez d'air toutes les chambres d'air. Démontez toutes les valves d'air.
- ▶ Ne procédez jamais à la maintenance ou au démontage d'une fourche suspendue si elle n'est pas entièrement détendue.

ATTENTION

Risque pour l'environnement dû aux substances toxiques

La fourche suspendue contient des lubrifiants et huiles toxiques et nuisibles à l'environnement. Si ces produits sont versés dans les canalisations ou les eaux souterraines, ces dernières sont empoisonnées.

- ▶ Éliminez les lubrifiants et huiles générés lors de la réparation dans le respect de l'environnement et conformément aux réglementations locales.

- 1 Démontez la fourche.
- 2 Contrôlez la présence de fêlures, déformations ou dommages à la peinture sur la fourche.
- ⇒ En cas de fêlures, déformations ou dommages à la peinture, mettez le vélo électrique hors service. Nouvelle fourche selon liste des pièces.
- 3 Nettoyez les côtés intérieur et extérieur.
- 4 Lubrifiez la fourche.
- 5 Montez la fourche.



8.5.8.1 Inspecter la fourche de suspension en carbone

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- 1 Démontez la fourche.
- 2 Contrôlez la présence de fêlures, déformations ou dommages à la peinture sur la fourche.
- 3 En cas de défauts de peinture sur une fourche suspendue en carbone, il faut distinguer entre les rayures dans la peinture et les dommages dus à des chocs (impacts).
 - ▶ Demandez au client la cause du dommage.
 - ▶ Examinez les dommages à la loupe pour déterminer si des fibres ont été détruites ou si une désamination est survenue.

8.5.8.2 Inspecter la fourche de suspension

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- 1 Démontez la fourche.
- 2 Contrôlez la présence de fêlures, déformations ou dommages à la peinture sur la fourche.
 - ⇒ En cas de fêlures, déformations ou dommages à la peinture, mettez le vélo électrique hors service. Nouvelle fourche selon liste des pièces.
- 3 Démontez la fourche suspendue.
- 4 Lubrifiez les joints anti-poussière et les douilles de glissement.
- 5 Contrôlez les couples de serrage.
- 6 Nettoyez les côtés intérieur et extérieur.
- 7 Lubrifiez la fourche.
- 8 Montez la fourche.
- 9 Réglez la fourche suspendue (voir le chapitre 6.3.14).

8.5.9 Inspecter la tige de selle



AVERTISSEMENT

Risque d'intoxication par de l'huile lubrifiante

L'huile lubrifiante de la tige de selle EIGHTPINS est toxique en cas de contact ou d'inhalation.

- ▶ Portez toujours des lunettes de protection et des gants en nitrile lors de la manipulation d'huile lubrifiante.
- ▶ Lubrifiez la tige de selle uniquement à l'air libre ou dans un local très bien ventilé.
- ▶ Évitez le contact entre la peau et l'huile lubrifiante. Portez des gants de protection en nitrile lors de la lubrification, du nettoyage et de la maintenance.
- ▶ Placez un bac de collecte d'huile sous la zone de maintenance de la tige de selle.

- 1 Tirez la tige de selle hors du cadre.
- 2 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur de la tige de selle.
- 3 Contrôlez la présence de rayures, fêlures et cassures sur la tige de selle.
 - ⇒ Si la tige de selle est endommagée, remplacez-la selon la liste des pièces.
- 4 Montez la tige de selle selon la hauteur indiquée dans le passeport du vélo électrique.

8.5.9.1 Inspecter la tige de selle en carbone

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

En cas de dommages à la peinture sur une tige de selle en carbone, il faut distinguer entre les rayures dans la peinture et les dommages dus à des chocs (impacts).

- ▶ Demandez au client la cause du dommage.
- ▶ Examinez les dommages à la loupe pour déterminer si des fibres ont été détruites ou si une désamination est survenue.



8.5.9.2 Inspecter et graisser la tige de selle suspendue BY,SCHULZ

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- 1 Tirez la tige de selle hors du cadre.
 - 2 Retirez l'enveloppe de protection et de sécurité.
 - 3 Nettoyez l'intérieur et l'extérieur de la tige de selle.
 - 4 Contrôlez la présence de rayures, fêlures et cassures sur a tige de selle.
- ⇒ Si la tige de selle est endommagée, remplacez-la selon la liste des pièces.
- 5 Lubrifiez les vis de la suspension parallèle.
 - 6 Remontez la tige de selle selon la hauteur indiquée dans le passeport du vélo électrique. Contrôlez le couple de serrage des vis.

□	Couples de serrage G1	
	Vis de serrage de la selle M8 Vis de fixation sans tête M5	20 ... 24 Nm 3 Nm

□	Couple de serrage G2	
	Vis de serrage de la selle M6 Vis de fixation sans tête M5	12 ... 14 Nm 3 Nm

- 7 Montez l'enveloppe de protection et de sécurité.

8.5.9.3 Inspecter et graisser la tige de selle suspendue SR SUNTOUR

S'applique uniquement aux vélos électriques avec cet équipement

- 1 Tirez la tige de selle hors du cadre.
 - 2 Retirez l'enveloppe de protection et de sécurité.
 - 3 Contrôlez la présence de rayures, fêlures et cassures sur a tige de selle.
- ⇒ Si la tige de selle est endommagée, remplacez-la selon la liste des pièces.
- ⇒ Si le film de protection de la peinture qui protège un siège enfant est usé ou absent, collez un nouveau film de protection de la peinture.
- 4 Desserrez le dispositif de réglage de la prétension et retirez le ressort en acier.
 - 5 Nettoyez la tige de selle par l'intérieur et par l'extérieur.
 - 6 Graissez la tige de selle par l'intérieur avec de la graisse SR SUNTOUR n° 9170-001.
 - 7 Lubrifiez le rouleau de pression avec de l'huile pour chaîne de vélo.
- Lubrifiez les articulations de la suspension parallèle avec de l'huile pour chaîne de vélo.



Illustration 256 : Points de lubrification de la tige de selle suspendue SR SUNTOUR

- 8 Remontez la tige de selle selon la hauteur indiquée dans le passeport du vélo électrique.
- 9 Contrôlez le couple de serrage des vis.

□	Couples de serrage de la tige de selle suspendue SR SUNTOUR	
	Vis de serrage de la selle Vis de fixation sans tête M5	15-18 Nm 3 Nm

- 10 Montez l'enveloppe de protection et de sécurité.

8.5.10 Couple de serrage

Modèle	Couple de serrage	Outil
Axe		
Écrou d'axe conventionnel	35 ... 40 Nm*	Clé plate 15 mm
Axe vissé SR SUNTOUR 12AH2 Axe Vis de blocage	8 ... 10 Nm 5 ... 6 Nm	Embout à six pans creux 6 mm Embout à six pans creux 5 mm
Axe vissé SR SUNTOUR 15AH2 Axe Vis de blocage	8 ... 10 Nm 5 ... 6 Nm	Embout à six pans creux 6 mm Embout à six pans creux 5 mm
Intend. Edge Axe Vis de blocage	3 ... 5 Nm 10 Nm	M6
Batterie		
BOSCH PowerPack 400/500/600/800 4 × vis de fixation du verrouillage du fond du boîtier 2 × vis de fixation du couvercle 2 × vis de fixation du couvercle 2 × vis de fixation du support côté câble 1 × vis de fixation du support côté câble 2 × vis de fixation du support côté fermeture 1 × vis de fixation du support côté fermeture	5 Nm 2 Nm 2 Nm 1,3 Nm 5 Nm 5 Nm 1 Nm	Torx® T25, M5 × 20 M3,5 × 12 M3,5 × 12 (à bout pointu) Torx® T15 Torx® T25, M5 × 20 Torx® T25 Torx® T15, M3,5 × 12
Écran		
Support FIT Comfort / Compact Vis de fixation	0,5 Nm	Clé Allen 2,5 mm
FIT Comfort / Compact Étrier de montage	0,8 Nm	Torx® T20
Ordinateur de bord		
FIT Remote Basic Étrier de montage	0,8 Nm	Torx® T20
FIT Remote Display Étrier de montage	0,8 Nm	Torx® T20
Support BOSCH Intuvia 100  Vis de fixation 1, M3 × 22 Vis de fixation 2, M3 × 14	1 Nm 1 Nm	Embout à six pans creux 3 mm Embout à six pans creux 3 mm
BOSCH System Controller Vis de fixation	0,5 Nm	Torx® T10

BOSCH Mini Remote Vis de fixation	0,4 Nm (et non 0,6 Nm comme indiqué sur le Mini-Remote)	Embout à six pans creux 3 mm
SHIMANO SC-E5003 Vis de fixation	0,8 Nm	Embout à six pans creux 3 mm
Plaquettes de frein		
SHIMANO Bague d'écartement	2 ... 4 Nm	Clé Allen 3 mm Tournevis droit
TEKTRO pour hydraulic disc brake system Vis de fixation	3 ... 5 Nm	Clé Allen 3 mm
Ligne de frein		
SHIMANO Vis de jonction du frein à main	5 ... 7 Nm	Clé plate 8 mm
SHIMANO Vis de jonction de l'étrier de frein, version pour assemblage à vis à tête creuse	5 ... 7 Nm 8 ... 10 Nm	Clé Allen 3 mm Clé Allen 4 mm
SHIMANO Vis de jonction de l'étrier de frein, version droite	5 ... 7 Nm	Clé Allen 3 mm
SHIMANO pour vélo de course Vis de jonction du manchon de ligne	5 ... 7 Nm	Clé plate 8 mm
TEKTRO pour hydraulic disc brake system Vanne de purge sur l'étrier de frein	4 ... 6 Nm	#
TEKTRO pour hydraulic disc brake system Vis de fermeture du réservoir d'équilibrage du frein à main	2 ... 4 Nm	Torx® T15
Étrier de frein		
SHIMANO Vis de fixation de l'adaptateur et vis de fixation de l'étrier de frein, version avec logement de frein IS	6 ... 8 Nm	...
SHIMANO Vis de fixation de l'étrier de frein, version Postmount	6 ... 8 Nm	...
TEKTRO pour hydraulic disc brake system Vis de fixation de l'adaptateur	6 ... 8 Nm	#
TEKTRO pour hydraulic disc brake system Vis de fixation de l'étrier de frein	6 ... 8 Nm	Clé Allen 5 mm
Disque de frein		
SHIMANO pour type Center-Lock Vis de fixation de l'attache rapide	40 ... 50 Nm	TL-LR15 TL-FC36/TL-LR11 Clé à molette
SHIMANO pour type Center-Lock Vis de fixation, version écrou	40 ... 50 Nm	TL-LR10 Clé plate

SHIMANO pour version à 5 trous Vis de fixation	2 ... 4 Nm	Torx [n° 25]
SHIMANO pour version à 6 trous Vis de fixation	2 ... 4 Nm	Torx [n° 25]
TEKTRO pour hydraulic disc brake system Vis de fixation	4 ... 6 Nm	Torx® T25
Frein cantilever		
SHIMANO Vis de fixation de l'étrier de frein	5 ... 7 Nm	Clé Allen 5 mm
SHIMANO Vis de fixation pour sabot de frein	8 ... 9 Nm	Clé Allen 5 mm Clé plate 10 mm
SHIMANO Vis de fixation de câble	6 ... 8 Nm	Clé Allen 5 mm
Frein de jante à double articulation		
SHIMANO Vis de fixation	8 ... 10 Nm	Clé Allen 5 mm
SHIMANO, modèles avec écrou Vis de fixation	8 ... 10 Nm	Clé plate 10 mm
SHIMANO Vis de fixation pour sabot de frein	5 ... 7 Nm	Clé Allen 4 mm
SHIMANO, côté gauche Vis de fixation pour câble de frein	6 ... 8 Nm	Clé Allen 5 mm
SHIMANO, côté droit Vis de fixation pour câble de frein	1 ... 1,5 Nm	Clé Allen 2 mm
Télécommande de la tige de selle		
EIGHTPINS Vis de fixation Pince de câble	2,5 Nm 5 Nm	Embout à six pans creux 4 mm Embout à six pans creux 3 mm
Couronne de roue libre		
SHIMANO	35 Nm	Extracteur de roue libre TL-FW3
Fourche suspendue		
Intend Edge Vis pour double pont	12 Nm	
SR SUNTOUR Côté suspension, haut, plastique	5 Nm	
SR SUNTOUR Côté suspension, haut, aluminium	20 Nm	
SR SUNTOUR Côté suspension, bas	10 Nm	Embout à six pans creux mm (couple de serrage)
SR SUNTOUR Côté suspension, bas	8 Nm	Écrou en aluminium (couple de serrage)
SR SUNTOUR Côté suspension, bas, (régler la course de suspension)	7 Nm	

SR SUNTOUR Côté amortissement, haut, plastique	5 Nm	
SR SUNTOUR Côté amortissement, haut, aluminium	20 Nm	
SR SUNTOUR Côté amortissement, bas, sans réglage	10 Nm	
SR SUNTOUR Côté amortissement, bas, avec réglage	7 Nm	
SR SUNTOUR Pince pour tête de fourche	7 Nm	
SRAM RockShox, 35 Couvercle	28 Nm	Douille six pans 24 mm
SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Couvercle de l'amortisseur de compression	28 Nm	Outil RockShox pour couvercle / cassette (ou outil standard pour cassette)
SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Couvercle suspension DebonAir+	28 Nm	Outil RockShox pour couvercle / cassette (ou outil standard pour cassette)
SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Couvercle suspension Dual Position Air	28 Nm	Douille six pans 24 mm
SRAM RockShox, 35 Vis de fixation – bague de réglage de la compression et bague de commande à distance	1,4 Nm	Embout à six pans creux 2,5 mm
SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Vis de fixation – Réglage de la compression Charger RC (Select)	1,35 Nm	Embout à six pans creux 2,5 mm
SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Vis de fixation – Bague de réglage de la compression Charger RC (Select)	0,75 ... 1,1 Nm	Embout à six pans creux 2,5 mm
SRAM RockShox, 35 Vis de fixation – Bague de réglage de la course de suspension (Dual Position Coil)	1,35 Nm	Embout à six pans creux 2,5 mm
SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Plaque de fond rails de guidage boîtier ButterCup – plaque de fond pour rails de guidage – Suspension pneumatique et amortisseur	3,3 Nm	Torx® T25
SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Boîtier ButterCup (supérieur) pour boîtier ButterCup (inférieur) – Suspension pneumatique et amortisseur	3,3 Nm	Clé à tuyauter 23 mm
SRAM RockShox Bottomless Tokens	4 Nm	Embout à six pans creux 8 mm et douille six pans 24 mm

SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Tête d'étanchéité (détente) pour couvercle du tube de cartouche d'amortisseur – Charger RC (Select), Rush RC (Base)	2 Nm	Douille six pans 10 mm
SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Vanne de décharge de pression (PRV) et bouchon	9 Nm	Clé à tuyauter 19 mm
SRAM RockShox Vis de réglage – Bague de butée de câble de commande à distance	À la main ou 0,1 ... 0,3 Nm	Embout à six pans creux 2 mm
SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Vis de serrage – Bague de réglage de la détente	0,84 Nm	Embout à six pans creux 2,5 mm
SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Insert barres de guidage suspension pneumatique (Select+, Select, Base – uniquement DebonAir+)	3,3 Nm	Embout à six pans creux 5 mm
SRAM RockShox, Lyrik, ZEB Vis de serrage réglage à ergots – Réglage de l'amortisseur de compression (HSC) × 2	0,56 Nm	Embout à six pans creux 2,5 mm
SRAM RockShox Vis inférieures	6,8 Nm	Embout à six pans creux 5 mm
Frein à main		
SHIMANO Vis de fixation	6 ... 8 Nm	Clé Allen 4 mm Clé Allen 5 mm
SHIMANO Vis de fixation BL-M987/ BL-M9000/BL-M9020	4 ... 6 Nm	Clé Allen 4 mm
SHIMANO, levier pour frein à disque Raccord de purge	4 ... 6 Nm	Clé à douille 7 mm
SHIMANO, levier pour frein à disque Vis de purge d'air	0,3 ... 0,5 Nm	...
TEKTRO pour hydraulic disc brake system Vis de fixation	5 ... 7 Nm	Clé Allen 4 mm
Plateau		
FIT, Brose FIT Anneau de fermeture de l'étoile de manivelle (Spider Lockring)	28 Nm	Outil pour pédalier ISIS
FIT, Panasonic FIT Vis de l'étoile de manivelle	13 Nm	Clé Allen 5 mm
FIT, Panasonic FIT Anneau de fermeture de l'étoile de manivelle (Spider Lockring)	40 Nm	Outil pour pédalier ISIS
FIT, Panasonic FIT Vis de l'étoile de manivelle	13 Nm	Clé Allen 5 mm

SHIMANO, pour VTT/tout chemin Plus grand plateau Plateau moyen Plus petit plateau	14 ... 16 Nm 16 ... 17 Nm	...
SHIMANO, modèle simple Vis de fixation pour manivelle/plateau	12 ... 14 Nm	Clé Allen 5 mm/Torx [n° 30]
SHIMANO, modèle double Plus grand plateau Plus petit plateau	12 ... 14 Nm 16 ... 17 Nm	Clé Allen 5 mm/Torx [n° 30] Clé Allen 5 mm/Torx [n° 30]
SHIMANO, modèle triple Plus grand plateau Plateau moyen Plus petit plateau	12 ... 14 Nm 16 ... 17 Nm	Clé Allen 5 mm/Torx [n° 30] Clé Allen 5 mm/Torx [n° 30]
SHIMANO, FC-M8000, modèle simple Vis de fixation pour manivelle/plateau	12 ... 14 Nm	Torx [n° 30]
SHIMANO, FC-M8000, modèle double Plus grand plateau Plus petit plateau	12 ... 14 Nm 16 ... 17 Nm	Torx [n° 30] Torx [n° 30]
SHIMANO, FC-M8000, modèle triple Plus grand plateau Plateau moyen Plus petit plateau	10 ... 12 Nm 16 ... 17 Nm	Torx [n° 30] Torx [n° 30]
Pare-chaîne		
Lunette de montage du pare-chaîne Brose Vis de fixation	6 Nm	Clé Allen 3 mm
Pare-chaîne pour moteur BOSCH BDU37xx Vis de fixation	max. 10 Nm	M6 × 10, tête : max. 5 mm, longueur : max. 8,5 mm
Palier de manivelle/Pédalier		
Palier de manivelle conventionnel à cartouche	35 ... 45 Nm	...
SHIMANO, HOLLOWTECH II/Pédalier à deux pièces Adaptateur gauche et gaine intérieure	35 ... 50 Nm	TL-FC24 / TL-FC25 / TL-FC32 / TL-FC36
SHIMANO, HOLLOWTECH II/Pédalier à deux pièces Capuchon	0,7 ... 1,5 Nm	TL-FC16 / TL-FC18
SHIMANO, HOLLOWTECH II/Pédalier à deux pièces Vis du bras de manivelle gauche	12 ... 14 Nm	Clé Allen 5 mm
SHIMANO, type OCTALINK Adaptateur gauche et corps principal	50 ... 70 Nm	TL-UN74-S/ TL-UN66
SHIMANO, type OCTALINK Pédalier	35 ... 50 Nm	Clé Allen 8 mm Clé Allen 10 mm

SHIMANO, type SQUARE Adaptateur gauche et corps	50 ... 70 Nm	TL-UN74-S
SHIMANO, type SQUARE Pédalier	35 ... 50 Nm	Clé Allen 8 mm
Guidon		
Vis de serrage, conventionnel	5 ... 7 Nm*	#
CONTROL TECH , serrage de guidon avec une ou deux vis	14 ... 16 Nm	#
SHIMANO serrage de guidon avec une ou deux vis	20 ... 29 Nm	#
Moteur		
FIT, Brose S Mag FIT Vis de fixation du moteur (horizontal/vertical)	23 / 25 Nm	Clé à douille SW 13 mm Clé Allen SW 6 mm
FIT, Panasonic FIT Vis de fixation du moteur	20 ... 24 Nm	Clé Allen 6 mm
Moteur BOSCH BDU37xx 6 × vis de fixation du moteur	20 ± 2 Nm	Torx Plus® P40, M8 × 16
Capot du moteur		
Capot du moteur BOSCH BDU37xx		
Vis de fixation du capot de moteur inférieur	Montage initial : 3 ± 0,5 Nm Installation ultérieure : 2 ± 0,5 Nm	Torx® TX 20
Vis de fixation du capot de moteur	Montage initial : 3 ± 0,5 Nm Installation ultérieure : 2 ± 0,5 Nm	Torx® TX 20, 4 × 8 mm
Capot de moteur FIT Brose	1 Nm	Clé Allen 3 mm
Moyeu		
ROHLOFF, 14/500 Fermetures à baïonnette / Vis de tambour de câble	1,5 Nm	Embout à six pans creux 2 mm
ROHLOFF, 14/500 Vis de purge d'huile	0,5 Nm	Embout à six pans creux 3 mm
ROHLOFF, 14/500 Vis de fixation pour le tendeur de chaîne et le support de couple	...	Embout à six pans creux 5 mm
ROHLOFF, 14/500 pour la rotation de l'axe de commande du changement de vitesse	...	Clé à fourche 8 mm
ROHLOFF, 14/500 toutes les autres vis	3 Nm	Torx® TX 20
ROHLOFF, 14/500 Versions CC	7 Nm	
ROHLOFF, 14/500 Écrou d'axe TS	30 ... 35 Nm	

ROHLOFF, 14/500 Vis de fixation du collier de cadre	6 Nm	Embout à six pans creux 4 mm
ROHLOFF, 14/500 Vis de fixation de la plaque d'axe	7 Nm	Embout à six pans creux 5 mm
ROHLOFF, 14/500 Vis de plateau	7 Nm	Embout à six pans creux 5 mm
ROHLOFF, 14/500 Vis de fixation du support de frein à disque	8 Nm	M6
ROHLOFF, 14/500 Vis de fixation du frein à disque	10 Nm	Embout à six pans creux 5 mm
ROHLOFF, 14/500 Vis de plaque d'axe	3 Nm	Torx® TX 20
ROHLOFF, 14/500 Vis de collier du support de couple	2,5 Nm	
ROHLOFF, 14/500 Collier de cadre	6 Nm	Tournevis SW10, maintenir la vis avec un embout à six pans creux 4 mm
ROHLOFF, 14/500 Vis de fixation du tendeur de chaîne	8 Nm	Embout à six pans creux 5 mm
ROHLOFF, 14/500 Vis de fixation du guide-chaîne	3 Nm	Torx® TX 20
ROHLOFF, 14/500 Vis de fixation de la douille d'écartement arrière	3 Nm	Torx® TX 20
ROHLOFF, 14/500 Vis de fixation de la poignée rotative sur le guidon	1 Nm	Embout à six pans creux 2,5 mm
ROHLOFF, 14/500 Butée de câble	3 Nm	Torx® TX 20
ROHLOFF, 14/500 Contre-support de câble	6 Nm	Embout à six pans creux 4 mm
SHIMANO version à attache rapide FH-M3050, FH-M4050, FH-MT200-B, FH-MT400, FH-MT400-B, FH-MT500, FH-MT500-B, FH-MT510, FH-MT510-B, FH-RM33, FH-RM35, FH-TX505, FH-TY505, FH-UR600, HB-M3050, HB-M4050, HB-MT200, HB-MT400, HB-MT400-B, HB-RM33, HB-TX505 SLX FH-M7000, FH-M7010, FH-M7010-B, HB-M7000, HB-M7010, HB-M7010-B DEORE FH-M618, FH-M618-B, FH-M6000, FH-M6010, FH-M6010-B, HB-M618, HB-M618-B, HB-M6000, HB-M6010, HB-M6010-B Vis de fixation du disque de frein	40 Nm	Clé anglaise et outil spécial TL-LR15 (SHIMANO)

Axe de roue SHIMANO E-THRU Bague de fixation pour disque de frein	40 Nm	Outil spécial TL-FC36 (SHIMANO)
SHIMANO , FH-M3050, FH-M4050, FH-M7000, FH-M6000, FH-RM33, FH-RM35, FH-UR600 Vis de fixation, corps de roue libre	35 ... 50 Nm	Embout à six pans creux 10 mm
SHIMANO , FH-MT200, FH-TX505, FH-TY505 Vis de fixation, corps de roue libre	147 ... 200 Nm	Embout à six pans creux 12 mm
SHIMANO , FH-M7010, FH-M7010-B, FH-M6010, FH-M6010-B, FH-M618, FH-M618-B, FH-MT400, FH-MT400-B, FH-MT500, FH-MT500-B, FH-MT510, FH-MT510-B Contre-écrou	15 ... 20 Nm	Clé à moyeu 17 mm
SHIMANO , HB-M7000, HB-M6000, HB-M4050 Contre-écrou	10 ... 15 Nm	Clés à moyeu 13 mm et 17 mm
SHIMANO , HB-M7010, HB-M7010-B, HB-M6010, HB-M6010-B, HB-M618, HB-M618-B, HB-MT400, HB-MT400-B Contre-écrou	21 ... 26 Nm	Clé à moyeu 22 mm
Dynamo moyeu SHIMANO Type E2	20 - 25 Nm	Clé plate
Dynamo moyeu SHIMANO Type J2	20 Nm	Clé plate
Dynamo moyeu SHIMANO Type J2-A	20 Nm	Clé plate
Pédale		
Pédale, conventionnelle	33 ... 35 Nm	Clé plate 15 mm
SHIMANO Vis de fixation	35 ... 55 Nm	Clé plate 15 mm
Tige de selle		
by.schulz, G1 Vis de serrage de la selle M8 Vis de fixation sans tête M5	20 ... 24 Nm 3 Nm	Embout à six pans creux 2,5 mm
by.schulz, G2 Vis de serrage de la selle M6 Vis de fixation sans tête M5	12 ... 14 Nm 3 Nm	Embout à six pans creux 2,5 mm
EIGHTPINS NGS2 Axe de tige de selle Accouplement à glissement Capuchon de valve Axe Postpin Vis de serrage arrière (selle) Vis de montage M5 gaine extérieure	8 Nm 18 Nm 0,5 Nm 8 Nm 8 Nm 0,5 Nm	Embout à six pans creux 6 mm Embout à six pans creux 3 mm Embout à six pans creux 5 mm Embout à six pans creux 5 mm Embout à six pans creux 3 mm Embout à six pans creux 3 mm

EIGHTPINS H01 Axe de tige de selle Accouplement à glissement Capuchon de valve Axe Postpin Vis de serrage arrière (selle) Vis de montage M5 gaine extérieure	8 Nm 18 Nm 0,5 Nm 8 Nm 8 Nm 0,5 Nm	Embout à six pans creux 6 mm Embout à six pans creux 3 mm Embout à six pans creux 5 mm Embout à six pans creux 5 mm Embout à six pans creux 3 mm Embout à six pans creux 3 mm
LIMOTEC LimoDP Vis de serrage de la tige de selle Vis de serrage de la selle	6 ... 7 Nm 7 ... 9 Nm	
Tige de selle suspendue SR SUNTOUR Vis d'attache de selle Vis de fixation sans tête M5	15 ... 18 Nm 3 Nm	Embout à six pans creux 5,0 mm Embout à six pans creux 2,5 mm
Manette de vitesse		
SHIMANO DEORE SL-M4100 Vis de fixation	3 Nm	Embout à six pans creux 4 mm
SHIMANO DEORE SL-M5100 Vis de fixation	3 Nm	Embout à six pans creux 4 mm
SHIMANO DEORE SL-M6100 Vis de fixation	3 Nm	Embout à six pans creux 4 mm
SHIMANO DEORE XT SL-M8100 Vis de fixation	3 Nm	Embout à six pans creux 4 mm
SHIMANO DEORE XT SL-M8130 Vis de fixation	3 Nm	Embout à six pans creux 4 mm
SHIMANO SLX SL-M7100 Vis de fixation	3 Nm	Embout à six pans creux 4 mm
SHIMANO XTR SL-M9100 Vis de fixation	3 Nm	Embout à six pans creux 4 mm
SRAM AXS-Controller Vis de fixation du collier de serrage	2 Nm	Torx® T25
Dérailleur arrière		
SHIMANO pour VTT/tout chemin Vis de fixation, type standard	8 ... 10 Nm	Clé Allen 5 mm
SHIMANO pour VTT/tout chemin Vis de fixation avec support	3 ... 4 Nm	Clé Allen 5 mm
SHIMANO pour vélos BMX Vis de fixation	3 ... 4 Nm	Clé anglaise
SHIMANO pour VTT/tout chemin Vis de fixation pour câble intérieur	6 ... 7 Nm	Clé Allen 4 mm/ Clé Allen 5 mm/ Clé anglaise
SHIMANO pour VTT/tout chemin Vis de fixation de la poulie de guidage	2,5 ... 5 Nm	Clé Allen 3 mm
SHIMANO pour VTT/tout chemin Vis de fixation de la poulie de tension	2,5 ... 5 Nm	Clé Allen 3 mm
SHIMANO pour vélo de course Vis de fixation, type standard	8 ... 10 Nm	Clé Allen 5 mm

SHIMANO pour vélo de course Vis de fixation avec support	3 ... 4 Nm	Clé plate
SHIMANO pour vélo de course Vis de fixation pour câble intérieur	6 ... 7 Nm	Clé Allen 4 mm/ Clé Allen 5 mm
SHIMANO pour vélo de course Vis de fixation pour poulie	2,5 ... 5 Nm	Clé Allen 3 mm
Phare avant		
Phare avant FUXON Vis de fixation	>5 Nm	...
SUPERNOVA, M99 Pure/ Pure+, V521s Vis de fixation	2 Nm	Vis de montage M6, écrou autobloquant, rondelle d'écartement
SUPERNOVA, M99 Pure/ Pure+, V521s Vis de potence	6 Nm	
Dérailleur avant		
SHIMANO pour VTT/tout chemin Vis de fixation, type collier, type E et montage direct	5 ... 7 Nm	Clé Allen 5 mm
SHIMANO pour VTT/tout chemin Adaptateur de boîtier de pédalier	35 ... 50 Nm	...
SHIMANO pour VTT/tout chemin Vis Top Swing, type collier et type E	5 ... 7 Nm	Clé Allen 5 mm/ Clé plate 9 mm
SHIMANO pour VTT/tout chemin Vis Down Swing, type collier, montage direct	5 ... 7 Nm	Clé Allen 5 mm
SHIMANO pour vélo de course Vis de fixation	5 ... 7 Nm	Clé Allen 5 mm/ Clé plate 9 mm
SHIMANO pour vélo de course Vis de fixation du câble	6 ... 7 Nm	Clé Allen 5 mm
Protection contre l'encastrement		
FIT, Brose Vis de fixation	6 Nm	Clé à douille 8 mm Clé Allen 4 mm Clé Allen 3 mm
Frein V-Brake		
SHIMANO Vis de fixation pour câble de liaison	6 ... 8 Nm	Clé Allen 5 mm
SHIMANO Écrou de sabot de frein	6 ... 8 Nm	Clé Allen 5 mm
SHIMANO Vis de fixation de câble	6 ... 8 Nm	Clé Allen 5 mm
Potence		
FSA, potence à plongeur en carbone	9 Nm	Clé plate 15 mm

9 Recherche des erreurs, correction des pannes et réparation

9.1 Prévenir les douleurs

Le vélo électrique est à la fois un moyen de déplacement et un équipement de sport qui contribue à une bonne santé.

Après les premiers trajets, vous pourrez ressentir des courbatures le lendemain. Toutefois, des douleurs persistantes ne devraient jamais survenir pendant ou après un trajet.

Les douleurs les plus fréquentes sont :

- douleurs liées à la position assise,
- douleurs aux hanches,
- douleurs dorsales,
- douleurs à la nuque et aux épaules,
- mains engourdies ou douloureuses,
- douleurs aux cuisses,
- douleurs aux genoux et
- douleurs aux pieds.

Si une ou plusieurs douleurs surviennent, effectuez les actions suivantes :

- 1** Vérifier que tous les composants sont adaptés. Dans la plupart des cas, les douleurs liées à la conduite d'un vélo électrique sont dues à un manque d'entraînement, à un mauvais réglage ou à des composants mal adaptés au corps du cycliste.
- 2** Contactez rapidement un médecin et parlez-lui ouvertement de vos douleurs. Les douleurs peuvent être le signe de problèmes médicaux qui doivent être traités.



- 3** Si le médecin ne diagnostique aucun trouble médical, contactez une salle de sport, un coach sportif ou un physiothérapeute. Un accompagnement personnel est nécessaire pour bien effectuer des exercices d'étirement ou de renforcement musculaire.

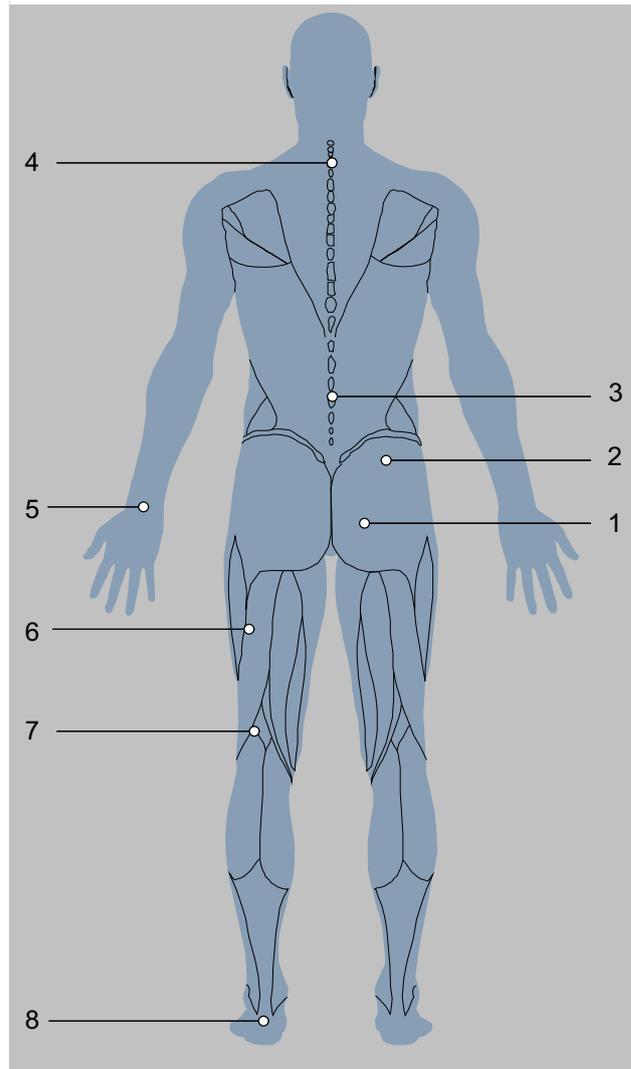


Illustration 257 : Douleurs connues liées à un manque d'entraînement et/ou à des composants mal réglés

9.1.1 Douleurs liées à la position assise

Des douleurs liées à la position assise surviennent chez environ 50 % des cyclistes :

- douleurs de pression au niveau des ischions,
- douleurs dans le bas du dos et
- douleurs de pression et sensation d'engourdissement du périnée.

Solution

- Adoptez une position de conduite optimale (voir le chapitre 6.5.2).
- Ajustez la hauteur et l'inclinaison de la selle (voir le chapitre 6.5.4).
- Portez un cuissard et utilisez une crème anti-irritation (voir le chapitre 6.12).
- Utilisez une selle ergonomique adaptée (voir le chapitre 6.5.4).



- Conduisez occasionnellement debout.

9.1.2 Douleurs aux hanches

Les douleurs en bas du dos sont souvent liées non à la musculature dorsale mais au muscle ilio-psyas. Ce muscle fait partie de la musculature interne de la hanche et permet la flexion des hanches. Il s'étend du fémur jusqu'à la colonne vertébrale. Si ce muscle est sollicité trop fortement ou raccourci, cela peut entraîner des douleurs dorsales.

Solution



- Exercices de renforcement du muscle ilio-psyas.
- Exercices d'étirement des muscles fléchisseurs et extenseurs des hanches.

9.1.3 Douleurs dorsales

La pratique du vélo électrique renforce la musculature dorsale. Plus la selle est surhaussée, plus la musculature dorsale est sollicitée. Initialement, une position trop penchée peut entraîner des douleurs au niveau du dos, des bras et des poignets. La musculature ventrale est la contrepartie de la musculature dorsale et stabilise le bassin et le dos. Les douleurs dorsales sont donc fréquemment causées par une musculature ventrale insuffisante.

Solution



- Contactez le revendeur spécialisé. Adoptez une position assise plus droite (voir le chapitre 6.5.3).
- Des exercices d'étirement des ligaments de la musculature dorsale et ventrale et un entraînement modéré au vélo entraînent un allongement des tendons et le développement de nouveaux muscles dorsaux et ventraux.

Après une période d'entraînement, la position souhaitée peut être adoptée.

9.1.4 Douleurs à la nuque et aux épaules

Du fait de la position penchée en avant sur le vélo électrique, le poids du torse repose sur les épaules. Puis la position est étirée, plus les épaules supportent de charge.

Les douleurs sont fréquemment liées à la position adoptée. Les cyclistes ont souvent les bras tendus. Les chocs, par exemple sur les sections accidentées, sont alors transmis aux épaules sans être amortis. Ceci entraîne de fortes douleurs.

Autre source de douleurs : ce qu'on appelle le « dos rond ». En raison de la position adoptée, la nuque doit être étirée très fortement vers l'arrière pour que le cycliste puisse regarder vers l'avant. Ceci tend les muscles de la nuque et des épaules.

9.1.5 Mains engourdis ou douloureuses

Les mains forment l'un des trois points de contact lors de la conduite d'un vélo électrique. Les mains transmettent le poids du torse au guidon. En position « hollandaise » droite, ce poids est presque nul, tandis qu'il est à son maximum en position sportive. La force est alors exercée sur une petite surface sur la poignée, de sorte que la contrainte de pression subie par les mains est très forte. Les mains sont très sensibles et peuvent porter au maximum 20 % du poids du corps lors d'une sollicitation prolongée.

9.1.6 Douleurs aux cuisses

Les douleurs aux cuisses sont le plus souvent causées par des problèmes musculaires. Ces douleurs peuvent être causées par un déséquilibre musculaire entre les fléchisseurs, extenseurs et adducteurs.

Solution



- Adopter une position de conduite plus droite réduit immédiatement les douleurs.
- Pliez toujours légèrement les coudes.
- ⇒ L'articulation du coude ne doit pas être bloquée. Les bras amortissent les chocs.
- Ajustez le guidon (voir le chapitre 6.5.5).
- Adoptez toujours une position de conduite optimale (voir le chapitre 6.5.3).

Solution

- Réglez parfaitement les poignées (voir les chapitres 6.5.5.1, 6.5.5.2 et 6.5.8),
- Bougez les bras et les mains pendant le trajet (voir le chapitre 6.15),
- Portez des gants de cyclisme rembourrés (voir le chapitre 2.15) et
- Optimisez les poignées (voir le chapitre 6.5.7).

Solution

- L'accroissement de l'assistance sur le vélo électrique apporte un soulagement immédiat.



- Exercices ciblés pour lutter contre le déséquilibre et le raccourcissement des muscles des cuisses.
- Exercices d'étirement des muscles des cuisses.

9.1.7 Douleurs aux genoux

La pratique du vélo électrique est un sport qui préserve l'articulation du genou, recommandé pour les sportifs débutants. Lors du pédalage, le genou transmet des forces très importantes de la cuisse vers le pied. Les tendons et le cartilage du genou sont donc fortement sollicités.

Les douleurs sur les faces interne et externe du genou sont fréquemment causées par un mauvais réglage du système de cale-pied entraînant une mauvaise position du pied. Les douleurs dans la zone inférieure du genou sont le plus souvent liées à une position de conduite inadaptée.

Le temps froid peut également causer des douleurs aux genoux. Lorsque les températures sont basses, les tendons sont moins élastiques et frottent donc plus fortement sur le genou.

Une mauvaise position entraîne une usure très forte du cartilage. Des ligaments trop courts ou des déséquilibres musculaires peuvent renforcer cet effet. Les douleurs sur la face supérieure de la rotule sont fréquemment le signe d'un déséquilibre musculaire. Les douleurs sous la rotule sont le plus souvent liées à une pression importante dans l'articulation du genou entraînant une irritation des ligaments patellaires.

9.1.8 Douleurs aux pieds

Les pieds forment l'un des trois points de contact lors de la conduite d'un vélo électrique. Les pieds transmettent la force de la cuisse sur la pédale et font ainsi avancer le vélo électrique. Les pieds subissent alors une sollicitation comprise entre 100 % du poids du corps et 1000 % en cas de sauts.

Les douleurs aux pieds surviennent fréquemment lorsque la selle est trop basse ou que la position du pied sur la pédale est mauvaise.

Des chaussures inadaptées peuvent également causer des douleurs aux pieds.

Solution

- Contactez le revendeur spécialisé. Faites ajuster le vélo électrique (voir le chapitre 6.5) Mesurez ensuite le vélo.
- Évitez le froid.



- Corrigez les mauvaises positions par des exercices d'étirement, un renforcement de la musculature et des exercices de Blackroll.

Solution

- Portez des chaussures tenant bien en place sans être lacées trop serré. (voir le chapitre 2.5)
- Placez les pieds correctement sur les pédales (voir le chapitre 6.13).
- Optimisez la hauteur de la selle (voir le chapitre 6.5.4).

9.2 Recherche d'erreur SHIMANO 5003

Les composants du système d'entraînement sont contrôlés automatiquement en continu. Si une erreur est détectée, un message d'erreur s'affiche à l'écran. En fonction du type d'erreur, le système d'entraînement peut s'arrêter automatiquement.

9.2.1 Le système d'entraînement ou l'écran ne démarrent pas

Si l'écran ou le système d'entraînement ne démarrent pas, procéder comme suit :

- 1 Contrôlez que la batterie est allumée. Si ce n'est pas le cas, allumez la batterie.
- ⇒ Si les LED de l'affichage du niveau de charge ne s'allument pas, contactez un revendeur spécialisé.
- 2 Si les LED de l'affichage du niveau de charge s'allument mais que le système d'entraînement ne démarre pas, retirez la batterie.
- 3 Insérez la batterie.
- 4 Démarrez le système d'entraînement.
- 5 Si le système d'entraînement ne démarre pas, retirez la batterie.
- 6 Nettoyez tous les contacts avec un chiffon doux.

- 7 Insérez la batterie.
- 8 Démarrez le système d'entraînement.
- 9 Si le système d'entraînement ne démarre pas, retirez la batterie.
- 10 Chargez entièrement la batterie.
- 11 Insérez la batterie.
- 12 Démarrez le système d'entraînement.
- 13 Si le système d'entraînement ne démarre pas, appuyez sur la **touche Marche/Arrêt (unité de commande)** pendant au moins 8 secondes.
- 14 Si le système d'entraînement ne démarre pas après environ 6 secondes, appuyez sur la **touche Marche/Arrêt (unité de commande)** pendant au moins 2 secondes.
- 15 Si le système d'entraînement ne démarre pas, contactez le revendeur spécialisé.

9.2.2 Messages d'avertissement et LED

Tous les messages d'avertissement ainsi que la signification des LED sont expliqués au chapitre 6.2.

9.3 Fonction d'assistance

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Aucune assistance n'est fournie.	La batterie est-elle suffisamment chargée ?	<ol style="list-style-type: none"> 1 Contrôler le niveau de charge de la batterie. 2 Si la batterie est presque vide, rechargez-la.
	Vous montez de longues côtes par temps chaud ou effectuez de longs trajets avec une lourde charge ? La batterie est peut-être trop chaude.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Arrêtez le système d'entraînement. 2 Patientez un moment puis essayez à nouveau.
	L'unité d'entraînement (DU-E6100/DU-E6110), l'ordinateur de bord (SC-E6100) ou le commutateur d'assistance (SW-E6010/SW-E7000) sont peut-être mal connectés, ou un ou plusieurs d'entre eux présentent peut-être un problème.	► Contactez le revendeur spécialisé.
	La vitesse est-elle trop élevée ?	<ol style="list-style-type: none"> 1 Contrôlez les affichages à l'écran. 2 L'assistance électrique ne fonctionne que jusqu'à une vitesse maximale de 25 km/h. Il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement.

Tableau 382 : Correction des erreurs du niveau d'assistance

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Aucune assistance n'est fournie.	Pédalez-vous ?	► Le vélo électrique n'est pas une moto. Appuyez sur les pédales.
	Le mode d'assistance est-il réglé sur [OFF] ?	1 Réglez le mode d'assistance sur un autre niveau d'assistance que [OFF]. 2 Si le système ne fournit pas d'assistance, contactez le revendeur spécialisé.
	Le système est-il démarré ?	► Appuyez sur la touche Marche/Arrêt pour le démarrer.
La distance parcourue avec assistance est trop courte.	En fonction des conditions de la chaussée, de la vitesse sélectionnée et du temps d'utilisation total de l'éclairage, la distance parcourue peut être réduite.	1 Contrôler le niveau de charge de la batterie. 2 Si la batterie est presque vide, rechargez-la.
	Les propriétés de la batterie se dégradent en hiver.	Il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement.
	La batterie est une pièce d'usure. Des chargements répétés et des temps d'utilisation prolongés entraînent une dégradation de la batterie (perte de puissance).	► Si la distance que vous pouvez parcourir avec un chargement simple est très courte, remplacez la batterie par une batterie neuve.
	La batterie est-elle entièrement chargée ?	► Si la distance totale que vous pouvez parcourir avec une batterie entièrement chargée a diminué, il est possible que la batterie soit affectée. Remplacez la batterie par une batterie neuve.
Il est difficile d'appuyer sur les pédales.	Les pneus sont-ils gonflés à une pression suffisante ?	► Gonflez les pneus.
	Le mode d'assistance est-il réglé sur OFF ?	1 Sélectionnez le mode d'assistance [BOOST]. 2 Si le système ne fournit pas d'assistance, contactez le revendeur spécialisé.
	Le chargement de la batterie est peut-être faible.	1 Contrôlez le niveau d'assistance sélectionné et le niveau de charge de la batterie. 2 Si les deux sont corrects et qu'aucune assistance n'est fournie, contactez le revendeur spécialisé.
	Avez-vous démarré le système avec votre pied sur la pédale ?	1 Démarrez à nouveau le système sans exercer de pression sur la pédale. 2 Si le système ne fournit pas d'assistance, contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 382 : Correction des erreurs du niveau d'assistance

9.4 Batterie

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
La batterie perd sa charge très rapidement.	La batterie a peut-être atteint la fin de sa durée de vie.	► Remplacez la batterie par une batterie neuve.
Les cinq indicateurs de niveau de charge sont allumés en permanence.	La version du firmware de l'unité d'entraînement est peut-être obsolète.	► Contactez le revendeur spécialisé.
La batterie ne peut pas être rechargée.	La fiche secteur du chargeur est-elle bien insérée dans la prise ?	<ol style="list-style-type: none"> 1 Retirez la fiche secteur du chargeur. Insérez à nouveau la fiche secteur. 2 Répétez le processus de chargement. 3 Si le système ne fournit pas d'assistance, contactez le revendeur spécialisé.
	La fiche de chargement du chargeur est-elle bien insérée dans la prise ?	<ol style="list-style-type: none"> 1 Retirez la fiche de chargement du chargeur. Rebranchez la fiche de chargement. 2 Répétez le processus de chargement. 3 Si le système ne fournit pas d'assistance, contactez le revendeur spécialisé.
	L'adaptateur est-il solidement connecté à la fiche de chargement ou à la prise de chargement de la batterie ?	<ol style="list-style-type: none"> 1 Connectez l'adaptateur solidement à la fiche de chargement ou à la prise de chargement de la batterie. 2 Démarrez le chargement. 3 Si la batterie ne charge toujours pas, contactez le revendeur spécialisé.
	La borne de raccordement pour le chargeur, l'adaptateur de chargement ou la batterie est-elle encrassée ?	<ol style="list-style-type: none"> 1 Pour le nettoyage, essuyez les bornes de connexion avec un chiffon sec. 2 Démarrez le chargement. 3 Si la batterie ne charge toujours pas, contactez le revendeur spécialisé.
La batterie ne lance pas le chargement lorsque le chargeur est connecté.	La batterie a peut-être atteint la fin de sa durée de vie.	► Remplacez la batterie par une batterie neuve.
La batterie et le chargeur deviennent brûlants.	La température de la batterie ou du chargeur dépasse peut-être la plage de température de service.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Interrompez le chargement. 2 Patientez un moment. 3 Démarrez le chargement. 4 Si la batterie est trop chaude pour être touchée, ceci peut indiquer un problème au niveau de la batterie. Contactez le revendeur spécialisé.
Le chargeur est chaud.	Si le chargeur est utilisé en continu pour charger des batteries, il peut s'échauffer.	► Patientez un moment avant d'utiliser à nouveau le chargeur.

Tableau 383 : Correction des erreurs de batterie

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
La LED du chargeur ne s'allume pas.	La fiche de chargement du chargeur est-elle bien insérée dans la prise ?	<ol style="list-style-type: none"> 1 Contrôlez la présence de corps étrangers dans la prise de chargement. 2 Insérez la fiche de chargement. 3 Si les LED sur le chargeur ne s'allument toujours pas, contactez le revendeur spécialisé.
	La batterie est-elle entièrement chargée ?	<ol style="list-style-type: none"> 1 Lorsque la batterie est entièrement chargée, la LED sur le chargeur s'éteint. Il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement. 2 Retirez la fiche secteur du chargeur. 3 Insérez à nouveau la fiche secteur dans le chargeur. 4 Patientez un moment. 5 Démarrez le chargement. 6 Si les LED sur le chargeur ne s'allument toujours pas, contactez le revendeur spécialisé.
La batterie ne peut pas être retirée.		► Contactez le revendeur spécialisé.
La batterie ne peut pas être insérée.		► Contactez le revendeur spécialisé.
Du liquide s'échappe de la batterie.		► Respectez toutes les consignes du chapitre 2 Sécurité.
Une odeur inhabituelle est perceptible.		<ol style="list-style-type: none"> 1 Retirez immédiatement la batterie du vélo électrique. 2 Contactez les pompiers. 3 Respectez toutes les consignes du chapitre 2 Sécurité.
De la fumée s'échappe de la batterie.		<ol style="list-style-type: none"> 1 Retirez immédiatement la batterie du vélo électrique. 2 Contactez les pompiers. 3 Respectez toutes les consignes du chapitre 2 Sécurité.

Tableau 383 : Correction des erreurs de batterie

9.5 Éclairage

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Le phare avant ou le feu arrière ne s'allument pas même après un appui sur l'interrupteur.	Les paramètres de base du système d'entraînement électrique sont peut-être mal configurés. La lampe est défectueuse.	<ul style="list-style-type: none"> ► Mettez immédiatement le vélo électrique à l'arrêt. ► Contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 384 : Correction des erreurs de batterie

9.5.1 Erreur de l'ordinateur de bord

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Le moniteur n'affiche aucune donnée lorsque vous appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie) .	Le niveau de charge de la batterie est peut-être insuffisant.	► Chargez la batterie.
	L'alimentation électrique est-elle enclenchée ?	► Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie) pour l'enclencher.
	La batterie est-elle en cours de chargement ?	► Si la batterie est montée sur le vélo électrique et qu'elle est en cours de chargement, elle ne peut pas être démarrée. Interrompez le chargement.
	La fiche est-elle correctement montée sur le câble d'alimentation ?	1 Vérifiez que les connecteurs du câble électrique ne sont pas séparés. 2 Dans le cas contraire, contactez le revendeur spécialisé.
	Dans certaines circonstances, il est possible que le système ne puisse pas identifier un composant branché.	► Contactez le revendeur spécialisé.
La vitesse (rapport) n'est pas affichée à l'écran.	La vitesse est uniquement affichée en cas d'utilisation du changement de vitesse électronique.	1 Vérifiez que la fiche du câble électrique n'est pas débranchée. 2 Dans le cas contraire, contactez le revendeur spécialisé.
Le menu de réglage ne peut pas être démarré pendant un trajet.	Le produit est conçu de manière à empêcher l'ouverture du menu de réglage si le système détecte que le vélo électrique est en mouvement. Il ne s'agit pas d'une défaillance.	1 Mettez le vélo électrique à l'arrêt. 2 Procédez aux réglages uniquement à l'arrêt.

Tableau 385 : Correction des erreurs de l'écran

9.6 Divers

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Lors d'un appui sur un interrupteur, deux bips retentissent et l'interrupteur ne peut pas être actionné.	Le fonctionnement de l'interrupteur enfoncé a été désactivé.	Il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement.
Trois bips retentissent.	Une erreur ou un avertissement sont survenus.	► Ceci se produit lorsqu'un avertissement ou une erreur sont affichés à l'écran. Suivez les instructions pour le code correspondant au chapitre 6.2 Messages système.
Avec un changement de vitesse électronique, l'assistance au pédalage faiblit lors d'un changement de vitesse.	Ceci vient du fait que l'ordinateur règle l'assistance de pédalage sur un niveau optimal.	Il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement.
Un bruit est audible après le changement de vitesse.		► Contactez le revendeur spécialisé.
Pendant la conduite normale, la roue arrière émet un bruit.	Le réglage du changement de vitesse n'a peut-être pas été effectué correctement.	► Contactez le revendeur spécialisé.
Lors de la mise à l'arrêt, le développement ne passe pas à la position définie dans la caractéristique fonctionnelle.	Dans certaines circonstances, une pression excessive a été exercée sur les pédales.	► Une légère pression sur les pédales facilite le changement de développement.

Tableau 386 : Correction des erreurs de batterie

9.6.1 Message d'erreur SHIMANO 5003

9.6.1.1 Avertissements sur l'ordinateur de bord

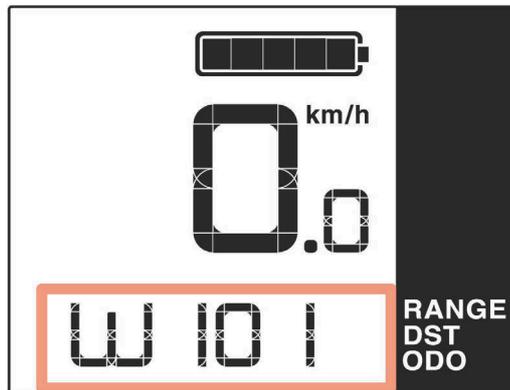


Illustration 258 : Exemple d'avertissement W000

Code	Cause	Restriction	Mesure à prendre
W101 (W011)	Aucun signal de vitesse du véhicule du capteur de vitesse détecté.	La vitesse maximale jusqu'à laquelle une assistance est fournie est inférieure à la normale.	► Contactez le revendeur spécialisé.
W103 (W013)	L'initialisation du capteur n'a pas pu être achevée correctement.	L'entraînement sera plus faible que la normale.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Tournez la manivelle deux ou trois fois vers l'arrière. 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
W104	Le courant a été arrêté car une perte de courant a été détectée dans le système.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
W105	Arrêt du courant imprévu détecté.	Pendant l'affichage, les fonctions de l'assistance moteur ne sont pas restreintes.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Redémarrez le système. 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
W200 (W020)	Le courant a été arrêté car la température a dépassé la plage de service garantie.	Les fonctions système ne démarrent pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1 En cas de surchauffe, stockez la batterie dans un endroit frais sans rayonnement solaire direct jusqu'à ce que la température de la batterie ait suffisamment baissé. 2 Si la batterie est trop froide, placez-la dans un local chauffé. Surveillez et attendez que la température de la batterie soit suffisamment remontée.
W302 (W032)	Le changement de vitesse monté diffère du changement de vitesse configuré dans le système.	Changement de vitesse impossible.	► Contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 387 : Liste des avertissements SC-E5003

9.6.1.2 Messages d'erreur à l'écran

Si un message d'erreur s'affiche sur tout l'écran, suivez l'une des procédures ci-dessous pour réinitialiser l'affichage.

- 1 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie).
- 2 Retirez la batterie du support.
- 3 Remplacez la batterie.
- 4 Démarrez le système.



Illustration 259 : Exemple de message d'erreur E010

Code	Cause	Restriction	Mesure à prendre
E010	Une divergence a été détectée dans l'unité d'entraînement.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie). 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
E020	Une erreur de communication entre la batterie et l'unité d'entraînement a été détectée.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E021	La batterie raccordée à l'unité d'entraînement correspond au standard du système mais n'est pas compatible.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie). 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
E022	La batterie raccordée à l'unité d'entraînement ne correspond pas aux standards du système.	Le système d'entraînement ne démarre pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Insérez une batterie correcte. 2 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie). 3 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
E023	Panne électrique détectée à l'intérieur de la batterie.	Le système d'entraînement ne démarre pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie). 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
E024	La protection de la batterie contre la surintensité a été déclenchée (erreur de communication sur le système d'entraînement).	Le système d'entraînement ne démarre pas.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E025	La batterie ne reconnaît pas le système d'entraînement (pas d'unité d'entraînement originale raccordée, ou câble réseau débranché).	Le système d'entraînement ne démarre pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Insérez une batterie correcte. 2 Contrôler le câble réseau. 3 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
E030	Une unité de commande qui diffère de la configuration système a été installée.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E033	Le firmware actuel n'est pas pris en charge par ce système.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E034 (E013)	Irrégularité détectée dans le firmware de l'unité d'entraînement.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E035	Une divergence dans les paramètres du véhicule a été détectée.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E043	Irrégularité détectée dans le firmware du produit. Une partie du firmware est peut-être endommagée.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E050 (E014)	Un signal de vitesse du véhicule différent du capteur de vitesse a été détecté.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 388 : Liste des messages d'erreur

9.6.1.3 Affichage de maintenance

Le symbole de maintenance est affiché lorsqu'une maintenance est requise.

- Contactez le revendeur spécialisé.

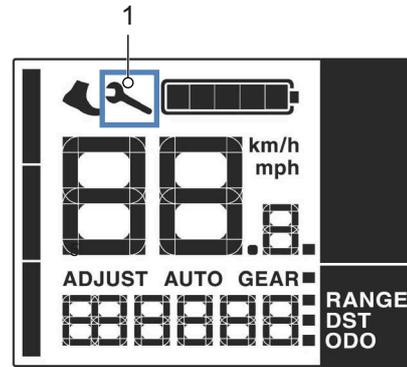


Illustration 260 : Affichage du symbole de maintenance

9.6.1.4 Message d'erreur de la batterie

La batterie peut afficher des erreurs via les structures lumineuses des LED.

Symboles :

- LED allumée
- LED éteinte
- LED clignotante

Type	État	Motif lumineux	Mesure à prendre
Erreur système	Erreur de communication avec le système du vélo électrique.		<ol style="list-style-type: none"> Vérifiez que le câble de chargement est bien fixé et raccordé. Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
Protection contre la température	Si la température dépasse la plage de fonctionnement prévue, la batterie s'arrête.		<ol style="list-style-type: none"> Stockez la batterie dans un endroit frais sans rayonnement solaire direct jusqu'à ce que la température interne de la batterie ait suffisamment baissé. Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
Erreur lors de l'identification de sécurité	Ce message s'affiche si l'unité d'entraînement branchée n'est pas une unité originale. Ce message s'affiche si l'un des câbles n'est pas branché.		<ol style="list-style-type: none"> Branchez une batterie d'origine et une unité d'entraînement d'origine. Contrôlez l'état du câble. Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
Erreur de chargement	Ce message s'affiche si une erreur survient lors du chargement.		<ol style="list-style-type: none"> Retirez la fiche entre la batterie et le chargeur. Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie) uniquement lorsque la batterie est branchée. Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
Défaillance de la batterie	Erreur électrique dans la batterie.		<ol style="list-style-type: none"> Connectez le chargeur à la batterie. Retirez le chargeur. Appuyez sur la touche Marche/Arrêt lorsque la batterie est branchée. Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 389 : Messages d'erreur de la batterie

9.7 Recherche d'erreur système d'entraînement SHIMANO 800

Les composants du système d'entraînement sont contrôlés automatiquement en continu. Si une erreur est détectée, un message d'erreur s'affiche à l'écran. En fonction du type d'erreur, le système d'entraînement peut s'arrêter automatiquement.

9.7.1 Le système d'entraînement ou l'ordinateur de bord ne démarrent pas

Si l'ordinateur de bord ou le système d'entraînement ne démarrent pas, procédez comme suit :

- 1 Contrôlez que la batterie est allumée. Si ce n'est pas le cas, allumez la batterie.
- ⇒ Si les LED de l'indicateur de charge ne s'allument pas, contactez un revendeur spécialisé.
- 2 Si les LED de l'indicateur de charge s'allument mais que le système d'entraînement ne démarre pas, retirez la batterie.
- 3 Insérez la batterie.
- 4 Démarrer le système d'entraînement.
- 5 Si le système d'entraînement ne démarre pas, retirez la batterie.
- 6 Nettoyez tous les contacts avec un chiffon doux.

- 7 Insérez la batterie.
- 8 Démarrer le système d'entraînement.
- 9 Si le système d'entraînement ne démarre pas, retirez la batterie.
- 10 Chargez entièrement la batterie.
- 11 Insérez la batterie.
- 12 Démarrer le système d'entraînement.
- 13 Si le système d'entraînement ne démarre pas, contactez le revendeur spécialisé.

9.7.2 Message d'avertissement et d'erreur

En cas d'affichage d'un message d'erreur, effectuez les opérations suivantes :

- 1 Notez le numéro du message système. Un tableau avec tous les messages d'erreur se trouve au chapitre 6.2.
- 2 Appuyez sur la **touche Marche/Arrêt (batterie)**.
- 3 Retirez la batterie du support.
- 4 Remplacez la batterie.
- 5 Démarrez le système.
- 6 Si le message système est toujours affiché, contactez un revendeur spécialisé.

9.7.3 Erreur dans l'assistance

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Aucune assistance n'est fournie.	La vitesse est-elle trop élevée ?	1 Contrôlez les affichages à l'écran. L'assistance électrique ne fonctionne que jusqu'à une vitesse maximale de 25 km/h.
	La batterie est-elle suffisamment chargée ?	2 Contrôlez le niveau de charge de la batterie. 3 Si la batterie est presque vide, rechargez-la.
	En cas de trajets sous de hautes températures, de longues côtes ou de trajets prolongés avec une lourde charge, la batterie peut devenir trop chaude.	4 Arrêtez le système d'entraînement. 5 Patientez un moment puis essayez à nouveau.
	La batterie, l'ordinateur de bord ou le commutateur de niveau d'assistance peuvent être mal connectés, ou un plusieurs de ces éléments peuvent présenter un problème.	6 Contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 390 : Correction des erreurs d'assistance

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Aucune assistance n'est fournie.	Appuyez-vous sur les pédales ?	7 Le vélo électrique n'est pas une moto. Appuyez sur les pédales.
	Le système est-il démarré ?	8 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie) pour le démarrer.
	Le mode d'assistance est-il réglé sur [OFF] ?	9 Réglez le mode d'assistance sur un autre niveau d'assistance que [OFF]. 10 Si vous avez toujours l'impression qu'aucune assistance n'est fournie, contactez le revendeur spécialisé.
La distance parcourue avec assistance est trop courte.	Les propriétés de la batterie se dégradent en hiver.	Ceci n'indique pas un problème.
	En fonction des conditions de la chaussée, de la vitesse sélectionnée et du temps d'utilisation total de l'éclairage, la distance parcourue peut être réduite.	11 Contrôlez le niveau de charge de la batterie. 12 Si la batterie est presque vide, rechargez-la.
	La batterie est-elle entièrement chargée ?	13 Si la distance totale que vous pouvez parcourir avec une batterie entièrement chargée a diminué, il est possible que la batterie soit affectée. Remplacez la batterie par une neuve.
	La batterie est une pièce d'usure. Des chargements répétés et des temps d'utilisation prolongés entraînent une dégradation de la batterie (perte de puissance).	14 Si la distance que vous pouvez parcourir avec un chargement simple est très courte, remplacez la batterie par une neuve.
Il est difficile d'appuyer sur les pédales.	Les pneus sont-ils gonflés à une pression suffisante ?	15 Gonflez les pneus.
	Le mode d'assistance est-il réglé sur [OFF] ?	16 Réglez le niveau d'assistance d'assistance sur [BOOST].
	Le chargement de la batterie est peut-être faible.	17 Contrôlez le niveau de charge de la batterie. 18 Si la batterie est presque vide, rechargez-la.
	Avez-vous démarré le système avec votre pied sur la pédale ?	19 Sans exercer de pression sur les pédales, redémarrez le système. 20 Si le système ne fournit toujours pas d'assistance, contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 390 : Correction des erreurs d'assistance

9.7.4 Erreur de batterie

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
La batterie perd rapidement sa charge.	La batterie a peut-être atteint la fin de sa durée de vie.	► Remplacez l'ancienne batterie par une batterie neuve.
La batterie ne peut pas être rechargée.	La fiche secteur du chargeur est-elle bien insérée dans la prise ?	21 Retirez la fiche secteur du chargeur. 22 Insérez la fiche secteur. 23 Démarrez le chargement.
	La fiche de chargement du chargeur est-elle bien insérée dans la prise ?	24 S'il est toujours impossible de recharger la batterie, retirez la fiche de chargement du chargeur. 25 Insérez la fiche de chargement. 26 Démarrez le chargement.
	L'adaptateur est-il solidement connecté à la fiche de chargement ou à la prise de chargement de la batterie ?	27 S'il est toujours impossible de recharger la batterie, connectez l'adaptateur à la fiche de chargement ou à la prise du chargeur de la batterie. 28 Démarrez le chargement.
	La borne de raccordement pour le chargeur, l'adaptateur de chargement ou la batterie est-elle encrassée ?	29 S'il est toujours impossible de recharger la batterie, essuyez les bornes de raccordement avec un chiffon sec pour les nettoyer. 30 Démarrez le chargement. 31 S'il est toujours impossible de recharger la batterie, contactez le revendeur spécialisé.
La batterie ne lance pas le chargement lorsque le chargeur est connecté.	La batterie a peut-être atteint la fin de sa durée de vie.	► Remplacez l'ancienne batterie par une batterie neuve.
La batterie et le chargeur deviennent brûlants.	La température de la batterie et du chargeur dépasse peut-être la plage de température de service.	32 Interrompez le chargement. 33 Patientez un moment. 34 Démarrez le chargement. 35 Si la batterie est trop chaude pour être touchée, ceci peut indiquer un problème au niveau de la batterie. Contactez le revendeur spécialisé.
Le chargeur est chaud.	Si le chargeur est utilisé en continu pour charger des batteries, il peut s'échauffer.	36 Patientez un moment. 37 Démarrez le chargement.
La LED du chargeur ne s'allume pas.	Lorsque la batterie est entièrement chargée, la LED sur le chargeur s'éteint.	Il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement.
	La fiche de chargement du chargeur est-elle bien insérée dans la prise ?	38 Contrôlez la présence de corps étrangers dans le branchement. 39 Insérez la fiche de chargement. 40 Si rien ne change, contactez le revendeur spécialisé.
	La batterie est-elle entièrement chargée ?	41 Si rien ne change, retirez la fiche secteur du chargeur. 42 Insérez la fiche secteur. 43 Démarrez le chargement. 44 Si la LED sur le chargeur ne s'allume toujours pas, contactez le revendeur spécialisé.
La batterie ne peut pas être retirée.		► Contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 391 : Correction des erreurs de batterie

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
La batterie ne peut pas être insérée.		► Contactez le revendeur spécialisé.
Du liquide s'échappe de la batterie.		► Respectez toutes les consignes du chapitre 2 Sécurité.
Une odeur inhabituelle est perceptible.		45 Retirez immédiatement la batterie du vélo électrique. 46 Contactez les pompiers. 47 Respectez toutes les consignes du chapitre 2 Sécurité.
De la fumée s'échappe de la batterie.		48 Retirez immédiatement la batterie du vélo électrique. 49 Contactez les pompiers. 50 Respectez toutes les consignes du chapitre 2 Sécurité.

Tableau 391 : Correction des erreurs de batterie

9.7.5 Erreur de l'ordinateur de bord

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Le moniteur n'affiche aucune donnée lorsque vous appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie) .	Le niveau de charge de la batterie est peut-être insuffisant.	► Chargez la batterie.
	L'alimentation électrique est-elle enclenchée ?	51 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie) pour l'enclencher.
	La batterie est-elle en cours de chargement ?	52 Si la batterie est montée sur le vélo électrique et qu'elle est en cours de chargement, elle ne peut pas être démarrée. Interrompez le chargement.
	La fiche est-elle correctement montée sur le câble d'alimentation ?	53 Vérifiez que les connecteurs du câble électrique ne sont pas séparés. 54 Dans le cas contraire, contactez le revendeur spécialisé.
	Dans certaines circonstances, il est possible que le système ne puisse pas identifier un composant branché.	55 Contactez le revendeur spécialisé.
La vitesse (rapport) n'est pas affichée à l'écran.	La vitesse est uniquement affichée en cas d'utilisation du changement de vitesse électronique.	56 Contrôlez si la fiche du câble d'alimentation est retirée. 57 Dans le cas contraire, contactez le revendeur spécialisé.
Le menu de réglage ne peut pas être démarré pendant un trajet.	Le produit est conçu de manière à empêcher l'ouverture du menu de réglage si le système détecte que le vélo électrique est en mouvement. Il ne s'agit pas d'une défaillance.	58 Mettez le vélo électrique à l'arrêt. 59 Procédez aux réglages uniquement à l'arrêt.

Tableau 392 : Correction des erreurs de l'écran

9.7.6 L'éclairage ne fonctionne pas

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Le phare avant ou le feu arrière ne s'allument pas même après un appui sur l'interrupteur.	Les paramètres de base du système d'entraînement électrique sont peut-être mal configurés. La lampe est défectueuse.	1 Mettez immédiatement le vélo électrique hors service. 2 Contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 393 : Correction des erreurs de batterie

9.7.7 Autres erreurs

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Lors d'un appui sur un interrupteur, deux bips retentissent et l'interrupteur ne peut pas être actionné.	Le fonctionnement de l'interrupteur enfoncé a été désactivé.	► Il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement.
Trois bips retentissent.	Une erreur ou un avertissement sont survenus. Ceci se produit si un message d'erreur est affiché.	► Suivez les instructions à l'écran pour le code correspondant au chapitre 6.2 Messages système.
Lorsque vous utilisez un changement de vitesse électronique, vous avez le sentiment que l'assistance de pédalage est plus faible lors d'un changement de vitesse.	Ceci vient du fait que l'ordinateur de bord règle l'assistance de pédalage sur un niveau optimal.	► Il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement.
Un bruit est audible après le changement de vitesse.		► Contactez le revendeur spécialisé.
Pendant la conduite normale, la roue arrière émet un bruit.	Le réglage du changement de vitesse n'a peut-être pas été effectué correctement.	► Contactez le revendeur spécialisé.
Lorsque vous mettez le vélo électrique à l'arrêt, le développement ne passe pas à la position définie dans la caractéristique fonctionnelle.	Dans certaines circonstances, une pression excessive a été exercée sur les pédales.	► Si vous n'exercez qu'une légère pression sur les pédales, ceci facilite le changement de développement.

Tableau 394 : Correction des erreurs de batterie

9.7.8 SHIMANO 8000

9.7.8.1 Message d'erreur de la batterie

lumineuses se composent de LED allumées (■), éteintes (□) et clignotantes (⚡).

La batterie peut afficher des erreurs via les structures lumineuses des LED. Ces structures

Type	État	Motif lumineux	Mesure à prendre
Erreur système	Erreur de communication avec le système du vélo électrique.		<ol style="list-style-type: none"> 1 Vérifiez que le câble de chargement est bien fixé et raccordé. 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
Protection contre la température	Si la température dépasse la plage de fonctionnement prévue, la batterie s'arrête.		<ol style="list-style-type: none"> 1 Stockez la batterie dans un endroit frais sans rayonnement solaire direct jusqu'à ce que la température interne de la batterie ait suffisamment baissé. 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
Erreur lors de l'identification de sécurité	Ce message s'affiche si l'unité d'entraînement branchée n'est pas une unité originale. Ce message s'affiche si l'un des câbles n'est pas branché.		<ol style="list-style-type: none"> 1 Branchez une batterie d'origine et une unité d'entraînement d'origine. 2 Contrôlez l'état du câble. 3 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
Erreur de chargement	Ce message s'affiche si une erreur survient lors du chargement.		<ol style="list-style-type: none"> 1 Retirez la fiche entre la batterie et le chargeur. 2 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt lorsque la batterie est branchée. 3 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
Défaillance de la batterie	Erreur électrique dans la batterie.		<ol style="list-style-type: none"> 1 Connectez le chargeur à la batterie. 2 Retirez le chargeur. 3 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt lorsque la batterie est branchée. 4 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 395 : Messages d'erreur de la batterie

9.7.8.2 Avertissements sur l'ordinateur de bord



Illustration 261 : Exemple d'avertissement W000

Code	Cause	Restriction	Mesure à prendre
W101 (W011)	Aucun signal de vitesse du véhicule du capteur de vitesse détecté.	La vitesse maximale jusqu'à laquelle une assistance est fournie est inférieure à la normale.	► Contactez le revendeur spécialisé.
W103 (W013)	L'initialisation du capteur n'a pas pu être achevée correctement.	L'entraînement sera plus faible que la normale.	1 Tournez la manivelle deux ou trois fois vers l'arrière. 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
W104	Le courant a été arrêté car une perte de courant a été détectée dans le système.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
W105	Arrêt du courant imprévu détecté.	Pendant l'affichage, les fonctions de l'assistance moteur ne sont pas restreintes.	1 Redémarrez le système. 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
W200 (W020)	Le courant a été arrêté car la température a dépassé la plage de service garantie.	Les fonctions système ne démarrent pas.	1 En cas de surchauffe, stockez la batterie dans un endroit frais sans rayonnement solaire direct jusqu'à ce que la température de la batterie ait suffisamment baissé. 2 Si la batterie est trop froide, placez-la dans un local chauffé. Surveillez et attendez que la température de la batterie soit suffisamment remontée.
W302 (W032)	Le changement de vitesse monté diffère du changement de vitesse configuré dans le système.	Changement de vitesse impossible.	► Contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 396 : Liste des avertissements

9.7.8.3 Messages d'erreur à l'écran

Si un message d'erreur s'affiche sur tout l'écran, suivez l'une des procédures ci-dessous pour réinitialiser l'affichage.

- 1 Appuyez sur la **touche Marche/Arrêt (batterie)**.
- 2 Retirez la batterie du support.
- 3 Remplacez la batterie.
- 4 Démarrez le système.



Illustration 262 : Exemple de message d'erreur E010

Code	Cause	Restriction	Mesure à prendre
E010	Une divergence a été détectée dans l'unité d'entraînement.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie). 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
E020	Une erreur de communication entre la batterie et l'unité d'entraînement a été détectée.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E021	La batterie raccordée à l'unité d'entraînement correspond au standard du système mais n'est pas compatible.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie). 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
E022	La batterie raccordée à l'unité d'entraînement ne correspond pas aux standards du système.	Le système d'entraînement ne démarre pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Insérez une batterie correcte. 2 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie). 3 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
E023	Panne électrique détectée à l'intérieur de la batterie.	Le système d'entraînement ne démarre pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Appuyez sur la touche Marche/Arrêt (batterie). 2 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
E024	La protection de la batterie contre la surintensité a été déclenchée (erreur de communication sur le système d'entraînement).	Le système d'entraînement ne démarre pas.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E025	La batterie ne reconnaît pas le système d'entraînement (pas d'unité d'entraînement originale raccordée, ou câble réseau débranché).	Le système d'entraînement ne démarre pas.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Insérez une batterie correcte. 2 Contrôler le câble réseau. 3 Si le problème persiste, contactez le revendeur spécialisé.
E030	Une unité de commande qui diffère de la configuration système a été installée.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E033	Le firmware actuel n'est pas pris en charge par ce système.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E035	Une divergence dans les paramètres du véhicule a été détectée.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E043	Irrégularité détectée dans le firmware du produit. Une partie du firmware est peut-être endommagée.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.
E050 (E014)	Un signal de vitesse du véhicule différent du capteur de vitesse a été détecté.	Aucune assistance n'est fournie pendant le trajet.	► Contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 397 : Liste des messages d'erreur

9.7.9 Résoudre les problèmes de freins à disque

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Cliquetis et bruits gênants du frein à disque.	Conduite avec des pneus tout terrain sur l'asphalte.	► Contactez le revendeur spécialisé. Montez un pneu de ville ou tout chemin.
Puissance de freinage réduite du frein à disque.	Disque de frein encrassé ou gras.	► Nettoyez soigneusement le disque de frein avec de l'alcool ou du produit de nettoyage de freins.
	Disque de frein usé.	► Contactez le revendeur spécialisé. Nouveau disque de frein.
	Plaquette de frein usée.	► Contactez le revendeur spécialisé. Nouvelle plaquette de frein.
	Plaquette de frein vitrifiée.	
Le frein à disque émet des bruits métalliques.	Plaquettes de frein usées.	► Contactez le revendeur spécialisé. Nouvelles plaquettes de frein et nouveau disque de frein.
Point de pression du frein à disque spongieux, mou ou incorrect.	Montage incorrect de l'étrier de frein, disque de frein lâche, disque ou plaquette de frein usés ou système de frein non étanche.	► Contactez le revendeur spécialisé.
Bruits lors de l'actionnement d'un frein à disque.	Encrassement.	1 Nettoyez soigneusement le disque de frein et le frein. 2 Si le problème n'est pas résolu, contactez le revendeur spécialisé.
	Plaquettes de frein usées ou incorrectes.	► Contactez le revendeur spécialisé. Nouvelles plaquettes de frein et nouveaux disques de frein.
	Montage incorrect de la roue, du moyeu ou de l'axe.	► Contactez le revendeur spécialisé. Contrôlez le système de frein et le montage de la roue.
	Montage incorrect de l'étrier de frein et/ou du disque de frein.	
	Couples de serrage incorrects.	
	Disque de frein voilé.	
	Plaquettes de frein vitrifiées.	
	Système de frein non étanche.	
Hauteur incorrecte de l'étrier de frein.		

Tableau 398 : Résolution des problèmes de frein à disque

9.7.10 Résoudre les problèmes de fourche de suspension SR SUNTOUR

9.7.10.1 Détente trop rapide

La fourche de suspension se détend trop rapidement, ce qui génère un « effet pogo » dans lequel la roue se soulève au-dessus du terrain de manière incontrôlée. Ceci affecte la traction et le contrôle (ligne bleue).

La tête de fourche et le guidon s'inclinent vers le haut lorsque la roue rebondit sur le sol. Le poids du corps est projeté de manière incontrôlée vers le haut et vers l'arrière (ligne verte).



Illustration 263 : Détente trop rapide de la fourche suspendue

Solution

► Tournez le **dispositif de réglage de la détente (fourche)** dans le sens des aiguilles d'une montre.

⇒ La vitesse de détente est réduite (retour plus lent).



Illustration 264 : Exemple d'un réglage de détente SR SUNTOUR (fourche) (1)

9.7.10.2 Détente trop lente

Après l'amortissement d'une irrégularité, la fourche ne se détend pas assez vite. Même sur les irrégularités suivantes, la fourche reste compressée, ce qui réduit la course de suspension et aggrave la dureté des chocs. La course de suspension disponible, la traction et le contrôle diminuent (ligne bleue).

La fourche reste compressée, et la tête de direction et le guidon prennent une position plus basse. Lorsque la roue rebondit, le poids du corps est déplacé vers l'avant (ligne verte).



Illustration 265 : Détente trop lente de la fourche suspendue

Solution

► Tournez le **dispositif de réglage de la détente (fourche)** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

⇒ La vitesse de détente est accrue (retour plus rapide).



Illustration 266 : Exemple d'un réglage de détente SR SUNTOUR (fourche) (1)

9.7.10.3 Suspension trop souple dans les côtes

La fourche se comprime au point le plus bas du terrain. La course de suspension est rapidement

consommée, le poids du corps se déplace vers l'avant et le vélo électrique perd de son élan.

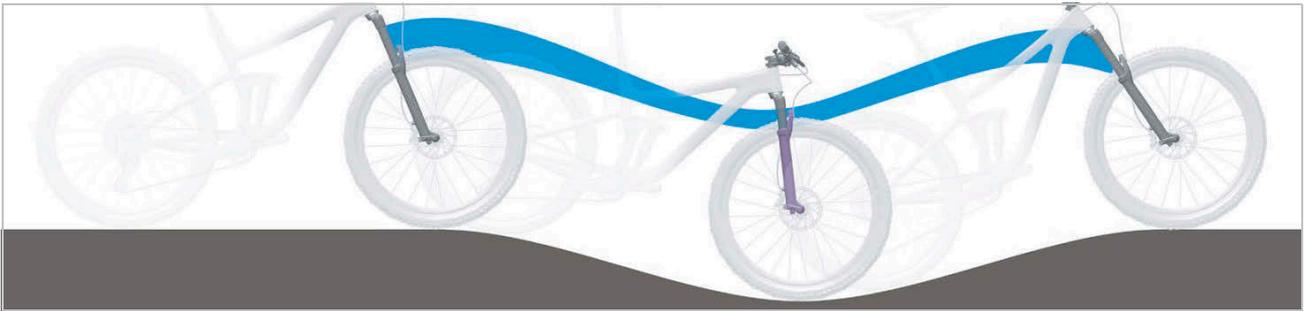


Illustration 267 : Suspension trop souple de la fourche suspendue dans les côtes

Solution

► Tournez le **levier de compression** dans le sens des aiguilles d'une montre en direction LOCK.

⇒ Ceci accroît l'amortissement et la dureté de la compression, et réduit la vitesse de compression. L'efficacité sur terrain vallonné et plat est améliorée.

R2C2-PCS R2C2 RC2 RC2-PCS	RC-PCS RC	RLRC-PCS RLRC	LORC-PCS LORC

Tableau 399 : Manette Low-Speed (1) de la fourche de suspension SR Suntour sur la couronne de fourche

9.7.10.4 Amortissement trop dur en cas d'irrégularités

Lorsque la roue rencontre l'irrégularité, la fourche se comprime trop lentement et la roue se soulève au-dessus de l'irrégularité. La traction est réduite lorsque la roue ne touche plus le sol.

La tête de direction et le guidon s'inclinent sensiblement vers le haut, ce qui peut affecter le contrôle.

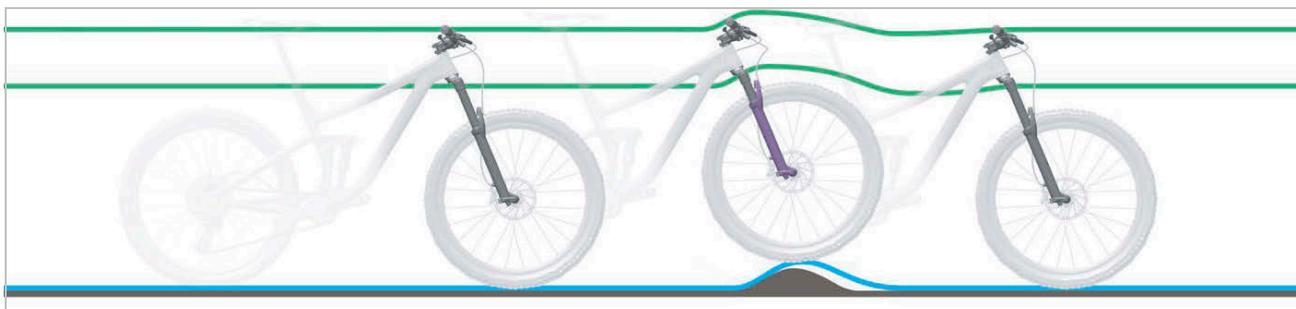


Illustration 268 : Amortissement trop dur de la fourche suspendue en cas d'irrégularités

Solution

► Tournez le **levier de compression** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre en direction OPEN.

⇒ Ceci réduit l'amortissement et la dureté de la compression, et augmente la vitesse de compression. La sensibilité aux petites irrégularités est accrue.

R2C2-PCS R2C2 RC2 RC2-PCS	RC-PCS RC	RLRC-PCS RLRC	LORC-PCS LORC
			

Tableau 400 : Manette Low-Speed (1) de la fourche de suspension SR Suntour sur la couronne de fourche

9.7.11 Résoudre les problèmes de fourche de suspension ROCKSHOX

9.7.11.1 Détente trop rapide

La fourche de suspension se détend trop rapidement, ce qui génère un « effet pogo » dans lequel la roue se soulève au-dessus du terrain de manière incontrôlée. Ceci affecte la traction et le contrôle (ligne bleue).

La tête de fourche et le guidon s'inclinent vers le haut lorsque la roue rebondit sur le sol. Le poids du corps est déplacé de manière incontrôlée vers le haut et vers l'arrière (ligne verte).



Illustration 269 : Détente trop rapide de la fourche suspendue

Solution

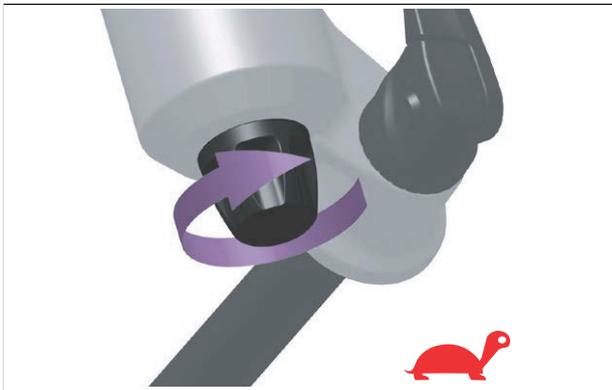


Illustration 270 : Tourner le réglage de la détente (fourche de suspension) vers la tortue

- ▶ Tournez le réglage de la détente (fourche de suspension) dans le sens des aiguilles d'une montre, vers la tortue.
- ⇒ La vitesse de détente est réduite (retour plus lent).

9.7.11.2 Détente trop lente

Après l'amortissement d'une irrégularité, la fourche de suspension ne se détend pas assez vite. Même sur les irrégularités suivantes, la fourche de suspension reste comprimée, ce qui réduit la course de suspension et aggrave la dureté des chocs. La course de suspension disponible, la traction et le contrôle diminuent (ligne bleue).

La fourche de suspension reste comprimée, et la tête de direction et le guidon prennent une position plus basse. Lorsque la roue rebondit, le poids du corps est déplacé vers l'avant (ligne verte).

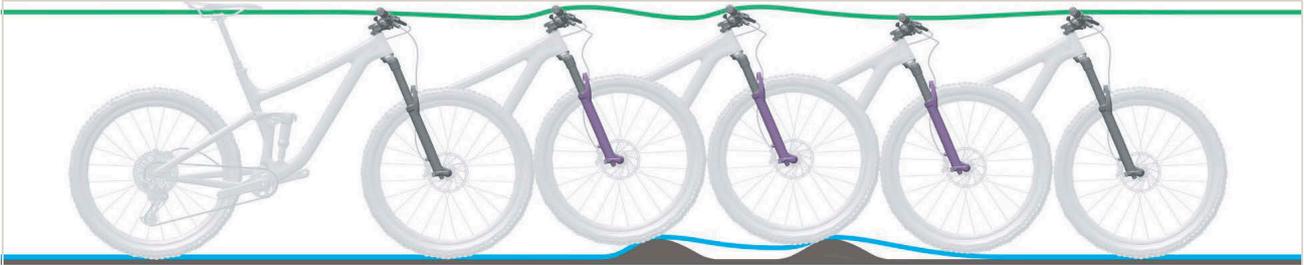


Illustration 271 : Détente trop lente de la fourche suspendue

Solution

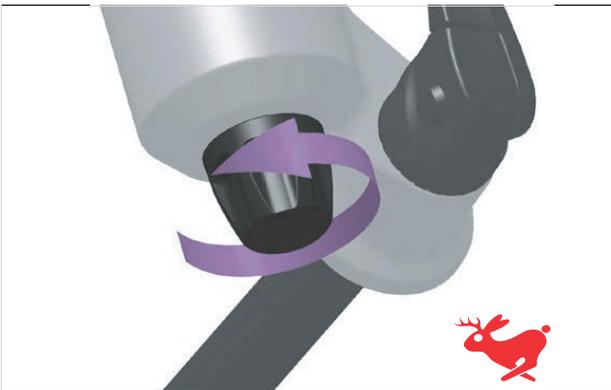


Illustration 272 : Tourner le réglage de la détente (fourche de suspension) vers le lièvre

- Tournez le réglage de la détente (fourche de suspension) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, vers le lièvre.
- ⇒ La vitesse de détente est accrue (retour plus rapide).

9.7.11.3 Suspension trop souple dans les côtes

La fourche de suspension se comprime au point le plus bas du terrain. La course de suspension est rapidement consommée, le poids du corps se

déplace vers l'avant et le vélo électrique perd de son élan.

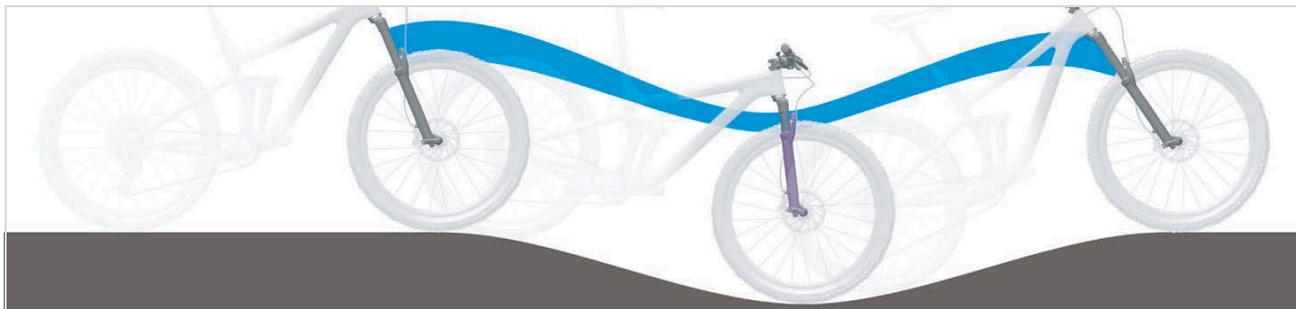


Illustration 273 : Suspension trop souple de la fourche suspendue dans les côtes

Solution



Illustration 274 : Régler le dispositif de réglage de la compression sur un niveau plus dur

- Tournez le **réglage de la compression** dans le sens des aiguilles d'une montre.
- ⇒ Ceci accroît l'amortissement et la dureté de la compression, et réduit la vitesse de compression. L'efficacité sur terrain vallonné et plat est améliorée.

9.7.11.4 Amortissement trop dur en cas d'irrégularités

Lorsque la roue rencontre l'irrégularité, la fourche de suspension se comprime trop lentement et la roue se soulève au-dessus de l'irrégularité. La traction est réduite lorsque la roue ne touche plus le sol.

La tête de direction et le guidon s'inclinent sensiblement vers le haut, ce qui peut affecter le contrôle.



Illustration 275 : Amortissement trop dur de la fourche suspendue en cas d'irrégularités

Solution



Illustration 276 : Régler le dispositif de réglage de la compression sur un niveau plus souple

- Tournez le **réglage de la compression** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
- ⇒ Ceci réduit l'amortissement et la dureté de la compression, et augmente la vitesse de compression. La sensibilité aux petites irrégularités est accrue.

9.7.12 Résoudre les problèmes avec l'amortisseur arrière SR SUNTOUR

9.7.12.1 Détente trop rapide

L'amortisseur arrière se détend trop rapidement, ce qui peut entraîner un « effet pogo » ou un rebond lorsque la roue rencontre une irrégularité puis atterrit à nouveau sur le sol. La traction et le contrôle sont affectés par la vitesse incontrôlée à laquelle l'amortisseur arrière se déploie après la compression (ligne bleue).

La selle et le guidon s'inclinent vers le haut lorsque la roue rebondit sur une bosse ou sur le sol. Selon les circonstances, le poids du corps peut être déplacé vers le haut et vers l'avant si l'amortisseur arrière se détend complètement trop rapidement (ligne verte).



Illustration 277 : Détente trop rapide de l'amortisseur arrière

Solution

► Tournez le **réglage de détente (amortisseur arrière)** en direction du Plus.

⇒ Le mouvement de compression est diminué.

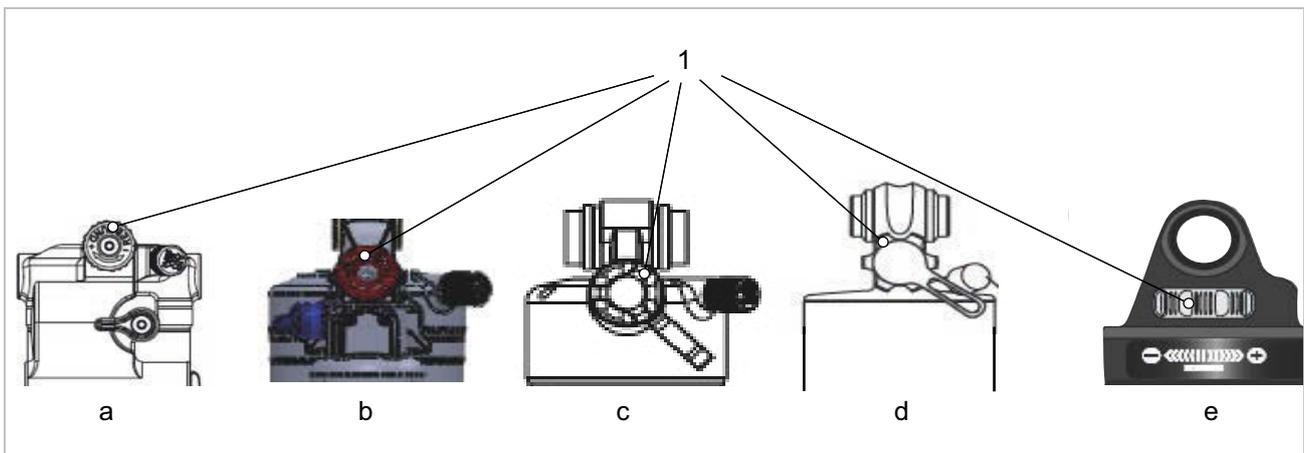


Illustration 278 : Position du réglage de détente SR Suntour (amortisseur arrière) sur Triair2 (a), Triair (b), EDGE-comp (c), EDGE (d) et RAIDON (e)

9.7.12.2 Détente trop lente

L'amortisseur arrière ne se détend pas assez vite après la compensation d'une irrégularité et ne se trouve donc pas dans la position de base requise lors de l'irrégularité suivante. En cas d'irrégularités successives, l'amortisseur arrière reste comprimé, ce qui réduit la course de suspension et le contact avec le sol et accroît la dureté du rebond suivant. La roue arrière rebondit sur la deuxième irrégularité car l'amortisseur arrière ne se détend pas assez vite pour reprendre contact avec le sol et revenir en position de base. La course de suspension disponible et la traction disponible sont réduites (ligne bleue).

L'amortisseur arrière reste comprimé après le contact avec la première irrégularité. Lorsque la roue arrière rencontre la deuxième irrégularité, la selle suit le mouvement de la roue arrière au lieu de rester orientée à l'horizontale. La course de suspension disponible et l'amortissement possible des irrégularités sont réduits, ce qui entraîne une instabilité et une perte de contrôle lors des irrégularités suivantes (ligne verte).



Illustration 279 : Détente trop lente de l'amortisseur arrière

Solution

► Tournez le **réglage de détente (amortisseur arrière)** en direction du Moins.

⇒ L'amortissement de détente est augmenté.

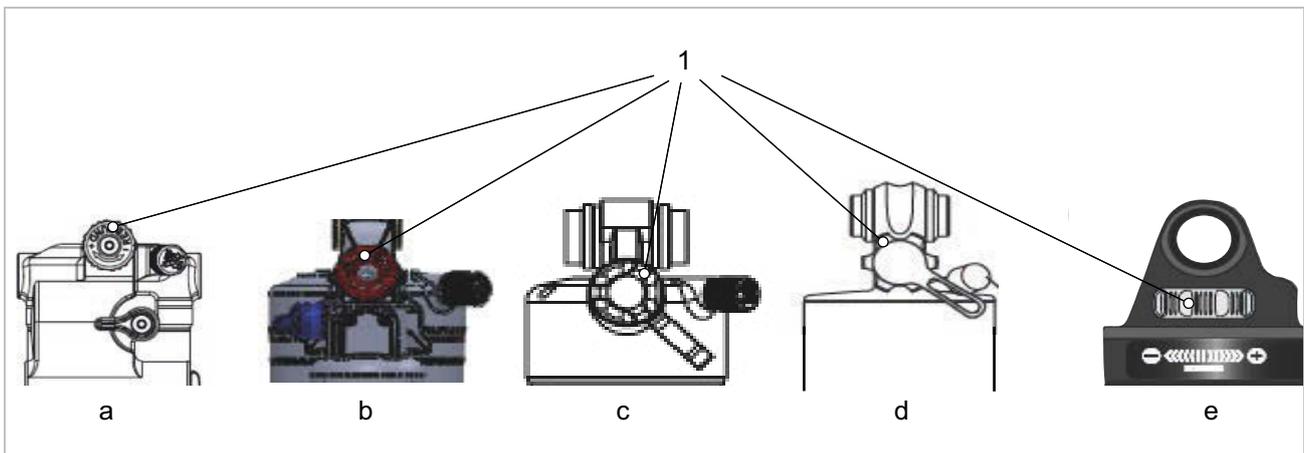


Illustration 280 : Position du réglage de détente SR Suntour (amortisseur arrière) sur Triair2 (a), Triair (b), EDGE-comp (c), EDGE (d) et RAIDON (e)

9.7.12.3 Suspension trop souple dans les côtes

L'amortisseur arrière se comprime complètement au point le plus bas du terrain. La course de suspension est rapidement

consommée, le poids du corps se déplace vers le bas et le vélo électrique perd de son élan.



Illustration 281 : Suspension trop souple de l'amortisseur arrière dans les côtes

Solution

► Tournez le **levier de compression** dans le sens des aiguilles d'une montre.

⇒ Ceci accroît l'amortissement et la dureté de la compression, et réduit la vitesse de compression. L'efficacité sur terrain vallonné et plat est améliorée.

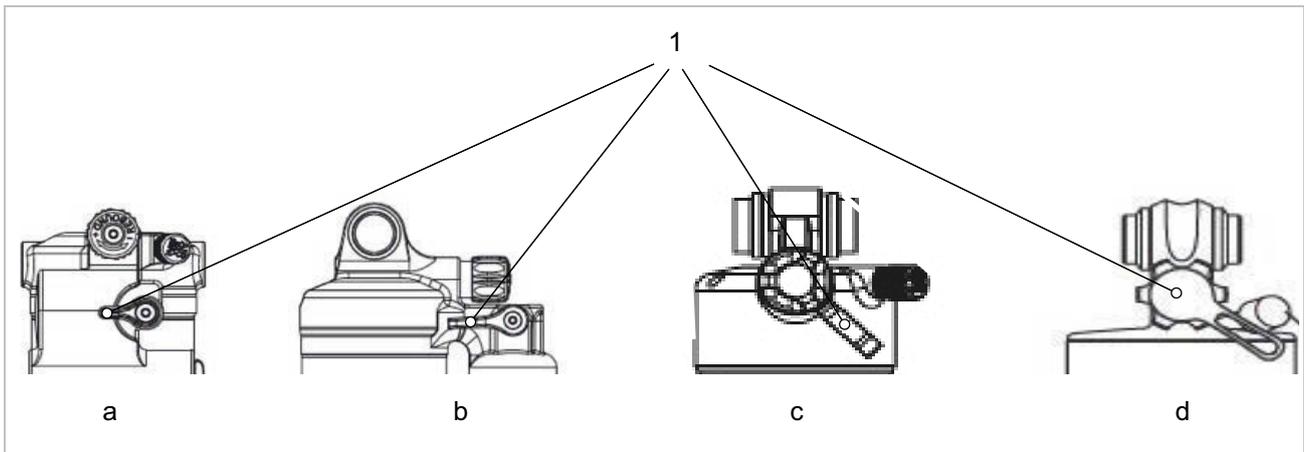


Illustration 282 : Position du levier de compression SR Suntour sur amortisseur arrière Triair2 (a), Triair (b), EDGE-comp (c), EDGE (d)

9.7.12.4 Amortissement trop dur en cas d'irrégularités

Lorsque la roue rencontre l'irrégularité, l'amortisseur se comprime trop lentement et la roue arrière se soulève au-dessus de l'irrégularité. La traction diminue (ligne bleue).

La selle et le cycliste s'inclinent vers le haut et vers l'avant, la roue arrière perd le contact avec le sol et le contrôle est réduit (ligne verte).



Illustration 283 : Amortissement trop dur de l'amortisseur arrière en cas d'irrégularités

Solution

► Tournez le **levier de compression** dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

⇒ Ceci réduit l'amortissement et la dureté de la compression, et augmente la vitesse de compression. La sensibilité aux petites irrégularités est accrue.

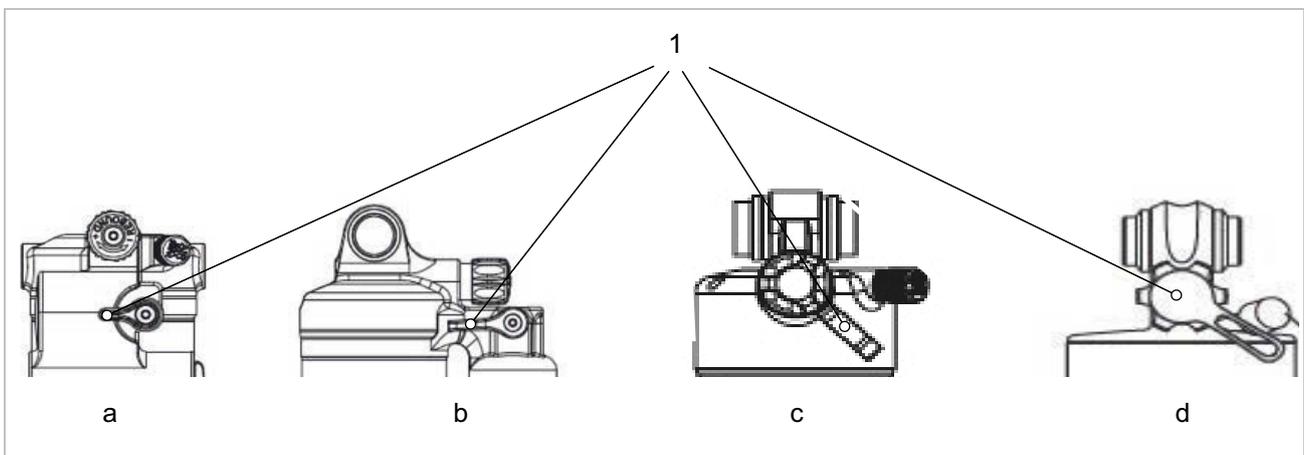


Illustration 284 : Position du levier de compression SR Suntour sur amortisseur arrière Triair2 (a), Triair (b), EDGE-comp (c), EDGE (d)

9.7.13 Résoudre les problèmes de roue

libre

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Roue libre bloquée.	Après le montage, la douille a été oubliée.	► Contactez le revendeur spécialisé. Contrôlez le montage.
	Après le montage, la douille a été comprimée par un serrage trop fort de l'axe de roue.	► Contactez le revendeur spécialisé. Mesurez la longueur de la douille. Si la longueur de la douille est inférieure à 15,4 mm, remplacez la douille.
La roue libre ne s'enclenche pas ou glisse.	Après la maintenance : trop de graisse ou graisse incorrecte sur les roues dentées.	► Contactez le revendeur spécialisé. Démontez le moyeu. Nettoyez et graissez les roues dentées.
	Les roues dentées sont usées.	► Contactez le revendeur spécialisé. Remplacez la roue dentée
	Après le montage, un ou deux ressorts ont été oubliés.	► Contactez le revendeur spécialisé. Contrôlez le montage.
Le moyeu présente un jeu axial.	Après le montage, une ou deux roues dentées ont été montées à l'envers.	► Contactez le revendeur spécialisé. Contrôlez le montage.
	Les roulements à billes sont usés.	► Contactez le revendeur spécialisé. Remplacez les roulements à billes.
Le moyeu tourne avec difficulté.	Après le montage, une ou deux roues dentées ont été montées à l'envers.	► Contactez le revendeur spécialisé. Contrôlez le montage.
	Les roulements à billes sont usés.	► Contactez le revendeur spécialisé. Remplacez les roulements à billes.
	Après le montage, le roulement à billes côté frein a été enfoncé trop fort.	► Contactez le revendeur spécialisé. Contrôlez le montage.
Le moyeu fait du bruit.	Séquence de montage des roulements à billes non respectée.	► Contactez le revendeur spécialisé. Contrôlez le montage.
	Les roulements à billes sont usés.	► Contactez le revendeur spécialisé. Remplacez les roulements à billes.
Rainures de la cassette sur le corps de roue libre.	La cassette d'acier s'enfonce dans la tige d'aluminium du corps de roue libre.	► Contactez le revendeur spécialisé. Éliminez les rainures de la surface de la cassette avec une lime.
Le corps de roue libre tourne avec difficulté.	Les roulements à billes dans le corps de roue libre sont usés.	► Contactez le revendeur spécialisé. Remplacez le corps de roue libre.
La roue libre est trop bruyante ou trop silencieuse.	La perception du bruit de la roue libre est subjective. Tandis que certains cyclistes préfèrent une roue libre bruyante, d'autres souhaitent une roue libre silencieuse.	► Il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement. En principe, le bruit de roue libre peut être influencé par la quantité de graisse entre les roues dentées. Une moindre quantité de graisse augmente le bruit de la roue libre, mais entraîne également une usure accrue.

Tableau 401 : Résolution des problèmes de roue libre

9.7.14 Résoudre les problèmes d'éclairage

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Le phare avant ou le feu arrière ne s'allument pas même après un appui sur l'interrupteur.	Les paramètres de base du système d'entraînement électrique sont peut-être mal configurés. La lampe est défectueuse.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Mettez immédiatement le vélo électrique hors service. 2 Contactez le revendeur spécialisé.

Tableau 402 : Correction des erreurs de l'éclairage

9.7.15 Résoudre les problèmes de pneus

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Valve déchirée.	Utilisation de valves Presta avec grand trou de valve. Le bord métallique du trou sépare la tige de valve de la chambre.	► Contactez le revendeur spécialisé. Montez un autre type de valve.

Tableau 403 : Résolution des problèmes de pneus

9.7.16 Résoudre les problèmes de tige de selle

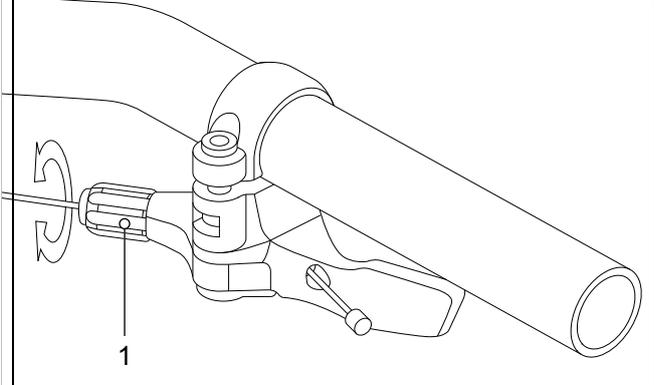
Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
La tige de selle craque ou grince.	Couche de protection insuffisante.	► Entretenez la tige de selle (voir le chapitre 7.4.9).
La tige de selle se comprime périodiquement et bascule.	Prétension incorrecte.	► Réglez la prétension de manière à ce que la tige de selle suspendue ne se comprime pas encore sous le poids du cycliste au repos.
La tige de selle ne monte pas ou ne descend pas avec la télécommande.	Le câble Bowden n'est pas bien tendu.	<p>► Réglez le câble Bowden avec la vis de réglage (1) sur la télécommande.</p>  <p>Illustration 285 : Télécommande avec vis de réglage (1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour réduire la sensibilité, tournez la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre. • Pour augmenter la sensibilité, tournez la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Tableau 404 : Résolution des problèmes de tige de selle

9.7.17 Résoudre les autres erreurs

Symptôme	Cause / Possibilité	Mesure à prendre
Lors d'un appui sur un interrupteur, deux bips retentissent et l'interrupteur ne peut pas être actionné.	Le fonctionnement de l'interrupteur enfoncé a été désactivé.	► Il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement.
Trois bips retentissent.	Une erreur ou un avertissement sont survenus.	► Ceci se produit lorsqu'un avertissement ou une erreur sont affichés sur l'ordinateur de bord. Suivez les instructions pour le code correspondant au chapitre 6.2 Messages système.
Si vous utilisez un changement de vitesse électronique, l'assistance au pédalage faiblit lors d'un changement de vitesse.	Ceci vient du fait que l'ordinateur règle l'assistance de pédalage sur un niveau optimal.	► Il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement.
Un bruit est audible après le changement de vitesse.		► Contactez le revendeur spécialisé.
Pendant la conduite normale, la roue arrière émet un bruit.	Le réglage du changement de vitesse n'a peut-être pas été effectué correctement.	► Contactez le revendeur spécialisé.
Lorsque vous mettez le vélo électrique à l'arrêt, le développement ne passe pas à la position définie dans la caractéristique fonctionnelle.	Dans certaines circonstances, une pression excessive a été exercée sur les pédales.	► N'exercez qu'une légère pression sur les pédales pour faciliter le changement de développement.

Tableau 405 : Autres erreurs du système d'entraînement



9.8 Réparations chez le revendeur spécialisé

De nombreuses réparations nécessitent des connaissances et outils spéciaux. C'est pourquoi les réparations peuvent uniquement être effectuées par le revendeur spécialisé, notamment :

- Remplacer les pneus, chambres à air et rayons,
- Remplacer les plaquettes de frein, les jantes et les disques de frein,
- Remplacer et tendre la chaîne.

9.8.1 Pièces et lubrifiants d'origine

Les composants individuels du vélo électrique ont été soigneusement sélectionnés et adaptés les uns aux autres.

Seuls des pièces et lubrifiants d'origine peuvent être utilisés pour l'inspection et la réparation.

Vous trouverez les listes des pièces et composants autorisés mises à jour en permanence au chapitre 11, Documents et dessins.

- Respectez le mode d'emploi des nouvelles pièces.

9.8.2 Réparer le cadre

9.8.2.1 Éliminer les défauts de peinture sur le cadre

- 1 Poncez légèrement les dommages à la peinture avec du papier de verre à grain 600.
- 2 Lissez les bords.
- 3 Appliquez une ou deux couches de peinture de réparation.

9.8.2.2 Éliminer les dommages dus aux chocs sur le cadre en carbone

Les dommages dus aux chocs peuvent entraîner un endommagement du matériau stratifié sous-jacent. Le cadre peut alors se briser sous une faible sollicitation.

- 1 Mettez immédiatement le vélo électrique hors service.
- 2 Envoyez le cadre à une entreprise de réparation des matériaux à base de fibres ou commandez un nouveau cadre selon la liste des pièces.

9.8.3 Réparer la fourche de suspension

9.8.3.1 Éliminer les défauts de peinture sur la fourche

- 1 Poncez légèrement les dommages à la peinture avec du papier de verre à grain 600.
- 2 Lissez les bords.
- 3 Appliquez une ou deux couches de peinture de réparation.

9.8.3.2 Éliminer les dommages dus aux chocs sur le cadre en carbone

Les dommages dus aux chocs peuvent entraîner un endommagement du matériau stratifié sous-jacent. La fourche peut alors se briser sous une faible sollicitation.

- Mettez immédiatement le vélo électrique hors service. Nouvelle fourche selon liste des pièces.
- ⇒ La fourche présente ne doit présenter aucun défaut.

- 4 Nettoyez les côtés intérieur et extérieur.
- 5 Lubrifiez la fourche.
- 6 Montez la fourche.

9.8.3.3 Réparer la tige de selle

Réparez les défauts de peinture sur la tige de selle.

- 1 Poncez légèrement les défauts de peinture avec du papier de verre à grain 600.
- 2 Lissez les bords.
- 3 Appliquez une ou deux couches de peinture de réparation.

9.8.3.4 Réparer les défauts de peinture sur la tige de selle en carbone

Les dommages dus aux chocs peuvent entraîner un endommagement du matériau stratifié sous-jacent. La tige de selle en carbone peut alors se briser sous une faible sollicitation.

- 1 Mettez immédiatement le vélo électrique hors service.
- 2 Nouvelle tige de selle en carbone selon la liste des pièces.



9.8.4 Remplacer les feux

- ▶ Lors du remplacement, utilisez uniquement des composants de la classe de puissance correspondante.

9.8.5 Régler le phare avant

- ▶ Le *phare avant* doit être réglé de manière à ce que le cône de lumière éclaire la chaussée 10 m devant le vélo électrique (voir chapitre 6.4).

9.8.6 Contrôler le libre mouvement du pneu par rapport à la fourche suspendue

Chaque fois qu'un pneu est remplacé sur une fourche suspendue, le libre mouvement du pneu doit être contrôlé.

- 1 Évacuez la pression de la fourche de suspension.
- 2 Comprimez totalement la fourche de suspension.
- 3 Mesurez la distance entre la face supérieure du pneu et la face inférieure de la couronne de fourche. Cette distance ne doit pas être inférieure à 10 mm. Si le pneu est trop grand, il touche la face inférieure de la couronne de fourche lorsque la fourche de suspension est entièrement compressée.
- 4 Libérez la fourche de suspension puis remplissez-la à nouveau d'air s'il s'agit d'une fourche de suspension pneumatique.
- 5 Notez que l'écart se réduit en cas de présence d'un garde-boue. Procédez à un nouvel essai pour vous assurer que le pneu peut se mouvoir librement.

10 Recyclage et mise au rebut



Cet appareil est marqué conformément à la directive européenne 2012/19/EU sur les déchets d'équipements



électriques et électroniques (DEEE) et à la directive sur les déchets de piles et accumulateurs (directive 2006/66/CE).

Cette directive définit un cadre européen pour la reprise et le recyclage des appareils usagés. La loi impose au consommateur de ramener toutes les piles et batteries usagées. Il est interdit de les éliminer avec les déchets ménagers.

En vertu du § 9 (BattG – loi allemande sur les piles), le fabricant de la batterie a l'obligation de reprendre gratuitement les batteries usagées ou anciennes. Le cadre du vélo électrique, la batterie, le moteur, l'ordinateur de bord et le chargeur sont des matériaux valorisables. Conformément aux dispositions applicables, ils doivent être éliminés séparément des déchets

ménagers et faire l'objet d'une récupération. Le tri sélectif et le recyclage préservent les ressources naturelles et assurent le respect de toutes les dispositions protégeant la santé et l'environnement lors du recyclage du produit et/ou de la batterie.

- Ne démontez jamais le vélo électrique, la batterie ou le chargeur en vue de leur élimination.

Le vélo électrique, l'ordinateur de bord, la batterie non ouverte et non endommagée ainsi que le chargeur peuvent être retournés gratuitement auprès de tout revendeur spécialisé. Selon la région, différentes possibilités d'élimination existent.

- Conservez les pièces détachées d'un vélo électrique mis hors service dans un endroit sec, à l'abri du gel et du rayonnement solaire.

10.1 Directives sur l'élimination des déchets

Type de déchet	Élimination
Déchet non dangereux	
Recycler	
Papier, carton	Poubelle à papier, conteneur à papier, renvoyer l'emballage de transport intact au fournisseur
Métal et aluminium	Dépôt auprès d'un organisme municipal ou enlèvement par des entreprises spécialisées
Pneus, tuyaux	Points de collecte du fabricant de pneus, formulaires d'enlèvement et modèles de fax disponibles auprès du fabricant sinon tout-venant
Composants en fibres composites (par exemple carbone, PRV)	Les grands composants en carbone, par exemple cadres et jantes en carbone, peuvent être envoyés pour recyclage à des lieux de collecte spéciaux, voir www.cfk-recycling.de
Emballages de vente appartenant au système dual (point vert) en plastique, métal et matériaux composites, emballages légers	Le cas échéant enlèvement par une entreprise spécialisée, retour des emballages de transport au fournisseur Poubelle plastique
CD, DVD	Dépôt auprès d'un service municipal, car plastique de haute qualité facile à réutiliser sinon tout-venant

Tableau 406 : Directives sur l'élimination des déchets

Type de déchet	Élimination
Élimination	
Tout-venant	Poubelle tout-venant
Lubrifiants biodégradables, Huiles biodégradables Chiffons tachés d'huile biodégradables	Poubelle tout-venant
Lampes à incandescence, lampes halogènes	Poubelle tout-venant
Déchets dangereux	
 Recycler	
Piles, batteries	Retour au fabricant de la batterie.
Appareils électroniques : Moteur Ordinateur de bord Écran Unité de commande Faisceau de câbles	Dépôt auprès d'un service communal (déchets électroniques)
Élimination	
Huile usagée Chiffons tachés d'huile Huile lubrifiante Huile à engrenages Graisse lubrifiante Liquides de nettoyage Pétrole Éther de pétrole Huile hydraulique Liquide de freinage	<p>Ne mélangez jamais des liquides huileux différents. Stockez dans le conteneur d'origine</p> <p>Petites quantités (en général <30 kg) Dépôt auprès d'un service municipal pour les déchets dangereux (par exemple service de collecte mobile)</p> <p>Grandes quantités (>30 kg) Enlèvement par des entreprises spécialisées</p>
Peintures Vernis Diluants	Dépôt auprès d'un service municipal pour les déchets dangereux (par exemple service de collecte mobile)
Lampes au néon, ampoules économiques	Dépôt auprès d'un service municipal pour les déchets dangereux (par exemple service de collecte mobile)

Tableau 406 : Directives sur l'élimination des déchets



11 Documents

11.1 Protocole de montage

Date :

Numéro de cadre :

Composants	Description	Tests	Critères		Mesures si refusé
			Accepté	Refusé	
Roue avant	Montage		OK	Lâche	Ajuster l'attache rapide
Béquille latérale	Contrôler la fixation	Contrôle des fonctions	OK	Lâche	Resserrer les vis
Pneus		Contrôle de la pression des pneus	OK	Pression des pneus trop faible / trop élevée	Ajuster la pression des pneus
Cadre	Contrôler les dommages, ruptures, rayures		OK	Présence de dommages	<i>Mise hors service</i> , nouveau cadre
Poignées, revêtements	Contrôler la fixation		OK	Manquant	Resserrer les vis, nouvelles poignées et nouveaux revêtements selon liste des pièces
Guidon, potence	Contrôler la fixation		OK	Lâche	Resserrer les vis, si nécessaire nouvelle potence selon liste des pièces
Palier de direction	Contrôler les dommages	Contrôle des fonctions	OK	Lâche	Resserrer les vis
Selle	Contrôler la fixation		OK	Lâche	Resserrer les vis
Tige de selle	Contrôler la fixation		OK	Lâche	Resserrer les vis
Garde-boue	Contrôler la fixation		OK	Lâche	Resserrer les vis
Porte-bagages	Contrôler la fixation		OK	Lâche	Resserrer les vis
Ajouts	Contrôler la fixation		OK	Lâche	Resserrer les vis
Sonnette		Contrôle des fonctions	OK	Pas de son, son faible, manquante	Nouvelle sonnette selon liste des pièces
Éléments de suspension					
Fourche, fourche suspendue	Contrôler les dommages		OK	Présence de dommages	Nouvelle fourche selon liste des pièces
Amortisseur arrière	Contrôler les dommages		OK	Présence de dommages	Nouvelle fourche selon liste des pièces
Tige de selle suspendue	Contrôler les dommages		OK	Présence de dommages	Nouvelle fourche selon liste des pièces
Système de freinage					
Frein à main	Contrôler la fixation		OK	Lâche	Resserrer les vis
Liquide de freinage	Contrôler le niveau de liquide		OK	Insuffisant	Rajouter du liquide de freinage, en cas de dommage nouveaux flexibles de freinage
Plaquettes de frein	Contrôler les dommages sur les plaquettes de frein, disques de frein et jantes		OK	Présence de dommages	Nouvelles plaquettes de frein, jantes et disques de frein
Frein à rétro-pédalage – ancrage du frein	Contrôler la fixation		OK	Lâche	Resserrer les vis
Installation d'éclairage					
Batterie	Contrôle initial		OK	Message d'erreur	<i>Mise hors service</i> , contacter le fabricant de la batterie, nouvelle batterie
Câblage de l'éclairage	Branchements, disposition correcte		OK	Câbles défectueux, pas de lumière	Nouveau câblage
Feu arrière	Feu de position	Contrôle des fonctions	OK	Pas de lumière constante	<i>Mise hors service</i> , nouveau feu arrière selon liste des pièces, remplacer si nécessaire
Feu avant	Feu de position, feu de jour	Contrôle des fonctions	OK	Pas de lumière constante	<i>Mise hors service</i> , nouveau feu avant selon liste des pièces, remplacer si nécessaire
Réfecteurs	Au complet, état, fixation		OK	Nombre insuffisant ou dommages	Nouveaux réfecteurs



Composants	Description		Critères		Mesures si refusé
	Montage/Inspection	Tests	Accepté	Refusé	
Entraînement / Changement de vitesse					
Chaîne / Cassette / Pignon / Plateau	Contrôler les dommages		OK	Dommages	Si nécessaire fixer ou nouveau selon liste des pièces
Pare-chaîne / Protège-rayons	Contrôler les dommages		OK	Dommages	Nouveau selon liste des pièces
Pédalier / Manivelle	Contrôler la fixation		OK	Lâche	Resserrer les vis
Pédales	Contrôler la fixation		OK	Lâche	Resserrer les vis
Manette de vitesse	Contrôler la fixation	Contrôle des fonctions	OK	Lâche	Resserrer les vis
Câbles de dérailleur	Contrôler les dommages	Contrôle des fonctions	OK	Lâche ou défectueux	Régler les câbles de dérailleur, si nécessaire nouveaux câbles de dérailleur
Dérailleur avant	Contrôler les dommages	Contrôle des fonctions	OK	Changement de vitesse impossible ou difficile	Régler
Dérailleur arrière	Contrôler les dommages	Contrôle des fonctions	OK	Changement de vitesse impossible ou difficile	Régler
Entraînement électrique					
Ordinateur de bord	Contrôler les dommages	Contrôle des fonctions	OK	Pas d'affichage, information manquante	Redémarrage, tester la batterie, nouveau logiciel ou nouvel ordinateur de bord, <i>mise hors service</i>
Unité de commande	Unité de commande Contrôler les dommages	Contrôle des fonctions	OK	Pas de réaction	Redémarrage, contacter le fabricant de l'unité de commande, nouvelle unité de commande
Compteur de vitesse		Mesure de la vitesse	OK	Le vélo électrique roule 10 % trop vite / trop lentement	Mettre le vélo électrique hors service jusqu'à identification de la cause de la panne
Câblage	Contrôle visuel		OK	Défaillance dans le système, dommages, câbles pliés	Nouveau câblage
Logement de batterie	Fixation, serrure, contacts	Contrôle des fonctions	OK	Lâche, la serrure ne ferme pas, pas de contacts	Nouveau logement de batterie
Moteur	Contrôle visuel et fixation		OK	Dommages, lâche	Resserrer le moteur, contacter le fabricant du moteur, nouveau moteur
Logiciel	Consulter la version		Dernière version installée	Dernière version non installée	Exécuter la mise à jour



Contrôle technique, contrôle de sécurité, trajet d'essai

Composants	Description		Critères		Mesures si refusé
	Montage/Inspection	Tests	Accepté	Refusé	
Système de freinage		Contrôle des fonctions	OK	Pas de freinage complet, distance de freinage trop importante	Localiser l'élément défectueux dans le système de freinage et corriger
Changement de vitesse avec charge de fonctionnement		Contrôle des fonctions	OK	Problèmes lors du changement de vitesse	Régler à nouveau le changement de vitesse
Éléments de suspension (fourche, montants de suspension, tige de selle)		Contrôle des fonctions	OK	Trop bas ou plus de suspension	Localiser l'élément défectueux et corriger
Système d'entraînement électrique		Contrôle des fonctions	OK	Mauvais contact, problèmes lors de la conduite, accélération	Localiser et corriger le composant défectueux du système d'entraînement électrique
Installation d'éclairage		Contrôle des fonctions	OK	Pas d'éclairage permanent, luminosité insuffisante	Localiser l'élément défectueux dans le système d'éclairage et corriger
Trajet d'essai			Pas de bruits suspects	Bruits suspects	Localiser la source du bruit et corriger

Date :	
Nom du monteur :	
Réception finale par la direction de l'atelier :	



11.2 Protocole d'inspection et de maintenance

Diagnostic et documentation de l'état réel

Date :

Numéro de cadre :

Composant	Fréquence	Description			Critères		Mesures si refusé
		Inspection	Test		Accepté	Refusé	
Roue avant	6 mois	Montage			OK	Lâche	Ajuster l'attache rapide
Béquille latérale	6 mois	Contrôler la fixation	Contrôle des fonctions		OK	Lâche	Resserrer les vis
Pneus	6 mois		Contrôle de la pression des pneus		OK	Pression des pneus trop faible / trop élevée	Ajuster la pression des pneus
Cadre	6 mois	Contrôler les dommages, ruptures, rayures			OK	Présence de dommages	Mettre le vélo électrique hors service, nouveau cadre
Poignées, revêtements	6 mois	Contrôler l'usure et la fixation			OK	Manquant	Resserrer les vis, nouvelles poignées et nouveaux revêtements selon liste des pièces
Guidon, potence	6 mois	Contrôler la fixation			OK	Lâche	Resserrer les vis, si nécessaire nouvelle potence selon liste des pièces
Palier de direction	6 mois	Contrôler les dommages	Contrôle des fonctions	Lubrification et ajustement	OK	Lâche	Resserrer les vis
Selle	6 mois	Contrôler la fixation			OK	Lâche	Resserrer les vis
Tige de selle	6 mois	Contrôler la fixation			OK	Lâche	Resserrer les vis
Garde-boue	6 mois	Contrôler la fixation			OK	Lâche	Resserrer les vis
Porte-bagages	6 mois	Contrôler la fixation			OK	Lâche	Resserrer les vis
Ajouts	6 mois	Contrôler la fixation			OK	Lâche	Resserrer les vis
Sonnette	6 mois		Contrôle des fonctions		OK	Pas de son, son faible, manquante	Nouvelle sonnette selon liste des pièces
Éléments de suspension							
Fourche, fourche suspendue	selon fabricant*	Contrôler les dommages, corrosion, ruptures		Maintenance selon fabricant Lubrification, changement d'huile selon fabricant	OK	Présence de dommages	Nouvelle fourche selon liste des pièces
Amortisseur arrière	selon fabricant*	Contrôler les dommages, corrosion, ruptures		Maintenance selon fabricant Lubrification, changement d'huile selon fabricant	OK	Présence de dommages	Nouvelle fourche selon liste des pièces
Tige de selle suspendue	selon fabricant*	Contrôler les dommages		Maintenance selon fabricant	OK	Présence de dommages	Nouvelle fourche selon liste des pièces



Composant	Fréquence	Description			Critères		Mesures si refusé
		Inspection	Test		Accepté	Refusé	
Système de freinage							
Frein à main	6 mois	Contrôler la fixation			OK	Lâche	Resserrer les vis
Liquide de freinage	6 mois	Contrôler le niveau de liquide		Selon la saison	OK	Insuffisant	Ajouter du liquide de freinage, en cas de dommage mettre le vélo électrique hors service, nouveaux flexibles de freinage
Plaquettes de frein	6 mois	Contrôler les dommages sur les plaquettes de frein, disques de frein et jantes			OK	Présence de dommages	Nouvelles plaquettes de frein, jantes et disques de frein
Frein à rétropédalage – ancrage du frein	6 mois	Contrôler la fixation			OK	Lâche	Resserrer les vis
Système de freinage	6 mois	Contrôler la fixation		Contrôle des fonctions	OK	Lâche	Resserrer les vis
Installation d'éclairage							
Batterie	6 mois	Contrôle initial			OK	Message d'erreur	Contacteur le fabricant de la batterie, mettre la batterie hors service, nouvelle batterie
Câblage de l'éclairage	6 mois	Branchements, disposition correcte			OK	Câbles défectueux, pas de lumière	Nouveau câblage
Feu arrière	6 mois	Feu de position	Contrôle des fonctions		OK	Pas de lumière constante	Nouveau feu arrière selon liste des pièces, remplacer si nécessaire
Phare avant	6 mois	Feu de position, feu de jour	Contrôle des fonctions		OK	Pas de lumière constante	Nouveau phare avant selon liste des pièces, remplacer si nécessaire
Réfecteurs	6 mois	Au complet, état, fixation			OK	Nombre insuffisant ou dommages	Nouveaux réflecteurs
Entraînement / Changement de vitesse							
Chaîne / Cassette / Pignon / Plateau	6 mois	Contrôler les dommages			OK	Dommages	Si nécessaire fixer ou nouveau selon liste des pièces
Pare-chaîne / Protège-rayons	6 mois	Contrôler les dommages			OK	Dommages	Nouveau selon liste des pièces
Pédalier / Manivelle	6 mois	Contrôler la fixation			OK	Lâche	Resserrer les vis
Pédales	6 mois	Contrôler la fixation			OK	Lâche	Resserrer les vis
Manette de vitesse	6 mois	Contrôler la fixation	Contrôle des fonctions		OK	Lâche	Resserrer les vis
Câbles de dérailleur	6 mois	Contrôler les dommages	Contrôle des fonctions		OK	Lâche ou défectueux	Régler les câbles de dérailleur, si nécessaire nouveaux câbles de dérailleur
Dérailleur avant	6 mois	Contrôler les dommages	Contrôle des fonctions		OK	Changement de vitesse impossible ou difficile	Régler
Dérailleur arrière	6 mois	Contrôler les dommages	Contrôle des fonctions		OK	Changement de vitesse impossible ou difficile	Régler



Composant	Fréquence	Description			Critères		Mesures si refusé
		Inspection	Test		Accepté	Refusé	
Système d'entraînement électrique							
Ordinateur de bord	6 mois	Contrôler les dommages	Contrôle des fonctions		OK	Pas d'affichage, information manquante	Redémarrage, tester la batterie, nouveau logiciel ou nouvel ordinateur de bord, mise hors service
Unité de commande	6 mois	Contrôlez la présence de dommages sur l'unité de commande	Contrôle des fonctions		OK	Pas de réaction	Redémarrage, contacter le fabricant de l'unité de commande, nouvelle unité de commande
Compteur de vitesse	6 mois		Mesure de la vitesse		OK	Le vélo électrique roule 10 % trop vite / trop lentement	Mettre le vélo électrique hors service jusqu'à identification de la cause de la panne
Câblage	6 mois	Contrôle visuel			OK	Défaillance dans le système, dommages, câbles pliés	Nouveau câblage
Logement de batterie	6 mois	Fixation, serrure, contacts	Contrôle des fonctions		OK	Lâche, la serrure ne ferme pas, pas de contacts	Nouveau logement de batterie
Moteur	6 mois	Contrôle visuel et fixation			OK	Dommages, lâche	Resserrer le moteur, contacter le fabricant du moteur, nouveau moteur, <i>mise hors service</i> ,
Logiciel	6 mois	Consulter la version			Dernière version installée	Dernière version non installée	Exécuter la mise à jour

Contrôle technique, contrôle de sécurité, trajet d'essai

Composant	Fréquence	Description			Critères
		Inspection	Test		
					Accepté
Système de freinage	6 mois	Contrôle des fonctions	OK	Pas de freinage complet, distance de freinage trop importante	Localiser l'élément défectueux dans le système de freinage et corriger
Changement de vitesse avec charge de fonctionnement	6 mois	Contrôle des fonctions	OK	Problèmes lors du changement de vitesse	Régler à nouveau le changement de vitesse
Éléments de suspension (fourche, montants de suspension, tige de selle)	6 mois	Contrôle des fonctions	OK	Trop bas ou plus de suspension	Localiser l'élément défectueux et corriger
Entraînement électrique	6 mois	Contrôle des fonctions	OK	Mauvais contact, problèmes lors de la conduite, accélération	Localiser et corriger le composant défectueux du système d'entraînement électrique
Installation d'éclairage	6 mois	Contrôle des fonctions	OK	Pas d'éclairage permanent, luminosité insuffisante	Localiser l'élément défectueux dans le système d'éclairage et corriger
Trajet d'essai	6 mois	Contrôle des fonctions	Pas de bruits suspects	Bruits suspects	Localiser la source du bruit et corriger

Date :	
Nom du monteur :	
Réception finale par la direction de l'atelier :	



Notes

12 Glossaire

Accumulateur, batterie

Source : DIN 40729:1985-05, l'accumulateur est un réservoir d'énergie capable de stocker l'énergie sous forme d'énergie chimique (chargement) et de la libérer en cas de besoin sous forme d'énergie électrique (déchargement).

Année de construction

Source : ZEG, l'année dans laquelle le vélo électrique a été fabriqué. La période de production s'étend toujours de mai à juillet de l'année suivante.

Année du modèle

Source : ZEG, pour les vélos électriques produits en série, l'année du modèle est la première année de production de la version et ne correspond donc pas toujours à l'année de construction. L'année de construction peut parfois être antérieure à l'année du modèle. Si aucune modification technique n'est apportée à la série, les vélos électriques d'une année de modèle passée peuvent également être fabriqués ultérieurement.

Arrêt d'urgence

Source : ISO 13850:2015, fonction ou signal prévus pour : - réduire ou prévenir les risques futurs ou présents pour les personnes, la machine ou la pièce travaillée ; - être déclenchés par une action unique d'une personne.

Cadre suspendu

Source : EN 15194:2017, cadre doté d'une flexibilité verticale guidée destinée à atténuer la transmission des chocs de la chaussée au cycliste.

Consommable

Source : DIN EN 82079-1, pièce ou matériau requis pour l'utilisation régulière ou le maintien en bon état d'un objet.

Courroie d'entraînement

Source : EN 15194:2017, courroie annulaire sans couture utilisée pour la transmission d'une force d'entraînement.

Course de suspension négative

La *course de suspension négative ou SAG* (en anglais sag) correspond à la contraction de la fourche causée par le poids du corps et de l'équipement (par ex. sac à dos), sa position de conduite et la géométrie du cadre.

Course de suspension totale

Source : Benny Wilbers, Werner Koch : Neue Fahrwerkstechnik im Detail, la distance parcourue par le vélo entre les positions non chargée et chargée est appelée course de suspension totale. Au repos, la masse du véhicule pèse sur les suspensions et réduit la course de suspension totale de la *course de suspension négative* pour donner la course de suspension positive.

Détente

La détente définit la vitesse à laquelle la fourche se détend après la contrainte.

Dispositif d'attache rapide, attache rapide

Source : EN 15194:2017, mécanisme actionné par levier et fixant, maintenant en position ou assurant une roue ou un autre composant.

Distance de freinage

Source : EN 15194:2017, distance parcourue par un vélo électrique entre le début du freinage et l'arrêt du vélo électrique.

Environnement de travail

Source : EN ISO 9000:2015, ensemble des conditions dans lesquelles des travaux peuvent être effectués.

Erreur

Source : EN 13306:2018-02, 6.1, état d'un objet (4.2.1) dans lequel il est incapable d'assurer une fonction demandée (4.5.1), à l'exception de l'incapacité pendant la maintenance préventive ou d'autres mesures planifiées, ou suite à l'absence de ressources externes.

Fabricant

Source : directive européenne 2006/42/CE, 17/05/2006 Toute personne physique ou morale qui conçoit et/ou construit une machine ou une machine incomplète régie par la directive sur les machines et est responsable en son nom ou sous sa marque propre de la conformité de la machine ou machine incomplète avec cette directive en vue de sa mise en circulation ou pour son usage propre.

Fourche suspendue

Source : EN 15194:2017, fourche de roue avant dotée d'une flexibilité axiale guidée destinée à atténuer la transmission des chocs de la chaussée au cycliste.

Frein à disque

Source : EN 15194:2017, frein utilisant des patins de frein pour saisir les surfaces extérieures d'un disque mince monté sur le moyeu de la roue ou intégré dans le moyeu.

Hauteur de selle maximale

Source : EN 15194:2017, distance verticale entre le sol et le point auquel la surface de la selle rencontre l'axe de la tige de selle, mesuré avec la selle orientée horizontalement, la tige de selle étant réglée sur la profondeur d'insertion minimale.

Levier de frein

Source : EN 15194:2017, levier par lequel on actionne le dispositif de freinage.

Maintenance

Source : DIN 31051, la maintenance est en général exécutée à des intervalles réguliers, le plus souvent par un personnel spécialisé formé. Elle permet d'assurer une durée de vie maximale et une usure minimale des objets maintenus. Une maintenance conforme est souvent aussi une condition de validité de la garantie.

Marquage CE

Source : Directive machines, avec le marquage CE, le fabricant déclare que le vélo électrique répond aux exigences en vigueur.

Mise en circulation

Source : directive européenne 2006/42/CE, 17/05/2006, la première mise à disposition, gratuitement ou contre rémunération, d'une machine ou machine incomplète dans la communauté en vue de sa vente ou de son utilisation.

Mise hors service

Source : DIN 31051, interruption volontaire et sans limitation de durée de la fonctionnalité d'un objet.

Mode d'emploi

Source : ISO DIS 20607:2018, partie des informations utilisateur qui sont fournies aux utilisateurs d'une machine par les fabricants d'une machine ; il contient des aides, instructions et conseils liés à l'utilisation de la machine dans toutes les phases de son cycle de vie.

Patinage

Source : DIN 75204-1:1992-05, différence entre la vitesse du véhicule et la vitesse de la circonférence de la roue.

Pièce de rechange

Source : EN 13306:2018-02, 3.5, objet destiné à remplacer un objet correspondant afin d'assurer la fonction d'origine de l'objet.

Poids du vélo électrique prêt à rouler

Source : ZEG, l'indication de poids du vélo électrique prêt à rouler se rapporte au poids du vélo électrique au moment de sa vente. Tout accessoire supplémentaire doit être ajouté à ce poids.

Poids total autorisé

Source : EN 15194:2017, poids du vélo électrique entièrement monté, avec le cycliste et les bagages, selon la définition du fabricant.

Point de pression

Source : ZEG, sur un frein, le point de pression est la position du frein à main à laquelle le disque de frein ou les patins de frein s'engagent et le processus de freinage est enclenché.

Pression des pneus maximale

Source : EN 15194:2017, pression des pneus maximale recommandée par le fabricant du pneu ou de la jante pour une conduite sûre et peu fatigante. Si la jante et le pneu ont chacun une pression maximale, la pression des pneus maximale applicable est la plus faible de ces deux valeurs.

Profondeur d'insertion minimale

Source : EN 15194:2017, marquage indiquant la profondeur d'insertion minimale requise pour la potence de guidon dans la tige de fourche ou pour la tige de selle dans le cadre.

Puissance nominale en fonctionnement continu

Source : ISO DIN 15194:2017, puissance de sortie définie par le fabricant à laquelle le moteur atteint son équilibre thermique dans les conditions environnementales prévues.

Puissance nominale en fonctionnement continu maximale

Source : ZEG, la puissance nominale en fonctionnement continu maximale correspond à la puissance maximale pendant 30 minutes sur l'arbre de sortie du moteur électrique.

Roue

Source : ISO 4210 - 2, unité ou regroupement d'un moyeu, de rayons ou d'un disque et d'une jante, mais sans le pneu.

Rupture

Source : EN 15194:2017, séparation accidentelle en deux parties ou plus.

Système électrique de réglage et de commande

Source : EN 15194:2017, composants ou groupe de composants électroniques et/ou électriques qui sont intégrés dans un véhicule, en lien avec tous les branchements électriques et les câblages correspondants pour l'alimentation électrique du moteur.

Terrain non carrossable

Source : EN 15194:2017, pistes de cailloux accidentées, chemins forestiers et autres voies en général situées hors des routes et pouvant contenir des racines d'arbre et rochers.

Tige de fourche

Source : EN 15194:2017, partie de la fourche qui tourne autour de l'axe de direction de la tête de direction d'un vélo électrique. En général, le tube est relié à la tête de fourche ou directement aux montants de fourche et assure la liaison entre la fourche et la potence de guidon.

Tige de selle

Source : EN 15194:2017, composant qui serre la selle (avec une vis ou un élément d'assemblage) et la relie au cadre.

Usure

Source : DIN 31051, réduction de la réserve d'usure (4.3.4), causée par des processus chimiques et/ou physiques.

Vélo à assistance électrique, vélo électrique

Source : EN 15194:2017, (anglais : electrically power assisted cycle) vélo électrique équipé de pédales et d'un moteur électrique auxiliaire qui ne peut pas être entraîné exclusivement par le moteur électrique auxiliaire sauf pendant le mode d'assistance au démarrage.

Vélo adolescent

Source : EN-ISO 4210 - 2, vélo conçu pour l'utilisation sur les voies publiques par des jeunes pesant moins de 40 kg, avec une hauteur de selle maximale comprise entre 635 mm et 750 mm. (voir ISO 4210)

Vélo de course

Source : EN-ISO 4210 - 2, vélo conçu pour les trajets amateur à hautes vitesses et pour l'utilisation sur les voies publiques, disposant d'une unité de commande et de direction avec plusieurs positions de prise (permettant une position du corps aérodynamique) et doté d'un système de transmission pour plusieurs vitesses ainsi que d'une largeur de pneus maximale de 28 mm, le vélo entièrement monté ne dépassant pas un poids de 12 kg.

Vélo de transport

Source : DIN 79010, vélo conçu principalement pour le transport de marchandises.

Vélo de ville et tout chemin

Source : EN-ISO 4210 - 2, vélo conçu principalement pour l'utilisation sur des voies publiques à des fins de transport ou de loisir.

Vélo pliant

Source : EN-ISO 4210 - 2, vélo conçu pour être plié dans un format compact qui facilite le transport et le stockage.

Vélo tout terrain, mountain bike

Source : EN-ISO 4210 - 2, vélo conçu pour l'utilisation dans des terrains accidentés hors de la chaussée et pour l'utilisation sur les voies et chemins publics, doté d'un cadre renforcé et d'autres composants appropriés et en général de pneus de plus grande section avec des surfaces de roulement rugueuses et d'une plage de braquets importante.

Vitesse d'arrêt

Source : EN 15194:2017, la vitesse atteinte par le vélo électrique lorsque le courant chute à zéro ou à la valeur de marche à vide.

12.1 Abréviations

Abréviation	Signification / Explication
ABS	Système anti-blocage
BLE	Bluetooth Low Energy
EPAC	Cycle à assistance électrique (Electrically Powered Assisted Cycle)
PTAC	Poids total autorisé en charge

Tableau 407 : Tableau des abréviations

12.2 Concepts simplifiés

Pour plus de lisibilité, les concepts suivants sont utilisés :

Concept	Signification
Mode d'emploi	Mode d'emploi original
Amortisseur	Amortisseur arrière
Revendeur spécialisé	Revendeur spécialisé en vélos
Moteur	Moteur d'entraînement, partie de machine
Entraînement par courroie	Entraînement par courroie crantée

Tableau 408 : Tableau des concepts simplifiés

13 Annexe

I. Traduction de la déclaration de conformité CE/UE originale

Fabricant	Responsable de la documentation*
HERCULES GmbH Longericher Straße 2 50739 Köln, Germany	Janine Otto c/o ZEG Zweirad-Einkaufs-Genossenschaft eG Longericher Straße 2 50739 Köln, Germany

La machine, le vélo électrique de type :

23-Q-0039	NOS FS SUV 2.1	Véhicule tout-terrain
23-Q-0040	NOS FS SUV 2.2	Véhicule tout-terrain
23-Q-0041	NOS SUV 2.1	Véhicule tout-terrain
23-Q-0042	NOS SUV 2.1	Véhicule tout-terrain
23-Q-0043	NOS SUV 2.1	Véhicule tout-terrain
23-Q-0044	NOS SUV 2.2	Véhicule tout-terrain
23-Q-0045	NOS SUV 2.2	Véhicule tout-terrain
23-Q-0046	NOS SUV 2.2	Véhicule tout-terrain
23-R-0001	NOS FS 2.1	Véhicule tout-terrain
23-R-0002	NOS FS 2.2	Véhicule tout-terrain
23-R-0005	NOS 2.1	Véhicule tout-terrain
23-R-0006	NOS 2.1	Véhicule tout-terrain
24-Q-0078	NOS SUV 2.3	Véhicule tout-terrain
24-Q-0079	NOS SUV 2.3	Véhicule tout-terrain

Année de construction 2022 jusqu'à année de construction 2025, respecte les dispositions UE applicables suivantes :

- Directive 2006/42/CE Machines
- Directive 2011/65/UE RoHS, Limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques
- Directive 2014/30/UE Compatibilité électromagnétique.

Les objectifs de protection de la directive Basse tension 2014/35/UE ont été respectés conformément à l'Annexe I, n° 1.5.1 de la directive Machines 2006/42/CE.

Les normes harmonisées suivantes ont été appliquées :

- EN 15194:2017, Cycles – Cycles à assistance de pédalage équipés d'un entraînement auxiliaire à motorisation électrique – Bicyclettes EPAC
à l'exception de la section 6 Mode d'emploi, pour cela norme harmonisée EN ISO 20607:2019
- Norme EN ISO 20607:2019, Sécurité des machines – Notice d'instructions – Principes rédactionnels généraux.

*Personne établie dans la communauté et habilitée à élaborer la documentation technique

Les autres normes techniques qui suivent ont été appliquées :

- EN ISO 11243:2016-12, Cycles – Porte-bagages pour bicyclettes – Exigences et méthodes,
- EN 17406:2021-11, Classification pour l'utilisation des bicyclettes,
- EN 62133-2:2017-11, Accumulateurs alcalins et autres accumulateurs à électrolyte non acide - Exigences de sécurité pour les accumulateurs portables étanches, et pour les batteries qui en sont constituées, destinés à l'utilisation dans des applications portables – Partie 2 : Lithium,
- DIN EN 17404, Cycles – Cycles à assistance électrique – Bicyclettes tout terrain EPAC.



Cologne, le 21/09/2023

.....
Georg Honkomp, Directeur d'HERCULES GmbH

II. Déclaration de conformité RED

MODEL: SC-EM800

RI-7H90D-000

Regional regulatory information

Europe



Bългарин [Bulgarian]	С настоящото SHIMANO INC. декларира, че този тип радиосъоръжение SC-EM800 е в съответствие с Директива 2014/53/ЕО. Цялостният текст на ЕС декларацията за съответствие може да се намери на следния интернет адрес: http://si.shimano.com
Česky [Czech]	Tímto SHIMANO INC. prohlašuje, že typ rádiového zařízení SC-EM800 je v souladu se směrnicí 2014/53/EU. Uplně znění EU prohlášení o shodě je k dispozici na této internetové adrese: http://si.shimano.com
Dansk [Danish]	Hermed erklærer SHIMANO INC., at radioudstyrtypen SC-EM800 er i overensstemmelse med direktiv 2014/53/EU. EU-overensstemmelseserklæringens fulde tekst kan findes på følgende internetadresse: http://si.shimano.com
Deutsch [German]	Hiermit erkläre SHIMANO INC., dass der Funkanlagentyp SC-EM800 der Richtlinie 2014/53/EU entspricht. Der vollständige Text der EU-Konformitätserklärung ist unter der folgenden Internetadresse verfügbar: http://si.shimano.com
Eesti [Estonian]	Käesolevaga deklareerib SHIMANO INC., et käesolev raadioseadme tüüp SC-EM800 vastab direktiivi 2014/53/EÜ nõuetele. ELi vastavusdeklaratsiooni täielik tekst on kättesaadav järgmisel internetiaadressil: http://si.shimano.com
English	Hereby, SHIMANO INC. declares that the radio equipment type SC-EM800 is in compliance with Directive 2014/53/EU. The full text of the EU declaration of conformity is available at the following internet address: http://si.shimano.com
Español [Spanish]	Por la presente, SHIMANO INC. declara que el tipo de equipo radioeléctrico SC-EM800 es conforme con la Directiva 2014/53/UE. El texto completo de la declaración UE de conformidad está disponible en la dirección Internet siguiente: http://si.shimano.com
Ελληνική [Greek]	Με την παρούσα οή SHIMANO INC., δηλώνει ότι ο ραδιοεξοπλισμός SC-EM800 πληροί την οδηγία 2014/53/ΕΕ. Το πλήρες κείμενο της δήλωσης συμμόρφωσης ΕΕ διατίθεται στην ακόλουθη ιστοσελίδα στο διαδίκτυο: http://si.shimano.com
Français [French]	Le sousigné, SHIMANO INC., déclare que l'équipement radioélectrique du type SC-EM800 est conforme à la directive 2014/53/UE. Le texte complet de la déclaration UE de conformité est disponible à l'adresse internet suivante: http://si.shimano.com
Hrvatski [Croatian]	SHIMANO INC. ovime izjavljuje da je radijska oprema tipa SC-EM800 u skladu s Direktivom 2014/53/EU. Cjeloviti tekst EU izjave o sukladnosti dostupan je na sljedećoj internetskoj adresi: http://si.shimano.com
Italiano [Italian]	Il fabbricante, SHIMANO INC., dichiara che il tipo di apparecchiatura radio SC-EM800 è conforme alla direttiva 2014/53/UE. Il testo completo della dichiarazione di conformità UE è disponibile al seguente indirizzo Internet: http://si.shimano.com
Latviski [Latvian]	Ar šo SHIMANO INC. deklarē, ka radioiekārtas SC-EM800 atbilst Direktīvai 2014/53/ES. Pilns ES atbilstības deklarācijas teksts ir pieejams šādā interneta vietnē: http://si.shimano.com
Lietuvių [Lithuanian]	Aš, SHIMANO INC., patvirtinu, kad radio įrenginių tipas SC-EM800 atitinka Direktyvą 2014/53/ES. Visas ES atitikties deklaracijos tekstas prieinamas šiuo interneto adresu: http://si.shimano.com
Nederlands [Dutch]	Hierbij verklaar ik, SHIMANO INC., dat het type radioapparaat SC-EM800 conform is met Richtlijn 2014/53/EU. De volledige tekst van de EU-conformiteitsverklaring kan worden geraadpleegd op het volgende internetadres: http://si.shimano.com
Maltese [Maltese]	B'dan, SHIMANO INC., niddikjara li dan it-tip ta' tagħmir tar-radju SC-EM800 huwa konformi mad-Direttiva 2014/53/UE. It-test kollu tad-dikjarazzjoni ta' konformità tal-UE huwa disponibbli f'dan l-indirizz tal-Internet li ġej: http://si.shimano.com
Magyar [Hungarian]	SHIMANO INC. igazolja, hogy a SC-EM800 típusú rádióberendezés megfelel a 2014/53/EU irányelvnek. Az EU-megfelelőségi nyilatkozat teljes szövege elérhető a következő internetes címen: http://si.shimano.com
Polski [Polish]	SHIMANO INC. niniejszym oświadcza, że typ urządzenia radiowego SC-EM800 jest zgodny z dyrektywą 2014/53/UE. Pełny tekst deklaracji zgodności UE jest dostępny pod następującym adresem internetowym: http://si.shimano.com
Português [Portuguese]	O(a) abaixo assinado(a) SHIMANO INC. declara que o presente tipo de equipamento de rádio SC-EM800 está em conformidade com a Diretiva 2014/53/UE. O texto integral da declaração de conformidade está disponível no seguinte endereço de Internet: http://si.shimano.com
Român [Romanian]	Prin prezenta, SHIMANO INC. declară că tipul de echipamente radio SC-EM800 este în conformitate cu Directiva 2014/53/UE. Textul integral al declarației UE de conformitate este disponibil la următoarea adresă internet: http://si.shimano.com
Slovensko [Slovenian]	SHIMANO INC. potrjuje, da je tip radijske opreme SC-EM800 skladen z Direktivo 2014/53/EU. Celotno besedilo izjave EU o skladnosti je na voljo na naslednjem spletnem naslovu: http://si.shimano.com
Slovensky [Slovak]	SHIMANO INC. týmto vyhlasuje, že rádiové zariadenie typu SC-EM800 je v súlade so smernicou 2014/53/EÚ. Uplné EÚ vyhlásenie o zhode je k dispozícii na tejto internetovej adrese: http://si.shimano.com
Suomi [Finnish]	SHIMANO INC. vakuuttaa, että radiolaitetyypin SC-EM800 on direktiivin 2014/53/EU mukainen. EU-vaatimustenmukaisuusvakuutuksen täysimittainen teksti on saatavilla seuraavassa internetosoitteessa: http://si.shimano.com
Svenska [Swedish]	Härmed försäkras SHIMANO INC. att denna typ av radioutrustning SC-EM800 överensstämmer med direktiv 2014/53/EU. Den fullständiga texten till EU-försäkran om överensstämmelse finns på följande webbadress: http://si.shimano.com
Türkçe [Turkish]	İburaada, SHIMANO INC. SC-EM800 tipi telsiz ekipmanının 2014/53/EU sayılı direktif ile uyumlu olduğunu beyan eder. AB uyumluluk beyanının tam metnini internet sitemizden bulabilirsiniz: http://si.shimano.com
Norsk [Norwegian]	Herved erklærer SHIMANO INC. at radioustyret av typen SC-EM800 er i samsvar med EU-direktiv 2014/53/EU. Den fullstendige teksten til EU-konformitetserklæringen er tilgjengelig på følgende internetadresse: http://si.shimano.com

USA

This device complies with part 15 of the FCC Rules. Operation is subject to the following two conditions: (1) This device may not cause harmful interference, and (2) this device must accept any interference received, including interference that may cause undesired operation.



- Changes or modifications not expressly approved by the party responsible for compliance could void the user's authority to operate the equipment.
- To maintain compliance with FCC's RF exposure guidelines, use only the supplied antenna. Unauthorized antenna, modification, or attachments could damage the transmitter and may violate FCC regulations. This equipment complies with FCC RF radiation exposure limits set forth for an uncontrolled environment.

NOTE: This equipment has been tested and found to comply with the limits for a Class B digital device, pursuant to part 15 of the FCC Rules.

These limits are designed to provide reasonable protection against harmful interference in a residential installation.

This equipment generates, uses and can radiate radio frequency energy and, if not installed and used in accordance with the instructions, may cause harmful interference to radio communications.

However, there is no guarantee that interference will not occur in a particular installation.

If this equipment does cause harmful interference to radio or television reception, which can be determined by turning the equipment off and on, the user is encouraged to try to correct the interference by one or more of the following measures:

- Reorient or relocate the receiving antenna.
- Increase the separation between the equipment and receiver.
- Connect the equipment into an outlet on a circuit different from that to which the receiver is connected.
- Consult the dealer or an experienced radio/ TV technician for help.

■ Canada

This device complies with Industry Canada license-exempt RSS standards. Operation is subject to the following two conditions:

1. this device may not cause interference, and
2. this device must accept any interference, including interference that may cause undesired operation of the device.

Le présent appareil est conforme aux CNR d'Industrie Canada applicables aux appareils radio exempts de licence. L'exploitation est autorisée aux deux conditions suivantes:

1. l'appareil ne doit pas produire de brouillage, et
2. l'utilisateur de l'appareil doit accepter tout brouillage radioélectrique subi, même si le brouillage est susceptible d'en compromettre le fonctionnement.

■ Japan



本製品には、電波法に基づく小電力データ通信システムの無線局として、工事設計認証を受けた無線設備を内蔵しています。
SWAN-2 : [001-A06159]

■ Singapore

Complies with
IMDA Standards
DA105949

■ Brazil



00243-16-04304

Fabricado no Japão
Este produto contém a placa SWAN-2 código de homologação: 00243-16-04304.
Este produto está homologado pela ANATEL, de acordo com os procedimentos regulamentados pela Resolução 242/2000, e atende aos requisitos técnicos aplicados.

Para maiores informações, consulte o site da ANATEL:

<http://www.anatel.gov.br>

Este equipamento opera em caráter secundário, isto é, não tem direito a proteção contra interferência prejudicial, mesmo de estações do mesmo tipo, e não pode causar interferência a sistemas operando em caráter primário.

■ Israel

מספר אישור אלחוטני של משרד התקשורת הוא 51-71673
אסור להחליף את האנטנה המקורית של המכשיר, ולא לעשות בו כל שינוי טכני אחר.

■ Korea

MSIP-CRM-WY7-SWAN-2
R-R-WY7-3A

기기 명칭: Cycle Computer
제조 연월일: 포장에 표시.
제조국가: 중국
인증 받은 자의 상호: SHIMANO INC.

■ Thailand



■ Taiwan

內含發射器模組:
CCAHI6LPO550T3

商標: SHIMANO

警語

低功率電波輻射性電機管理辦法

第十二條 經型式認證合格之低功率射頻電機，非經許可，公司、商號或使用者均不得擅自變更頻率、加大功率或變更原設計之特性及功能。

第十四條 低功率射頻電機之使用不得影響飛航安全及干擾合法通信；經發現有干擾現象時，應立即停用，並改善至無干擾時方得繼續使用。

前項合法通信，指依電信法規定作業之無線電通信。低功率射頻電機須忍受合法通信或工業、科學及醫療用電波輻射性電機設備之干擾。

III. Déclaration de conformité de la partie de machine

2006/42/EC DECLARATION OF INCORPORATION OF PARTLY COMPLETED MACHINERY

(Original)
SHIMANO INC.

1. Business name and full address of the manufacturer and, where appropriate, his authorized representative;

SHIMANO INC.

3-77 Oimatsu-cho, Sakai-ku, Sakai City, Osaka, Japan

2. Name and address of the person authorized to compile the technical file, who must be established in the Community;

Shimano Europe BV

High Tech Campus 92, 5656 AG Eindhoven, the Netherlands

Senior Manager, Mr. Frank Peiffer

3. Description and identification of the partly completed machinery, including generic denomination, function, model, type, serial number and commercial name;

Electric Power Assisted Cycle components "SHIMANO STEPS EP800 series"

SC-E5003, SC-E7000, SC-EM800, SW-E6010-L, SW-E7000-L, SW-EM800-L, SW-E7000-R, SW-E6010-R
SW-M8050-R, RD-M8050-GS, RD-M8100-SGS, RD-M9100-SGS, RD-M8120-SGS, RD-M9100-GS
DU-EP800, DC-EP800-A, DC-EP800-B, DC-EP800-G, RT-EM810, RT-EM910, RT-EM300, RT-EM600
SM-CN910-12, FC-EM600, FC-M8150, FC-EM900, SM-CRE80-B, SM-CRE80, SM-CRE70, SM-CRE70-B
SM-CRE70-12, SM-CRE80-12-B, SM-CRE80-12-SB, SM-CRE61, SM-CDE80, CD-EM800, MU-UR500
BM-E8016, BM-E8020, BM-E8030-A, BM-E8030-B, BM-E8031-A, BM-E8031-B, BT-E8016, BT-E8010
BT-E8014, BT-E8020, BT-E8036, BT-E8035, BT-E8035-L, EW-SW300, EW-SW100, EW-CP100
EC-E6000, EC-E6002, EC-E8004, SM-BCC1, EW-SD300, EW-SD50, EW-AD305, EW-JC302, EW-JC304

4. We, Shimano Inc. hereby declare that the following partly completed machinery "SHIMANO STEPS EP800 series" fulfills all of the relevant requirements of EC Machinery Directive 2006/42/EC.

List of the applied and observed requirements of the Machinery Directive 2006/42/EC, Appendix I, that the partly completed machinery fulfills:

1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.5, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, 1.2.4.1, 1.2.4.2, 1.2.5, 1.2.6, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3, 1.3.4, 1.3.5, 1.3.6, 1.3.7, 1.4.1, 1.4.2, 1.4.2.1, 1.5.1, 1.5.2, 1.5.3, 1.5.4, 1.5.5, 1.5.6, 1.5.7, 1.5.8, 1.5.9, 1.5.10, 1.5.11, 1.5.13, 1.6.1, 1.6.2, 1.6.3, 1.7, 1.7.1, 1.7.4, 1.7.4.1, 1.7.4.2, 1.7.4.3

Applicable harmonized standards:

EN 15194:2017 Cycles - Electrically power assisted cycles - EPAC Bicycles

EN 62133:2017 (for battery required by EN 15194:2017)

EN 60335-2-29:2004+A2:2010 (for battery charger required by EN 15194:2017)

5. We, Shimano Inc. have responsibility to supply related information of partially completed machinery depending on requirement with proper reason by Competent Authorities.

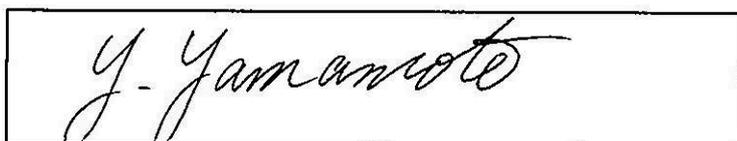
We, Shimano Inc. will send related information by any method (E-Mail, Fax, letter and so on).

6. The machinery is incomplete and must not be put into service until the manufacture of the final machinery into which it is to be incorporated has declared the conformity of the final machinery with the provisions of the directive (2006/42/EC).

7. The place and date of the declaration;

Sakai, Osaka, JAPAN, 22sth May 2020

8. The identity and signature of the person empowered to draw up the declaration on behalf of the Manufacturer or his authorized representative.



Mr. Yasushi Yamamoto (manager, Quality Engineering Section, Procurement Department, Bicycle Components Division)

14 Index des mots-clés

- A**
- à réglage rapide, 62
 - Accumulateur, voir batterie
 - Affichage 92, 94
 - Affichage à l'écran, 92, 94, 96, 100, 195
 - Affichage fonctionnel, 92, 94
 - Amortissement de compression, 68
 - Amortissement de détente, 66
 - Amortisseur arrière, 57
 - contrôler 240
 - inspecter 282
 - maintenir 272, 282
 - nettoyer 242
 - régler l'amortisseur de détente 173
 - régler l'amortisseur de détente SR SUNTOUR 174
 - régler le seuil 209
 - résoudre les problèmes 328
 - verrouiller 208
 - régler le sag SR SUNTOUR, 165
 - structure, 58, 60
 - Angle des poignées 63
 - Année de construction, 346
 - Année du modèle, 346
 - Arbre de transmission,
 - entretenir, 251
 - Arrêt d'urgence, 346
 - Assistance de poussée,
 - utiliser, 214, 219, 224
 - Attache rapide, 346
 - contrôler 241
 - inspecter, 284
 - position, 78
 - Axe de moyeu,
 - position, 78
 - Axe,
 - couple de serrage, 288
- B**
- Bande de roulement, 75
 - Bases, 55
 - Batterie intégrée,
 - insérer, 200
- Batterie, 346**
- charger, 201
 - contrôler, 117
 - éliminer, 337
 - expédier, 114
 - insérer, 200
 - nettoyer, 243
 - retirer, 200
 - stocker, 114
 - transporter, 114
 - couples de serrage, 288
- Béquille latérale,**
- contrôler la stabilité, 269
 - entretenir, 249
 - nettoyer, 244
 - position, 35
- Bluetooth,**
- pannes, 16
- C**
- Câble Bowden, 79
 - Câble Bowden,- contrôler, 258
 - Cache USB,
 - contrôler 241
 - Cadre, 55
 - 55
 - contrôler 240
 - entretenir 242, 248
 - inspecter, 282
 - nettoyer, 244
 - cadre en carbone, 55
 - position, 35
 - Capot du moteur,
 - couples de serrage, 294
 - Carcasse, 75
 - position, 74
 - Cassette,
 - nettoyer, 246
 - Chaîne, 85
 - contrôler l'usure, 260
 - contrôler la tension, 260
 - contrôler, 260
 - entretenir, 252
 - maintenir, 299
 - nettoyer, 247
 - remplacer, 335
 - tendre, 335
 - position, 35, 85
 - Chambre à air,
 - remplacer, 335
- Changement de vitesse,**
- changer de vitesse, 234
 - contrôler le changement de vitesse électrique, 267
 - contrôler, 267
 - Poignée rotative à actionnement par câble, régler les deux câbles 268
 - utiliser, 226
- Chargeur,**
- éliminer, 337
 - stocker, 114
- Châssis, 55**
- Compteur de vitesse, 92, 94**
- Consommable, 346**
- Corps du moyeu,**
- position, 78
- Couronne de roue libre,**
- couple de serrage, 290
- Couronne, 70, 71, 72**
- couronne, 73**
- Courroie 85**
- Courroie d'entraînement, 346**
- Courroie,**
- application mobile Gates Carbon Drive 263
 - contrôler l'usure, 262
 - contrôler la tension, 262
 - nettoyer, 247
- Course de suspension négative voir sag, 57**
- Course de suspension négative, 346**
- Course de suspension totale, 346**
- Couvercle du moteur, 18, 23**
- D**
- Déclaration de conformité CE, 350
 - Dérailleur arrière,
 - entretenir, 251
 - position 85
 - couple de serrage, 297
 - Dérailleur avant,
 - nettoyer, 246
 - couple de serrage, 298
 - Dérailleur,
 - contrôler, 267
 - utiliser, 226

Détente, 346
 Direction, 62
 Dispositifs de protection, 18, 23
 - contrôler 240
 Disque de frein, 80
 - contrôler, 259
 - nettoyer, 246
 - remplacer, 335
 position, 80
 Distance de freinage, 346

E

Écran, 89
 - charger la batterie, 179,
 185, 214, 217, 222
 Écrous de rayon, 77
 - entretenir, 251
 position, 74
 Éléments du changement de
 vitesse,
 - nettoyer, 245
 Emplacement, 35
 Environnement de travail, 346
 Erreur, 346
 Étrier de frein, 80
 couple de serrage, 289
 position, 80

F

Fabricant, 347
 Feu arrière, 86
 - nettoyer 242
 position, 35
 Feu avant,
 position, 35
 Feux, 87
 - contrôler, 241, 265
 - régler, 177
 Force de serrage,
 - contrôler l'attache rapide,
 122
 - régler l'attache rapide, 122
 Fourche de suspension en
 carbone,
 - inspecter, 286
 Fourche de suspension,
 - entretenir, 242, 248
 - inspecter, 286
 - nettoyer, 242, 244
 Fourche suspendue, 63, 347
 Fourche,
 - contrôler 240
 - entretenir, 242
 position, 35
 Frein à disque, 347
 couple de serrage, 289

Frein à main, 347
 couple de serrage, 292
 Frein à rétro pédalage,
 - freiner, 225
 Frein à rouleau,
 - freiner, 225
 Frein arrière, 80
 Frein avant,
 - freiner, 225
 Frein cantilever,
 couple de serrage, 290
 Frein de jante à double
 articulation,
 couple de serrage, 290
 Frein V-Brake,
 couple de serrage, 298
 Frein, 35
 - fixer pour le transport, 113
 - nettoyer, 242
 - utiliser, 225
 broche d'insertion, 79
 capuchon, 79
 contrôler le disque de frein,
 259
 contrôler le point de
 pression, 258
 contrôler les plaquettes de
 frein, 259
 écrou-raccord, 79
 hydraulique, 79
 mécanique, 79
 olive, 79
 support de ligne, 79
 Freins,
 - contrôler 241, 258

G

Garde-boue, 18, 23
 - contrôler, 240
 - entretenir, 249
 - nettoyer, 244
 position, 35
 Guidon, 63
 - entretenir, 249
 - nettoyer, 244
 - utiliser 204
 - utiliser des embouts de
 guidon 205
 - utiliser un guidon
 multiposition 204
 couple de serrage, 294
 hauteur 63
 largeur 63
 position, 35

Guidon,- contrôler, 126, 266

H

Haubans, 55

I

Indicateur de charge (écran), 92,
 94
 Information de voyage, 93, 95
 - basculer, 97, 101, 215,
 220, 224
 vitesse maximale, 97, 101,
 180, 187, 220, 224
 Interruption d'utilisation,
 - préparer, 115
 Interruption de l'utilisation, 115
 - exécuter, 115

J

Jante, 76
 - entretenir, 250
 - remplacer, 335
 position, 74
 Jeu de direction, voir palier de
 direction
 Joint anti-poussière, 70, 71, 72
 joint anti-poussière, 73

L

Levier de frein, 80
 - entretenir, 253
 - nettoyer, 246
 - régler le point de pression,
 149
 Levier de verrouillage du frein de
 jante 79
 Ligne de frein, 79
 couple de serrage, 289
 Liste des pièces, 350

M

Maintenance, 347
 Manette de vitesse,
 - entretenir, 251
 - nettoyer, 246
 couple de serrage, 297
 Marquage CE, 347
 Marquage de la profondeur
 d'insertion minimale, 138
 Mécanique,
 - changement de vitesse
 267

- Message système, 93, 95, 98, 102
- Mise en circulation, 347
- Mise hors service, 347
- Mode d'emploi, 347
- Molette de réglage du sag, position, 65
- Moteur, 86
- nettoyer, 243
 - couples de serrage 294
- Mountain bike voir vélo tout terrain
- Moyeu à vitesses intégrées, - contrôler, 267
- Moyeu de transmission, - inspecter, 283
- Moyeu, 78
- entretenir, 251
 - maintenance 272
 - nettoyer, 245
 - régler ROHLOFF 268
 - couple de serrage, 294
 - moyeu, 35
 - position, 74
 - sans dispositifs supplémentaires, 78
- MTB voir vélo tout terrain
- ## N
- Nettoyage complet 243
- Niveau d'assistance, 92, 94, 97, 101, 219, 223
- sélectionner, 215, 219, 223
 - ECO, 97, 101, 219, 223
 - SPORT, 97, 101, 219, 223
 - TOUR, 97, 101, 219, 223
 - TURBO, 97, 101, 219, 223
- Numéro de cadre, position, 35
- ## O
- Ordinateur de bord,
- nettoyer, 243
 - stocker, 114
 - couples de serrage, 288
- ## P
- Palier de direction, 62
- graisser, 284
 - inspecter, 284
 - position, 35
- Palier de direction, voir palier de direction
- Palier de manivelle, couple de serrage, 293
- Paramètre système, 97
- modifiable, 98
- Pare-chaîne, 18, 23, 35
- nettoyer, 247
 - couples de serrage 293
- Pare-courroie, 18, 23
- Paroi intérieure de la jante,
- contrôler, 257
- Patinage, 347
- Pattes arrière, 55
- Pause hivernale voire Interruption de l'utilisation
- Pédale,
- entretenir, 251
 - monter 125
 - nettoyer, 242
 - couple de serrage, 296
- Pédalier,
- couple de serrage, 293
- Phare avant voir feu avant
- Phare avant, 86
- contrôler 265
 - nettoyer 242
 - régler, 177
 - couple de serrage, 298
- Pièce de rechange, 347
- Plaquettes de frein, 80
- contrôler, 259
 - remplacer, 335
 - roder, 147
 - couple de serrage, 289
 - position, 80
- Plateau,
- couple de serrage, 292
- Pneus de route, 75
- Pneus slick, 75
- Pneus tout terrain, 75
- Pneus, 74
- contrôler, 256
 - convertir 196
 - nettoyer, 245
 - Airless 196
 - position, 74
 - Tubeless 196
- Pneus,- pneus ouverts avec chambre 74
- Poignée de vitesse rotative du changement de vitesse, 92, 94
- Poignées en cuir,
- entretenir, 250
 - nettoyer, 244
- Poignées,
- contrôler 241
 - entretenir, 250
 - nettoyer, 244
 - utiliser des poignées en cuir 205
- Point de pression, 347
- Porte-bagages,
- contrôler 240
 - entretenir, 249
 - inspecter, 282
 - modifier, 203
 - nettoyer, 244
 - utiliser, 202
 - position, 35
- Position, 35
- Potence, 62
- contrôler, 126, 266
 - entretenir, 249
 - inspecter, 284
 - nettoyer, 244
 - régler 202
 - couple de serrage, 298
 - position, 35
- Poulie, 85
- Première mise en service, 117
- Pression de pneus,
- contrôler, 254
 - modifier, 254
- Pression des pneus, 74
- Profil, 75
- Profondeur d'insertion minimale, 348
- Protection anti-crevaisson, 76
- position, 74
- Protection contre l'encastrement,
- couple de serrage, 298
- Puissance moteur appelée, 92, 94
- Puissance nominale en fonctionnement continu, 348
- ## R
- Rayons, 77
- contrôler, 257
 - remplacer, 335
 - position, 74
- Recommandation de changement de vitesse, 92, 94, 100
- Réflecteur,
- position, 35
- Réflecteurs,
- nettoyer 242

Réglage de détente, 65
 position, 65
 Régler le sag de l'amortisseur
 arrière 155
 Remorque, 195
 Roue arrière voir Roue
 Roue avant voir Roue
 Roue dentée, 85
 Roue, 35, 74, 348
 - contrôler la concentricité
 240
 - contrôler, 254
 - monter 118, 120, 121, 124
 Roues de changement de
 vitesse,
 - entretenir, 251
 Roues dentées,
 - nettoyer, 246
 Roulement à billes,
 position, 78
 Rupture, 348

S
 SAG 57
 SAG,
 molette de réglage, 70, 71,
 72
 sag,
 molette de réglage, 73
 Selle en cuir,
 - entretenir, 251
 - nettoyer, 245
 Selle, 203
 - choisir la dureté 136
 - contrôler, 266
 - déterminer la hauteur de la
 selle, 137, 138
 - déterminer la largeur 135
 - modifier la longueur
 d'assise, 138
 - nettoyer, 244
 - régler la dureté 136
 - utiliser, 203
 position, 35
 Siège enfant, 194
 Sonnette,
 - contrôler 241
 - utiliser 204
 Surface de roulement,
 position, 74
 Système d'arrêt d'urgence 19,
 24
 Système d'entraînement, 85
 - arrêter, 213
 - démarrer, 213

Système de freinage
 hydraulique,
 - contrôler, 258
 Système électrique de réglage
 et de commande, 348

T

Taille des pneus, 74
 Taille, 55
 Tige de fourche, 70, 71, 72, 348
 tige de fourche, 73
 Tige de selle brevetée, 83
 Tige de selle en carbone,
 - entretenir, 250
 Tige de selle LIMOTEC A1, 84
 longueur 84
 longueur de sortie 84
 profondeur d'insertion
 minimale 84
 télécommande de la tige de
 selle 84
 Tige de selle LIMOTEC,
 - monter 119
 Tige de selle suspendue,
 - entretenir, 250
 - nettoyer, 242
 tige de selle suspendue, 83
 Tige de selle, 35, 83, 348
 - contrôler, 241, 266
 - entretenir, 250
 - inspecter, 286
 - nettoyer, 244
 - tige de selle brevetée 83
 - tige de selle suspendue 83
 couple de serrage de la
 télécommande, 290
 couple de serrage, 290
 Transport, 113
 Transporter voir Transport
 Tringle, 76
 position, 74
 Trous de rayon,- contrôler, 257
 Tube de direction, 55
 Tube de selle, 55
 Tube inférieur, 55
 Tube supérieur, 55
 Types de pneus, 74

U

Unité de commande,
 - nettoyer, 243, 245

Usure, 348

V

Valve classique voir valve
 Dunlop
 Valve d'air, 65
 position, 65
 Valve pour vélo de course voir
 valve Presta
 Valve, 74
 position, 74
 valve Dunlop, 76
 Vélo adolescent, 348
 Vélo de course, 349
 Vélo de transport, 349
 Vélo de ville et tout chemin, 349
 Vélo électrique, 348
 - ajuster 130
 - après chaque trajet, 242
 - avant chaque trajet 198,
 240
 - contrôler 243
 - contrôler, 254
 - débarrasser 116
 - entretenir, 248
 - expédier, 114
 - inspecter (revendeur
 spécialisé) 270
 - inspection complète 270
 - inspection initiale 270
 - mettre en service 117
 - monter 116
 - stocker, 114
 - transporter, 113
 - utiliser 202
 - vendre, 126
 Vélo pliant, 349
 Vélo tout terrain, 27, 349
 Vitesse d'arrêt, 349