



FRA

READ



Mode d'emploi  
Vélos

IT

RIDE

IT

**LEVIT**

LOVE

IT

# Bienvenue dans la famille LEVIT !

Nous fabriquons et vendons des vélos à Úpice, dans les montagnes de Jestřebí, depuis plus de 30 ans, car depuis tout ce temps, nous croyons fermement que le cyclisme est la clé du divertissement et du transport dans notre monde surpeuplé qui ne cesse de s'accélérer.

Nous construisons chaque vélo pour qu'il soit agréable à rouler, en sélectionnant soigneusement des composants fiables et en les testant avec nos propres pieds. Parce que votre satisfaction est notre seul objectif. Le but de votre voyage dépend ensuite uniquement de vous, qu'il s'agisse d'un déplacement rapide au travail, d'un voyage en famille ou de partir à l'aventure.

Que vous choisissiez un vélo à assistance électrique ou un vélo musculaire intégral, nous vous souhaitons des milliers et des milliers de kilomètres de bonheur.



## Contenu

### 1. Informations importantes – d'utiliser votre vélo

1.1	Classification et réglages du vélo	3
1.2	Contrôle du vélo avant et après l'utilisation	7
1.3	Principes et règles du cyclisme en toute sécurité	9
1.4	L'éthique du cyclisme	10
1.5	Technique de conduite et réglage du vélo	11

### 2. Entretien du vélo

2.1	Le assemblage et le désassemblage des roues	16
2.2	Freins	17
2.3	Changement de vitesse	20
2.4	Jeu de direction, guidon, potence, selle et tige de selle	23
2.5	Roues, pneus, pédales, moyeux et boîtier de pédalier	25
2.6	Fourche suspendue et suspension arrière	26
2.7	Nettoyage, lubrification et stockage	29
2.8	Calendrier d'entretien	31

### 3. Garantie

3.1	Garantie des pièces individuelles	33
3.2	Garanties	36

# 1. Informations importantes avant de rouler

## 1.1 Classification et réglages des vélos

### Catégorie 0

Les vélos pour enfants dont la taille des roues va jusqu'à 20 pouces sont destinés à être utilisés dans des endroits fermés et sous la surveillance d'une personne responsable.

#### **Vélos pour enfants (ISO 4210-2)**

Charge maximale\* des vélos pour enfants dont les roues mesurent jusqu'à 20 pouces est de 45 kg.

### 2 Catégorie 2

Le vélo est destiné à être utilisé sur des routes asphaltées, des pistes cyclables, des routes avec des surfaces de sable, d'argile, de gravier, des sentiers de randonnée pavés et non pavés.

#### **Vélos cross, vélos pour enfants avec des roues de 24 pouces (ISO 4210-2)**

Les vélos cross et les vélos pour enfants avec des roues de 24 pouces sont conçus pour être utilisés sur la route et pour le sport et les loisirs. La charge maximale\* est de 120 kg pour les vélos cross et de 80 kg pour les vélos pour enfants avec des roues de 24 pouces.

#### **Vélos électriques cross et vélo de randonnée (EN15194: 2017 i ISO 4210-2)**

Les mêmes conditions s'appliquent à un vélo à assistance électrique (VAE) qu'à un vélo classique. La charge maximale est de 130-140 kg.

#### **Vélos électriques pour enfants (EN15194: 2017 i ISO 4210-2)**

Les mêmes conditions s'appliquent à un vélo à assistance électrique (VAE) qu'à un vélo classique. La charge maximale\* des vélos électriques pour enfants équipés de roues de 24 pouces est de 80 kg.

#### **Vélos électriques urbains (EN15194: 2017 i ISO 4210-2)**

Les mêmes conditions s'appliquent à un vélo à assistance électrique (VAE) qu'à un vélo classique. Charge maximale\* est de 130-150 kg.

#### **Vélos électriques pliants (EN15194:2017 i ISO 4210-2)**

Les mêmes conditions s'appliquent à un vélo à assistance électrique (VAE) qu'à un vélo classique. Charge maximale\* est de 130 kg.

## **Catégorie 3**

Les vélos de montagne sont conçus pour être utilisés sur des routes et des pistes cyclables asphaltées, des routes avec des surfaces de sable, d'argile et de gravier, des sentiers de randonnée pavés et non pavés et des routes avec des pierres ou des racines lâches.

### **Vélos de montagne (ISO 4210-2)**

Ils sont conçus pour la conduite sportive tout-terrain et ont une charge maximale\* de 120 kg.

### **Vélos électriques de montagne (EN15194: 2017 i ISO 4210-2)**

Les mêmes conditions s'appliquent à un vélo à assistance électrique (VAE) qu'à un vélo classique. La capacité de charge maximale\* est de 140 kg.

\* La capacité de charge maximale (charge maximale admissible) est la somme du poids du vélo ou du vélo électrique, du poids du cycliste et du poids de la charge. Vous trouverez toujours des informations sur la capacité de charge de votre vélo électrique sur le cadre.



**AVERTISSEMENT :** Le vélo ou le vélo électrique ne doit pas être soumis à plus d'efforts et à des conditions d'utilisation différentes de celles pour lesquelles il a été conçu. Si ces conditions sont dépassées, cela peut entraîner des dommages au vélo, une perte de contrôle et une chute du cycliste. Le vélo, comme tous les composants mécaniques, est soumise à l'usure et à des contraintes mécaniques élevées. Des matériaux et des composants différents peuvent réagir différemment à l'usure ou la contrainte. Si la durée de vie théorique d'un composant est dépassée, il peut se briser soudainement et éventuellement causer des blessures du cycliste. Toute forme de fissure, de rainure ou de décoloration dans les zones fortement exposées indique que la durée de vie du composant a été atteinte et qu'il doit être remplacé.

### **Cadre : sa taille**

Au moment où vous lisez ce mode d'emploi, vous avez probablement déjà choisi la bonne taille de cadre avec l'aide de votre revendeur. Le choix de la taille correcte du cadre est très important pour une conduite confortable et sûre sur votre vélo. Une règle générale pour choisir un cadre est la suivante. Tenez-vous debout à califourchon sur le tube supérieur du cadre. Dans cette position, vous devez disposer d'un espace d'au moins 8 cm entre votre entrecuisses et le tube supérieur du cadre. Cette règle s'applique surtout aux vélos de montagne et de cross.

La raison en est que la descente est très fréquente, surtout sur les terrains difficiles. Environ 3 cm sont recommandés pour les vélos de route et urbains. Il est également possible de calculer la taille du cadre appropriée à l'aide de la formule suivante : hauteur de

l'entre-cuisses (mesurée avec les jambes légèrement écartées)  $\times 0,56$  (= taille de cadre en centimètres ; diviser par 2,54 pour obtenir la taille en pouces).

## Selle et tige de selle

La selle peut être réglée de trois façons : hauteur, avant ou arrière, angle.

### Hauteur de la selle

Asseyez-vous sur le vélo et mettez vos pieds sur les pédales avec un pied en position basse. À la hauteur optimale de la selle, cette jambe doit être légèrement pliée au niveau du genou, selon un angle d'environ 3 à 5 degrés. Une selle haute provoque une tension excessive sur le dos et les jambes trop tendues, ainsi que sur les hanches. Une selle basse exerce une pression excessive sur les genoux et les muscles des cuisses. Pour régler la hauteur de la selle, utilisez le mécanisme de blocage rapide ou l'écrou situés à l'extrémité du tube de selle. Vérifiez le serrage du tube de selle après le réglage correct.



**AVERTISSEMENT :** La hauteur maximale permise pour le retrait de la tige de selle est indiquée par une rainure ou des symboles. Ne réglez jamais la tige de selle au-dessus de cette ligne limite ! Vous éviterez ainsi les dommages au cadre du vélo, la rupture de la tige de selle et le risque de blessure pour le cycliste.

### L'angle de la selle et réglage de la selle en avant et en arrière

Vous pouvez également régler la selle à un certain angle par rapport au sol. La meilleure position de départ pour définir l'angle correct est une position où la selle est parallèle au sol. Vous devriez essayer plusieurs positions de selle différentes et décider de celle qui vous convient le mieux. La selle peut également être réglée pour se rapprocher ou s'éloigner du guidon.

Vous pouvez régler l'angle de la selle et la distance par rapport au guidon à l'aide de la vis (ou de deux vis côte à côte dans le sens de la marche) du verrou de la selle. Après l'avoir desserrée, faites glisser la selle vers l'avant ou l'arrière, réglez l'angle et serrez la vis. Essayez de bouger la selle pour vous assurer qu'elle est correctement serrée. S'il y a deux vis dans le verrouillage de la selle, l'un devant le tube de selle et l'autre derrière, desserrez les deux en alternance, puis faites glisser la selle vers l'avant ou l'arrière et resserrez les deux en alternance. Desserrez l'un et serrez l'autre pour régler l'angle de la selle par rapport au sol.

Lorsque vous réglez la distance entre la selle et le guidon, vous devez suivre la règle suivante : si vous êtes assis sur le vélo et que vous avez les deux pieds sur les pédales, en prenant la mesure devant le pied, la ligne verticale doit passer par le genou et le centre de la pédale (un fil à plomb est une aide utile).

### Guidon et potence

Deux types de potences sont utilisés sur les vélos LEVIT, une potence de type plongeur pour le jeu de direction fileté et une potence de type aheadset pour le jeu de direction non fileté. Il est important de savoir quel type de potence vous avez sur votre vélo avant

d'effectuer vos propres réglages.

Les potences de type plongeur sont insérées dans la tube de la fourche et sont fixées par un long boulon qui traverse toute la potence dans le sens de la longueur. L'écrou de ce boulon, situé à l'extrémité inférieure de la potence, est soit conique, soit en forme de cône tronqué. Dans les deux cas, il sert à serrer la potence dans le pivot de la fourche.



**REMARQUE :** Si la potence ne se libère pas après avoir desserré le boulon de la potence, tapez sur le boulon à l'aide d'un maillet en caoutchouc ou avec un marteau par un bloc de bois.



**AVERTISSEMENT :** La hauteur maximale permise (ligne) pour le retrait de la potence est indiquée sur la potence. Ne jamais placer la potence au-dessus de cette ligne ! Vous éviterez ainsi les dommages à la potence et le risque de blessure pour le cycliste.

Les potences de type aheadset sont fixées au pivot de la fourche par l'extérieur. Il n'est pas possible de régler la hauteur de ce type de potence. Si vous souhaitez régler le guidon plus haut, vous devrez choisir soit un guidon plus haut, soit une potence différente avec un angle d'inclinaison différent. Le dégagement du jeu de direction sur ce type de potence est défini par une vis au sommet de la potence.

Cette vis est reliée au tube de la fourche par une « étoile » qui est enfoncée dans la tube de la fourche. Les ajustements du jeu de la direction ne peuvent être effectués que si les vis à tête cylindrique de la potence, qui la serrent autour de pivot de la fourche, sont desserrées. Après avoir réglé le jeu de la direction, serrez ces vis à tête cylindrique. Si le jeu de direction présente encore du jeu après le serrage, vérifiez la longueur du pivot de la fourche. Le pivot de la fourche doit toujours se terminer au moins 2-3 mm en dessous du bord supérieur de la potence. Pas plus, afin de ne pas déformer la potence lorsque les vis sont serrées. Si le pivot de la fourche est de la même longueur, ou dépasse même la potence, vous devez ajouter une rondelle d'arrêt sous la potence ou sous le capuchon de la tête de fourche, ou faire raccourcir le pivot de la fourche par un technicien professionnel en vélo.



**REMARQUE :** Si vous n'êtes pas sûr du réglage de la potence et le jeu de direction, confiez ce travail à un professionnel qualifié (vendeur autorisé). La rotation de la potence sur la fourche peut entraîner une chute et des blessures pour le cycliste. Un jeu de direction trop serré peut rapidement être écrasé et endommagé, et il en va de même si vous roulez avec un jeu de direction dont le dégagement fonctionnel est insuffisant.

## Porte-bagages et porte-charge

Transporter des objets et des charges à la main tout en roulant en vélo peut être très dangereux et entraîner une perte de contrôle de la direction, des chutes et des blessures pour le cycliste. Si vous équipez votre vélo d'un porte-bagages, sachez que le cadre est principalement conçu pour le poids du cycliste. Le transport de charges trop lourdes peut provoquer des dommages qui ne sont pas couverts par la garantie.



## 1.2 Contrôle avant et après l'utilisation

Tous les cadres LEVIT, ainsi que tous les composants, ont une durée de vie limitée et finie. La durée de vie d'un cadre ou d'un composant donné est influencée par la construction et les matériaux utilisés, ainsi que par l'entretien et l'intensité de l'utilisation. Des inspections régulières par un professionnel qualifié s'imposent.

Ainsi, de nombreux problèmes techniques peuvent être évités à temps. Les inspections professionnelles peuvent éliminer les petites déficiences avant qu'elles ne deviennent importantes. Les conséquences peuvent être désastreuses dans de nombreux cas. Vous êtes responsable du contrôle de votre vélo avant chaque utilisation.



**AVERTISSEMENT : Avertissement : Si le vélo doit être utilisée sur les voies publiques, il doit être équipé d'un éclairage et de réflecteurs conformes aux décret ČSN (normes techniques tchèques) EN 14764, 14765, 14766, 14781. Le cyclisme de nuit ne convient qu'aux cyclistes expérimentés et n'est donc pas recommandé aux enfants. Pour la conduite de nuit, il est important de porter des vêtements en matériaux réfléchissants, qui amélioreront VOTRE VISIBILITÉ. SECURITE.**



**Important avant de rouler : avant chaque sortie, contrôlez l'ensemble du vélo, surtout après une chute !**

### Roues et pneus

Vérifiez que les roues sont centrées, que les rayons (ne sont pas desserrés ou même qu'il en manque), et que les roues ne sont pas voilées. Vérifiez les systèmes de blocage rapide des moyeux de roue. Un système de blocage rapide mal serré peut entraîner des blessures graves ! Le levier de mécanisme de blocage rapide doit toujours être fermé à fond et opposer une forte résistance à l'ouverture. Vérifiez également la pression des pneus pour vous assurer qu'ils ne sont pas trop mous pour la conduite ou trop gonflés (la pression maximale autorisée est indiquée sur le côté du pneu). Vérifiez également que les pneus sont bien positionnés dans la jante. Vérifiez l'usure des pneus et remplacez-les si nécessaire.

### Freins

#### 1. Freins sur jante :

Vérifiez et réglez les freins si nécessaire. Appuyez sur les deux leviers de frein et poussez le vélo vers l'avant. Les patins de frein doivent appuyer sur les jantes, mais les leviers de frein ne doivent pas toucher le guidon. Assurez-vous de savoir quel frein (droit/gauche) freine quelle roue (avant/arrière). Le levier de frein gauche commande le frein de la roue avant, le levier de frein droit commande le frein de la roue arrière. Vérifiez que les câbles ne sont pas effilochés ou tordus de façon anormale. Les câbles s'allongent également au bout d'un certain temps et les patins/plaquettes de frein s'usent. Les freins doivent donc être réglés régulièrement et les pièces usées remplacées à temps.

## **2. Freins à disques hydrauliques :**

Pour les freins à disque hydrauliques, effectuez le même test de performance que pour les freins sur jante, et en outre, appuyez plusieurs fois de suite sur les leviers de frein. Si le levier s'enfonçe vers le guidon ou « durcit » c'est le signe de l'air dans le système et il est nécessaire de se rendre dans un atelier vélo. Vérifiez également l'absence de fuites de liquide sur l'ensemble de la ligne hydraulique. Ne pas utiliser les freins avec de l'air dedans, cela pourrait provoquer une perte d'efficacité, et ainsi une chute et des blessures.

## **3. Freins à disque mécanique :**

Pour les freins à disque mécanique, vérifiez l'assise de la plaquette mobile sur le disque et son contact avec la plaquette fixe de l'autre côté. Le disque ne doit jamais toucher le corps du frein, il doit toujours reposer sur la plaquette fixe opposé lorsqu'il est dévié par la plaquette mobile ! Cette dernière est réglable par un clé Allen ou une molette de réglage afin de pouvoir le faire glisser.

## **Changement de vitesse et chaîne**

Des sauts de chaîne de haut en bas, des difficultés à passer les vitesses et des bruits sont quelques-uns des signes constitutifs d'un mauvais fonctionnement du changement de vitesse. Dérailleur arrière et le dérailleur avant doivent être réglés régulièrement car les câbles s'étirent également avec le temps. Nettoyez et lubrifiez régulièrement la chaîne avec des produits conçus à cet effet. Avec le temps, bien sûr, la chaîne s'étire et un remplacement régulier est nécessaire. Une chaîne étirée ou endommagée peut provoquer des dégâts très importants sur les pignons et les plateaux. En roulant, choisissez des vitesses qui croisent le moins possible la chaîne dans l'axe longitudinal, c'est-à-dire que pour les petits plateaux, choisissez des pignons plus grands (vitesses plus faibles), pour le grand plateau, choisissez des pignons plus petits (vitesses plus rapides).

Si la chaîne tremble régulièrement sur un pignon unique chaque fois que l'on tourne les manivelles, vérifiez les fixations des différentes pièces pour vous assurer qu'elles soient toujours bien positionnées . Le déraillement de la chaîne peut entraîner sa rupture et une chute et des blessures pour le cycliste.

## **Manivelles avec plateaux, boîtier de pédalier et pédales**

Maintenez les manivelles fermement serrées contre l'axe central. L'ensemble du pédalier doit tourner librement et ne présenter aucun jeu latéral. Vérifiez le serrage des pédales et aussi des vis des plateaux.

## **Jeu de direction**

Veillez à ce que les roulements du jeu de direction soient correctement réglés. Le pivot de fourche doit tourner librement. La meilleure façon de vérifier le jeu de direction est de serrer le frein avant, de saisir la douille de direction avec les coupelles du jeu de direction dans la main et de faire avancer et reculer le vélo en même temps.





## Cadre

Remplacez immédiatement un cadre plié ou fissuré. N'essayez en aucun cas de redresser ou de réparer le cadre vous-même. Rouler sur un tel cadre peut être très dangereux. Les cadres, ainsi que les composants, ont une durée de vie limitée, qui est déterminée par le niveau d'usure. Les cadres fissurés peuvent entraîner des chutes et des blessures pour le cycliste.

## Tige de selle

Assurez-vous que la tige de selle est suffisamment rentrée dans le cadre. La ligne indiquant l'extension maximale possible de la tige de selle ne doit pas être visible. Vérifiez également que la fixation à blocage rapide ou la vis de serrage du tube de selle sont suffisamment serrées. Pour les tiges de selle en carbone, respectez le couple de serrage du serre-joint ; un serre-joint trop serré pourrait endommager la tige de selle, la faire casser et blesser le cycliste. Si la tige de selle descend toujours, rendez-vous dans un atelier vélo.

## Roues stabilisatrices

Les roues stabilisatrices des vélos d'enfants sont montées sous le deuxième écrou de l'essieu arrière. La hauteur des roues stabilisatrices doit être de 1 cm au-dessus du sol.

# 1.3 Principes et règles de cyclisme sûr

Une grande majorité des accidents graves de vélo impliquent des blessures à la tête. Veillez à porter un casque conforme à toutes les normes et certifié pour la circulation sur les voies publiques. Choisissez un casque de la bonne taille ; il ne doit être ni trop large ni trop serré.

## Vêtements

Des vêtements de cyclisme adaptés peuvent améliorer votre pratique du cyclisme. Des vêtements de cyclisme fonctionnels spéciaux peuvent également améliorer votre sécurité - des couleurs vives et des matériaux réfléchissants amélioreront votre visibilité. Les gants de cyclisme sont très pratiques. Attention à ne pas porter de vêtements amples, notamment les pantalons amples qui s'emmêlent facilement dans la chaîne. Ne faites jamais de vélo sans chaussures fermées. Il n'est pas recommandé de rouler avec des écouteurs en toutes circonstances, la musique forte peut masquer les dangers qui s'approchent en raison d'une concentration réduite.

**Ne faites jamais de vélo sous l'influence de l'alcool ou de drogues, c'est interdit par la loi et vous mettez non seulement vous-même mais aussi les autres en danger !**

## Règles de conduite sur la voie publique

La règle de base est de se comporter de la même manière que lorsqu'on conduit un véhicule à moteur.

- Un cycliste est un usager de la route à part entière !
- Roulez sur le côté droit de la route, dans le sens de la circulation, jamais à contre-sens. Les exceptions sont les voies spéciales pour les cyclistes dans les rues à sens unique, où il faut suivre le marquage pour cyclistes.
- Respectez les panneaux de signalisation et les feux de signalisation.
- Faites attention lorsque vous dépassez des voitures, des automobilistes ne font pas toujours attention aux cyclistes et parfois ils signalent mal leur changement de direction.
- Signalez avec vos bras vos changements de direction et faites-le bien à l'avance.
- Roulez franchement le long d'une file de voitures garées - ne vous rangez pas sur le côté de la route derrière chaque voiture garée.
- Sur la chaussée, déplacez-vous en toute sécurité sur le côté de la route et, lorsque vous tournez, faites un signal clair en levant le bras dans la direction du virage. Soyez très prudent aux grands carrefours.
- Aux passages pour piétons, descendez de votre vélo et traversez le carrefour comme un piéton. Ne roulez pas sur le trottoir, sauf s'il est marqué comme une piste cyclable !

**EN PLUS DE CES RÈGLES DE CIRCULATION DE BASE, IL EST UTILE DE SUIVRE LES CONSEILS SUIVANTS POUR ACCROÎTRE VOTRE SÉCURITÉ :**

- Une sonnette est nécessaire.
- Partez du principe que les automobilistes ne vous voient pas ; soyez particulièrement prudent aux entrées et aux sorties de parking, de garages, d'immeubles, etc...
- Attention aux chiens. Essayez de les ignorer, si cela ne fonctionne pas, descendez de vélo et essayez de mettre le vélo entre vous et le chien.
- Faites attention aux routes en mauvais état - nids de poule, canaux, rails, chaussée humide, etc.

### **Conduite par mauvais temps**

N'oubliez pas que les freins sont beaucoup moins efficaces par temps pluvieux. Il est important de freiner plus prudemment et à l'avance. De plus, l'adhérence des pneus sur les surfaces mouillées diminue, ce qui augmente le risque de dérapage et d'accident. Un casque de vélo, surtout s'il est équipé d'une visière, peut protéger vos yeux et votre visage de la pluie, mais ne laissez jamais la visière vous empêcher de voir.

## **1.4 L'éthique du cyclisme**

### **Cyclisme tout-terrain : VTT, Gravel, etc..**

Faire du vélo en tout-terrain est plus difficile que de rouler sur la route. Comptez également sur le fait que si quelque chose vous arrive, l'assistance peut être éloignée.

**POUR CETTE RAISON, IL FAUT TOUJOURS PORTER SUR SOI :**

- clés Allen de 4 mm, 5 mm et 6 mm
- de la colle et une chambre à air de rechange



- démontes pneus
- une pompe ou une cartouche pour le gonflage
- documents personnels et argent
- téléphone pour appeler à l'aide

Ne roulez pas seul dans des zones que vous ne connaissez pas. Respectez la signalisation, les espaces privés et publics. Ne pas rouler en dehors des routes balisées (sentiers). Soyez respectueux des randonneurs, des cavaliers, des autres cyclistes, des pêcheurs et des animaux.

## Descente en vélo de montagne

Lors de la descente en vélo de montagne, vous pouvez atteindre des vitesses considérables et vous exposer à de grands risques et dangers. Ne sous-estimez jamais la pente et les dangers du terrain. Les vélos de montagne LEVIT ne sont pas destinés aux escalades des pistes de descente spéciales, c'est là qu'e peuvent évoluer les vélos de descente ou des vélos enduro spécialement conçus pour ces activités. Pour cela, portez un équipement approprié comprenant un casque intégral homologué, des gants à longs doigts et une protection renforcée.



**!!! Descente en vélo de montagne peut causer des blessures graves. Utilisez des équipements de protection et assurez-vous toujours que votre vélo est en parfait état. Même le meilleur équipement de protection ne peut garantir la protection contre les blessures graves ou la mort. Si votre vélo est équipé d'une suspension, familiarisez-vous à fond avec sa fonction et son fonctionnement avant d'entreprendre toute descente. Tous les vélos de montagne ne sont pas conçus pour descendre des passages techniquement exigeants. Familiarisez-vous avec l'utilisation de votre vélo pour éviter d'endommager les composants ou le cadre, ce qui pourrait provoquer une chute et des blessures graves.**

## 1.5 Technique de conduite et réglages du vélo

Il est conseillé de s'entraîner d'abord à rouler à vélo dans un endroit sûr, pour apprendre à passer les vitesses et connaître la sensibilité des freins. Ensuite, vous pouvez commencer à essayer des montées et des descentes en douceur, en surmontant les premiers obstacles. Après votre première sortie, nous vous recommandons d'inspecter les deux freins, le dérailleur arrière et le dérailleur avant, des réglages supplémentaires peuvent être nécessaires.

### Changement de vitesse

Il y a deux manettes sur le guidon, celle de droite sert à commander le dérailleur arrière, celle de gauche sert à commander le dérailleur avant. Lors du changement de vitesse, la patte du dérailleur arrière maintient la chaîne tendue à tout moment. Ne changez pas les vitesses si vous ne pédalez pas en avant.

Optez pour un pédalage facile avant de monter une côte - plus grand pignon (arrière), plus petit

plateau (avant). Sur le plat et en descente, choisissez des vitesses plus rapides – pignon plus petit et plateau plus grand. En descente, ne laissez pas les plus grands pignons à l'arrière, il y a un risque que le dérailleur arrière entre en contact avec des rayons et qu'il soit arraché. Ne choisissez pas des combinaisons de vitesses extrêmes, comme un petit pignon et un petit plateau ou un grand pignon et un grand plateau. Dans ces combinaisons, la chaîne se croise trop et peut endommager l'ensemble du système de changement de vitesse. Il est très important de relâcher la pression sur les pédales pendant le changement de vitesse, ce relâchement permettra à la chaîne de passer en douceur d'un rapport à l'autre et réduira également les risques de déformation de la chaîne ou d'endommagement des dérailleurs arrière et avant.

## **Freinage**

Le levier de frein gauche commande le frein de la roue avant, le levier de frein droit commande le frein de la roue arrière. Testez d'abord les freins dans un endroit sûr. Il est nécessaire de s'habituer à la sensibilité et à la force des freins. Contrôlez toujours votre vitesse afin d'être en mesure de vous arrêter dans différentes situations. Freinez de manière égale avec les deux freins. Après avoir acquis une certaine expérience, appliquez une plus grande force de freinage sur le frein avant. Le frein avant contribue jusqu'à 85 % de la force de freinage totale. N'utilisez pas le frein avant pour freiner dans les virages, mais seulement avant et après un virage.

## **Montées et descentes**

Passer à une combinaison de vos vitesses plus facile avant d'entamer la montée propre. Essayez de rester assis autant que possible pendant les montées, cela vous permettra de travailler mieux et plus efficacement en pédalant. Dans les montées très raides, avancez davantage sur la selle.

Avant une descente abrupte, il est parfois préférable d'abaisser la selle de quelques centimètres à l'aide du serrage rapide. Cela vous permet d'abaisser votre centre de gravité et donc d'améliorer votre stabilité. Si votre vélo est équipé d'une tige de selle télescopique, utilisez-la pour abaisser la selle avant de descendre. En descente, appuyez sur les pédales et placez votre poids aussi loin que possible au-dessus de la roue arrière. Les descentes en vélo, en montagne, peuvent être très dangereuses. Assurez-vous toujours que votre vélo a une suspension déverrouillée afin de ne pas l'endommager dans la descente ou de vous blesser. Une vitesse plus élevée signifie plus de risques. Ne vous surmenez jamais dans les descentes.

## **Obstacles**

Ne passez pas sur des obstacles qui pourraient endommager votre vélo ou sur lesquels vous pourriez perdre le contrôle de la conduite. Si vous voulez surmonter un obstacle, élevez-vous de la selle en gardant les bras et les jambes fléchis. Dans cette position, vous êtes en mesure d'absorber plus facilement l'impact de l'obstacle.

## **Bras**

Ils doivent permettre une flexion suffisante pour mieux absorber les irrégularités du terrain. Si ce n'est pas le cas, abaissez la hauteur du guidon ou penchez-vous davantage vers l'avant. Si les épaules et le haut des bras se fatiguent rapidement, une potence différente (longueur différente, angle différent) peut résoudre le problème.



## Mains et poignets

Les mains doivent saisir fermement le guidon et tenir compte de toute situation qui pourrait faire tomber vos mains du guidon. En général, il suffit de tenir le guidon avec l'auriculaire et l'annulaire, laissant l'index et le majeur pour le contrôle des freins. Les pouces doivent fermement saisir le guidon par le bas et non par le haut, afin qu'un choc soudain ne provoque pas une perte de contrôle du vélo. Sur les sections dangereuses, bien tenir le guidon pour que l'effort soit transféré aux bras. Si vous tenez le guidon de manière lâche, il y aura trop d'efforts. Bien que les poignées souples (manettes) puissent sembler plus confortables, elles entraînent en fin de compte un effort accru sur les mains. Utilisez plutôt des poignées faites d'un matériau plus épais et plus résistant.

## Longueur du tube horizontal du cadre et de la potence

Elles affectent le contrôle du guidon ; la position idéale est une colonne vertébrale détendue et des bras légèrement pliés. Si vous trouvez que la position assise est trop étirée ou vice versa, rendez-vous dans un atelier vélo et essayez de remplacer la potence par une plus courte/longue. Vous vous sentirez mieux.

## Étendue et forme du guidon

En général, les mesures idéales sont de 64 à 80 cm. Un guidon plus large permet un meilleur équilibre lors du pédalage et un meilleur contrôle sur les terrains plus difficiles et à grande vitesse, tandis qu'un guidon plus étroit offre une position plus aérodynamique. Il existe différents angles de courbure vers l'arrière ou vers le haut, ainsi que la profondeur de la section centrale du guidon. Essayez la forme qui vous permet de saisir le guidon avec votre poignet dans une position naturelle.

## Hauteur et inclinaison de la potence

La potence peut être montée en position positive (vers le haut) ou négative (vers le bas) pour permettre une position assise plus sportive (plus inclinée) ou plus confortable (plus droite). La longueur de la potence influe considérablement sur le confort général de l'assise et le contrôle du vélo. Avec une potence courte, le cycliste aura plus de poids sur la selle, tandis qu'avec une potence longue, le cycliste aura plus de poids sur le guidon.

## Pieds

Pieds

Le cou-de-pied doit être dans l'axe de la pédale. Les chaussures spéciales rendent le pédalage plus facile et plus efficace. Pour les pédales automatiques, portez toujours des chaussures spécialement conçues à cet effet. Ne roulez jamais sur des pédales automatiques conçues pour des chaussures adaptées avec des chaussures ordinaires. Il y a un risque de glisser du pied sur la pédale, de tomber et de se blesser.

## Corps

Gardez votre corps dans une position libre et naturelle. Se pencher vers l'avant à environ 45 degrés est particulièrement efficace car cela permet aux muscles fessiers puissants de mieux travailler. Cela soulage la pression sur les fesses et la transfère sur les bras.

## Position sur la selle

Ne restez pas toujours dans la même position Reculez sur l'arrière la selle pour augmenter la puissance et garder la roue arrière bien au sol dans les descentes raides. Dans les montées difficiles, appuyez-vous sur le guidon et asseyez-vous sur la pointe de la selle pour que la roue arrière reste en contact avec le sol. Profitez de la possibilité de modifier la position de la selle. Abaissez-la de quelques centimètres sur les terrains difficiles et vous éviterez les chocs importants sur votre zone pelvienne. Dans les descentes rapides, abaissez la selle et reculez davantage. Une grande partie des cyclistes tout-terrain préfèrent rouler avec la selle horizontale. Certains, cependant, inclinent légèrement la selle vers le bas pour éviter les chocs. D'autres inclinent la selle légèrement vers le haut pour tenter de soulager la pression sur les bras. La ligne perpendiculaire imaginaire allant du genou au sol doit couper l'avant de la pédale. Par conséquent, ajustez la position de la selle d'avant en arrière jusqu'à ce que vous obteniez le résultat souhaité.

## Important pour les vélos pour enfants

- Il est important que les parents ou accompagnants vérifient le vélo de l'enfant avant chaque sortie - pour les premières sorties, donnez des instructions appropriées sur la conduite du vélo, en particulier sur l'utilisation sûre des freins ; ne freinez pas trop fort pour éviter que le vélo ne dérape, en particulier sur des surfaces mouillées.
- Certains vélos pour enfants sont équipés d'un système de rétropédalage (torpédo) situé dans le moyeu de la roue arrière. Ce frein, contrairement aux types de freins précédents, n'est pas actionné à la main à l'aide du levier de frein, mais par l'action des pieds sur les pédales dans le sens contraire du pédalage.
- Si le vélo est équipé de roues stabilisatrices, il faut faire très attention dans les virages pour éviter de basculer.
- Un cycliste de moins de 18 ans doit porter un casque de protection d'un type approuvé par une législation spéciale et le faire ajuster et fixer correctement sur sa tête lorsqu'il roule. Les casques doivent porter les marques dites d'homologation et la clause d'homologation, que vous devez trouver sur chaque pièce.

Cependant, il est très important, surtout pour les enfants, que le casque soit bien adapté au cycliste et que ce dernier l'apprécie en même temps. Pour cette raison, il est préférable de choisir et d'acheter un casque avec votre enfant, qui développera une relation avec lui. L'enfant doit également être capable de manipuler le casque correctement. Tant que le casque ne subit pas de choc violent, c'est-à-dire que le cycliste ne tombe pas avec lui, il peut durer de nombreuses années. Toutefois, s'il « s'écrase », le rembourrage en mousse qui absorbe et décompose l'impact se désintègre et un nouveau casque doit être acheté pour garantir sa fonctionnalité et une protection de la tête de l'enfant à 100 %.



Le casque réduit considérablement le pourcentage de blessures à la tête lors d'un accident. Selon les statistiques, le risque de décès d'un cycliste portant un casque est presque vingt fois inférieur, et le risque d'autres blessures à la tête est bien moindre : les fractures ne représentent qu'un cinquième, les dommages au cerveau la moitié, et les parties molles de la tête également. En outre, les traumatismes crâniens ont de graves conséquences - ils peuvent laisser des effets durables (épilepsie, lésions cérébrales, maux de tête persistants, problèmes d'équilibre, difficultés de concentration, agressivité). Un autre chiffre témoigne de l'importance de cette aide à la sécurité : les trois quarts des décès de cyclistes sont causés par des blessures à la tête ! La mort d'un adulte peut survenir à une vitesse de 11 km/h, la mort d'un enfant peut survenir par une combinaison de coïncidences malheureuses même à des vitesses inférieures.



# 2. Entretien du vélo

## 2.1 Le montage et la dépose des roues

Il est très important que vous compreniez correctement le principe du mécanisme de libération rapide. Des roues mal fixées peuvent entraîner des blessures graves. Le mécanisme de blocage rapide permet de monter et de démonter les roues très facilement et rapidement, sans aucun outil. Le levier de blocage rapide doit être resserré vers le haut. Le fait de resserrer vers l'avant peut entraîner l'ouverture accidentelle par une branche, par exemple. Le serrage correct du mécanisme de libération rapide est tel que vous ressentiez la résistance de la tige à environ 1/3 de la course du levier. Pour vérifier que le serrage est correct, il suffit de soulever le vélo à une hauteur d'environ 10 cm et de le laisser tomber sur le sol. Un son anormal vous alertera du jeu dans les roues. Vérifiez régulièrement le serrage des fixations à blocage rapide. Une fois serrées, les fixations à blocage rapide peuvent « se desserrer » avec le temps et la connexion entre les roues et le cadre et la fourche peut ne pas être aussi forte et sûre. Pour les axes fixes à démontage rapide, vérifiez le serrage de leurs mécanismes dans le cadre ou la fourche. Avant de retirer les roues, il faut relâcher les câbles des deux freins (si la roue est équipée de freins sur jante). Pressez les deux étriers de frein vers la jante et faites sortir la gaine de sa place dans l'étrier. Cela vous permettra d'écarter les mâchoires de frein et d'augmenter l'espace pour retirer la roue.

Avec les freins à disque, il n'est pas nécessaire de relâcher quoi que ce soit, il suffit de ne pas serrer le levier de frein lorsque la roue est retirée afin que les plaquettes de frein ne se pressent pas l'une contre l'autre, vous auriez alors du mal à faire passer la roue entre elles. Il est alors plus probable que vous deviez vous rendre dans un atelier vélo. Pour le transport avec la roue avant ou arrière retirée, utilisez une plaquette en plastique (généralement fournie) pour les freins à disque hydrauliques pour l'insérer dans le frein à la place du disque. Cela permet d'éviter la sortie involontaire des plaquettes lorsque l'on appuie sur le levier.

### Dépose et repose de la roue avant

Ouvrez le levier du serrage rapide et desserrez l'écrou de l'autre côté (2 à 3 tours), ce qui permet de libérer la roue avant de la fourche. Il suffit ensuite de soulever la roue avant, il est parfois nécessaire de taper légèrement sur la roue. Lors du montage, veillez à ce que le levier du serrage rapide soit suffisamment serré vers la fourche. Remplacez la gaine de frein. Vérifiez en faisant tourner la roue que les patins de frein ne touchent pas le pneu ou que les plaquettes ne touchent pas trop le disque, auquel cas remontez la roue et placez-la soigneusement dans la fourche. Avec une fourche rigide, suivez toujours la procédure correcte pour la déverrouiller, la desserrer et la retirer de la fourche et du moyeu. Lors du remontage, veillez toujours à ce que la roue tienne fermement dans la fourche après le serrage.





## Dépose et repose de la roue arrière

Commencez par mettre le pignon arrière sur la plus petite roue du pignon. Ouvrez le levier du serrage rapide. Soulevez le vélo de la fourche arrière sur le côté gauche, et avec votre main droite, tirez le dérailleur vers l'arrière par sa partie inférieure. Cela permet de libérer la roue arrière de la fourche. Veillez à ce que la chaîne soit sur le plus petit pignon lorsque la roue est réinstallée. Veillez à ce que l'axe de la roue soit correctement positionné, le plus loin possible dans les encoches de la fourche. Remplacez la gaine de frein. Vérifiez en faisant tourner la roue que les patins de frein ne touchent pas le pneu ou que les plaquettes ne touchent pas trop le disque, auquel cas, vous recommencez et placez-la roue correctement dans le cadre. Testez le bon fonctionnement du dérailleur. Pour un essieu à moyeu arrière fixe, suivez toujours la procédure correcte pour le desserrer, le libérer et le retirer du cadre et du moyeu. Lors du remontage, veillez toujours à ce que la roue tienne fermement dans le cadre après le serrage. Pour le transport avec la roue avant ou arrière retirée, utilisez une plaquette en plastique (généralement fournie) pour les freins à disque hydrauliques pour l'insérer dans le frein à la place du disque. Cela permet d'éviter la sortie involontaire des plaquettes lorsque l'on appuie sur le levier.

## 2.2 Freins



**AVERTISSEMENT : Avant chaque sortie, vérifiez toujours le bon fonctionnement de l'ensemble du système de freinage. Si une quelconque pièce est endommagée, n'utilisez pas le vélo.**

### Présentation générale du système de freinage

Le système de freinage se compose du levier de frein, de la mâchoire de frein (étrier et disque), du câble de frein et la gaine (gaine hydraulique/Bowden). Les vélos LEVIT sont équipés de plusieurs types de freins. Il s'agit de freins V-Brake et de freins à disque. Il est important que vous sachiez de quel type de frein votre vélo est équipé et quelles sont ses exigences en matière d'entretien et de réglage.

### Levier de frein - freins sur jante

Le levier de frein doit toujours être fermement fixé au guidon. Le levier de frein ne doit jamais toucher le guidon lorsqu'on l'enfoncé. Si c'est le cas, le câble de frein doit être resserré ou les sabots de frein remplacés. L'angle du levier de frein par rapport au sol peut être réglé en desserrant serre-joint de frein, en l'ajustant et en la resserrant. Le levier de frein peut également être ajusté à la taille de votre main (ou à la longueur de vos doigts). Cela se fait généralement à l'aide d'une vis ou d'une vis Allen située en face du levier de frein, qui permet de régler la distance entre le levier et le guidon.

### Mécanisme de frein

Le mâchoire de frein est constitué de deux bras. Vérifiez régulièrement que le patin de frein est correctement centré. Si ce n'est pas le cas, un technicien expérimenté doit effectuer les opérations suivantes :

(1.) Vérifiez que la roue est dans la bonne position dans la fourche. Ou (2.) Réglez le frein à l'aide des vis de réglage sur les côtés. Tout cycliste devrait être capable d'effectuer au moins un réglage de base des freins. Confiez les réparations importantes, comme le serrage et le remplacement des câbles ou le remplacement des sabots de frein, à un mécanicien professionnel. Pourquoi devriez-vous être capable d'effectuer un réglage de base des freins par vous-même ?

En voici les raisons :

- 1) Les câbles de frein se distendent avec le temps, ce qui augmente la distance entre les patins de frein et la jante. Ensuite, vous devez serrer les câbles de frein pour les régler.
- 2) Les patins de frein s'usent ou durcissent avec le temps et doivent être remplacés.

La distance entre la jante et les patins de frein peut être réglée de deux manières différentes. En ajustant l'écrou sur le levier de frein (ou en le desserrant), on augmente la longueur de la gaine (câble Bowden).

Cela resserre le frein et rapproche les patins de frein de la jante. Dans certains cas, cependant, cette procédure n'est pas suffisante et il est nécessaire de serrer le câble sur le frein lui-même. Le bon fonctionnement des freins dépend également de l'état des roues elles-mêmes. Si les roues ont du jeu dans l'axe ou sont déformées et voilées, elles doivent être ajustées ou recentrées. Le dévoilage des roues n'est pas facile et il convient de faire appel à un mécanicien professionnel. Avec le temps, les jantes s'usent également et doivent être remplacées. Votre mécanicien vous indiquera quand remplacer les jantes. Les jantes trop usées risquent de provoquer des déchirures des flancs, des crevaisons, des chutes et des blessures graves.

Le bruit des freins peut être causé par un mauvais réglage des patins de frein. Ils doivent toucher d'abord le côté qui est devant dans le sens de la rotation de la jante. L'arrière du sabot ne doit pas être à plus de 2 mm de la jante.

## Câbles de frein et gaines

Contrôlez régulièrement les câbles de frein et les gaines. Vérifiez si les câbles de frein ne sont pas effilochés, et les câbles Bowden (gaines hydrauliques) pliés ou fissurés.



**NOTE : Si vous modifiez le réglage de la hauteur du guidon ou si vous le remplacez par un autre, vous risquez d'affecter le réglage des freins ! Vérifiez tout avant de rouler.**

## Freins à disque

Certains modèles sont équipés de freins à disque, qui se divisent en deux groupes de base : les freins mécaniques et les freins hydrauliques.

POUR LES FREINS MÉCANIQUES, VÉRIFIEZ LES POINTS SUIVANTS :

1. Les freins mécaniques ont besoin d'un certain temps de rodage avant d'atteindre leurs performances maximales. Voir les instructions ci-dessous.
2. Vérifiez que les gaines ne sont pas pliées ou cassées. Les leviers de frein ne doivent pas toucher le guidon lorsqu'ils sont complètement enfoncés.
3. La plaquette mobile au niveau du disque doit pousser le disque jusqu'à la deuxième plaquette réglable, ne laissez jamais le disque toucher le corps du frein sur son côté. Vérifiez que la plaquette réglable est suffisamment avancée ou faites-le vérifier par un atelier.

#### **POUR DES FREINS HYDRAULIQUES, VÉRIFIEZ LES POINTS SUIVANTS :**

4. Fonctionnement du levier de frein. Si le frein est trop « mou », de l'air s'est introduit dans le système quelque part et une purge est nécessaire, faites-la effectuer par un mécanicien expérimenté.
5. Vérifiez que les lignes de frein ne sont pas trop courbées, qu'elles ne sont pas fis- surées et qu'elles ne fuient pas. Un mauvais fonctionnement des freins peut être causé par des lignes de frein usées et endommagées. Toutes les réparations et l'entretien des freins hydrauliques nécessitent des outils spéciaux et un mécanicien qualifié. Une intervention non professionnelle sur le système de freinage hydraulique peut être très dangereuse.

#### **TOUS LES FREINS À DISQUE NÉCESSITENT L'INSPECTION DES PIÈCES SUIVANTES :**

6. Tous les systèmes de freinage doivent d'abord être rodés avant d'être capables de fournir des performances maximales. Après l'achat d'un vélo, de nouveaux freins ou le remplacement des plaquettes de frein, utilisez le vélo dans un endroit sûr, sur un terrain plat et sans circulation. Essayez de freiner 20 à 30 fois. Augmentez progressivement la pression sur les freins.
7. Maintenez les disques de frein propres. Veillez à ce qu'ils n'entrent pas en contact avec de la graisse. Si cela se produit, le disque et les plaquettes de frein doivent être nettoyés avec un produit spécial (contenant de l'alcool ou avec un nettoyant spécial pour freins) ou les plaquettes doivent être remplacées par des neuves.
8. Vérifiez l'état de la surface des disques. Les rainures, les feuillures, les indentations profondes sont indésirables. Remplacez les disques endommagés. Le disque doit toujours être fermement boulonné et serré sur le moyeu. S'il bouge sur le moyeu, vérifiez le serrage des boulons ou de l'écrou central, ou faites-le vérifier par un spécialiste.
9. Vérifiez l'état des plaquettes de frein. Un rodage des freins s'impose pour un meilleur freinage. Attention !! Avec l'augmentation de la température des plaquettes, le freinage évolue. Veillez à ce que les plaquettes et les disques soient propres. Assurez-vous qu'ils sont usés de manière uniforme. Remplacez les plaquettes endommagées.
10. Les disques doivent passer au milieu des plaquettes de frein. En cas de pincement, il faut desserrer l'ancrage du frein sur la fourche, appuyer sur le frein et resserrer l'ancrage. Si le disque est voilé, il faut le redresser avec un outil spécial ou un maillet en caoutchouc, ou le confier aux soins d'un atelier de réparation, voire changer le disque.

11. Avec les freins à disque, il est très important de vérifier la tension correcte des rayons des roues, car ils sont plus exigeants que les freins sur jante standard. Si vous rencontrez l'un des problèmes précédents, n'utilisez pas votre vélo et faites-le contrôler, régler et réparer par un professionnel qualifié. Des freins peu fiables peuvent entraîner des chutes et des blessures.



**Les freins à disque génèrent une quantité importante de chaleur lors du freinage, qui est stockée dans les disques de frein pendant un certain temps. Pour cette raison, ne les touchez jamais après avoir freiné, car il y a un risque de brûlure. Si vous freinez trop fort et trop longtemps, le disque de frein peut devenir très chaud, ce qui peut réduire l'efficacité du freinage et éventuellement endommager le disque de frein. Apprenez à utiliser correctement les freins de votre vélo. Un freinage trop brusque avec le frein avant peut provoquer une chute et des blessures. Des blessures graves peuvent se produire si les freins ne sont pas réglés ou utilisés correctement.**

## 2.3 Changement de vitesses

### Présentation générale du système de changement de vitesse

Le système de changement de vitesse est constitué de composants qui vous permettent de changer de vitesse. Le système se compose d'un dérailleur arrière, d'un dérailleur avant, des leviers de vitesses ou de poignées rotatives, de câbles (câble de dérailleur + gaine) et d'une chaîne. Le dérailleur arrière et le dérailleur avant ont tous deux des ressorts. Le ressort interne pousse vers le plus petit pignon, tandis que le câble de dérailleur tire le dérailleur vers le plus grand pignon.

Si vous poussez le levier de vitesses situé sur le côté droit du guidon (ou si vous tournez la poignée vers le corps), la chaîne passera du plus petit au plus grand pignon. Si vous appuyez sur le levier plus petit du côté droit (en tournant la poignée dans le sens opposé), la chaîne passe du grand au petit pignon. Certains dérailleurs arrière Shimano proposent également un dérailleur standard qui fonctionne sur le principe totalement opposé. Le ressort pousse le dérailleur arrière sur le plus grand pignon, de sorte que le changement de vitesse fonctionne dans l'autre sens, vers le plus petit pignon.

Ne changez de vitesse que lorsque les pédales sont en mouvement vers l'avant. N'essayez jamais de changer de vitesse sans pédaler ou même en reculant. Ne tentez jamais de changer de vitesse par la force. Ne placez jamais le vélo sur son côté droit, cela pourrait endommager le dérailleur arrière ou tordre la patte de cadre dérailleur sur lequel il est boulonné.

**REMARQUE : vous serez probablement en mesure d'effectuer vous-même les réglages de base du système de changement de vitesse, mais confiez les réparations et l'entretien majeurs, tels que le remplacement de la chaîne ou du câble, à un professionnel qualifié. Les descriptions expertes des réparations individuelles et de l'entretien du système de changement de vitesse dépassent le cadre de ce manuel.**

## Nécessité du réglage du changement de vitesse

Les câbles qui commandent le dérailleur arrière et le dérailleur avant se distendent avec le temps et l'ensemble du système doit être réglé de nouveau. Des réglages sont nécessaires si le changement de vitesse est lent, difficile ou bruyant, ou si, par exemple, la chaîne tombe ou frotte contre le guide-chaîne. Il est très difficile de régler le dérailleur avant si le dérailleur arrière n'est pas d'abord correctement réglé.

Pour régler le dérailleur arrière et le dérailleur avant, on utilise généralement les mollettes des leviers de vitesses (situés à l'endroit où les gaines entrent dans les leviers). Pour le dérailleur arrière, vous pouvez généralement utiliser la mollette située sur le dérailleur. Des ajustements plus importants nécessitent de serrer, ou au contraire de desserrer, le câble lui-même. Le réglage du système est décrit en détail ci-dessous.

## Leviers de vitesses Shimano

Les leviers sur le côté droit sont utilisés pour contrôler le dérailleur arrière. Appuyez sur le levier plus grand avec votre pouce pour passer du petit au grand pignon. Appuyez sur le levier plus petit opposé pour passer du grand au petit pignon avec votre index. Certains leviers Shimano vous permettent de passer au pignon plus petit en déplaçant le levier plus petit dans les deux sens. Sur un dérailleur arrière dont la tension du ressort est inversée, le système fonctionne en sens inverse - le levier plus petit vous permet de passer au pignon plus grand. Les leviers du côté gauche sont utilisés pour contrôler le dérailleur avant. Appuyez sur le levier plus grand pour passer du pignon plus petit au pignon plus grand, appuyez sur le plus levier plus petit pour passer dans l'autre sens.

## Poignées pivotantes Sram Grip Shift, Shimano Revoshift etc.

Les poignées pivotantes fonctionnent sur un principe différent de celui des leviers de vitesses. La poignée de droite contrôle le dérailleur arrière. Tournez la poignée vers vous pour passer du pignon plus petit au plus grand, tournez-la dans le sens inverse pour passer du pignon plus grand au plus petit. Il en est de même pour le dérailleur avant et la poignée du côté gauche. Tournez-le vers vous pour passer du plateau plus petit au plus grand et vice versa. Ici encore, pour la combinaison avec un dérailleur arrière équipée d'un ressort de traction vers le haut, tout fonctionne à l'inverse sur le dérailleur arrière. C'est-à-dire qu'en tournant la poignée vers vous, vous passez au pignon plus petit.

## Dérailleur arrière

Passez au plus petit pignon arrière. Placez-vous derrière le vélo et assurez-vous que le petit pignon et le bras du dérailleur avec ses deux galets de dérailleur sont sur une ligne verticale. Si ce n'est pas le cas, la patte pied qui porte le dérailleur arrière peut être tordue ou le cadre lui-même peut être tordu.

Un câble de dérailleur légèrement lâche peut être resserré à l'aide des vis de réglage sur le levier de vitesse ou sur le dérailleur arrière. Si le serrage est insuffisant, le câble de dérailleur lui-même doit être resserré. Passez au pignon le plus petit, desserrez la vis d'ancrage du câble sur le dérailleur. Serrez les écrous de réglage de la tension du câble sur le dérailleur arrière et les leviers de vitesses, tirez sur le câble de dérailleur avec une pince et serrez le boulon d'ancrage. Cependant, un câble trop tendu peut entraîner une réticence à passer à des pignons plus petits et vice versa. Vous devez donc affiner les choses en modifiant la tension du câble dans le boulon d'ancrage ou les boulons de fixation sur le dérailleur arrière ou les leviers de vitesses.

Les deux vis de réglage situées sur le dérailleur lui-même permettent de définir sa déviation maximale sur le plus grand et le plus petit pignon. Cela évite que la chaîne ne tombe sous les plus petits pignons ou derrière les plus grands vers les rayons de la roue.

## Dérailleur avant

Le bras extérieur du guide-chaîne du dérailleur avant doit être presque parallèle au plus grand plateau. Le bord inférieur du bras extérieur du guide-chaîne du dérailleur avant doit se trouver à 1-3 mm des dents du plus grand plateau. Passez au plus petit plateau et au plus grand pignon à l'arrière. Utilisez la vis de réglage pour ajuster la déviation maximale possible du dérailleur avant vers le cadre. La chaîne doit se trouver à environ 1 à 1,5 mm du bras intérieur du guide-chaîne du dérailleur avant.

Passez maintenant au plus grand plateau et au plus petit pignon à l'arrière. Déterminez la position maximale du dérailleur avant sur le plus grand plateau à l'aide de la deuxième vis de réglage. Selon les différents types de dérailleurs avant, l'appartenance des vis de réglage varie et la vis à l'intérieur n'appartient pas toujours dans la position inférieure du dérailleur avant et vice versa, essayez ceci avant de l'ajuster.

## Câbles de dérailleur et gaines de changement de vitesse

Vérifiez régulièrement les câbles de dérailleur et gaines (câbles Bowden). Les courbes non naturelles, les fissures et les effilochages réduisent le fonctionnement optimal du système. Si vous constatez un tel problème, n'utilisez pas le vélo et faites réparer ou remplacer les câbles endommagés, y compris le réglage ultérieur, par un spécialiste. Au fil du temps, les g a i n e s Bowden peuvent être obstrués par des saletés et la fonction de changement de vitesse devient difficile. La lubrification ou le remplacement des gaines Bowden et des câbles de dérailleur peuvent redonner vie à l'ensemble du système. Évitez d'appliquer de l'eau sur les points d'entrée du câble de dérailleur ou dans les gaines Bowden lors du lavage de la roue.

## Chaîne

La chaîne transmet la puissance des pédales à la roue arrière et est l'un des composants les plus contraints sur un vélo. Il est très important de garder la chaîne propre et lubrifiée. La chaîne doit être soigneusement nettoyée avant chaque lubrification. Le sable et les petits débris qui s'accrochent à la chaîne pendant la conduite réduisent rapidement sa durée de vie. Un entretien correct et régulier prolonge considérablement la durée de vie des pignons, des plateaux, du dérailleur arrière et du dérailleur avant. Avec le temps, la chaîne s'étire et doit être remplacée. Si la chaîne n'est pas remplacée à temps, les plateaux et les pignons peuvent être endommagés (déformation des dents). Un contrôle régulier de la chaîne par votre mécanicien est indispensable !

## 2.4 Ensemble de direction, guidon, potence, selle et tige de selle

### Ensemble de direction

Les vélos LEVIT sont équipés des potences de type plongeur et des potences de type aheadset, pour le jeu de direction fileté et non fileté. Il est important de savoir quel type de potence et de jeu de direction vous avez sur votre vélo avant d'essayer de régler le jeu de direction.

#### ENSEMBLE DE DIRECTION AVEC FILETAGE

Il se compose de coupelles fixes, de roulements, de coupelle réglable, de rondelles, de cône-cuvette et de contre-écrou. Le bloc de direction doit être démonté, lubrifié et réajusté au moins une fois par an. Le système de direction peut se desserrer pendant la conduite en raison de chocs. La meilleure façon de vérifier le bon serrage est la suivante : appuyez fermement sur le frein avant, saisissez la douille de direction avec l'ensemble du jeu de direction dans la paume de votre main et bougez le vélo en avant et en arrière. Si vous sentez du jeu ou entendez des cliquetis et des bruissements dans le jeu de direction, il faut l'ajuster.

Pour effectuer un réglage de base, procédez comme suit : Desserrez le contre-écrou à l'aide de la clé de montage, puis serrez sensiblement la coupelle réglable (le guidon doit tourner librement). Serrez le contre-écrou, ou serrez la coupelle réglable dans la direction opposée contre le contre-écrou.

#### ENSEMBLE DE DIRECTION SANS FILETAGE (DIT « TYPE AHEADSET »)

Il est très similaire au jeu de direction fileté. Cependant, contrairement au système de direction fileté, où tout le système est serré par un écrou fileté, l'ensemble de direction non fileté tient la potence elle-même. Le réglage d'un jeu de direction non fileté peut être plus facile.

Pour serrer le système de direction non fileté, desserrez les deux (peut aussi être un ou trois) vis de la potence. Serrez délicatement le boulon avec « une étoile » dans la potence, situé en haut de la potence, à l'extrémité du pivot de la fourche. Enfin, alignez la potence dans l'axe de la roue avant et resserrez les deux (un ou trois) vis de serrage de la potence. Le réglage de la potence n'est pas facile. En cas de problème, faites réviser votre vélo par un atelier vélo professionnel. Un serrage excessif des vis peut entraîner des ruptures, des chutes et des blessures sur les potences légères, il faut donc toujours procéder de manière sensible et respecter les couples de serrage indiqués.

## **Guidon et potence**

Le réglage et l'inspection de la potence et du guidon sont décrits au chapitre 1.







## 2.5 Roues, pneus, pédales, moyeux et boîtier de pédalier

### Roues et pneus

Voir le chapitre 2.1. Vérifiez la pression du pneu en appuyant entre le pouce et l'index, le pneu doit être suffisamment ferme. Respectez la pression maximale indiquée sur le flanc du pneu. C'est assez courant que l'air s'échappe des chambres à air au fil du temps et la pression doit donc être vérifiée régulièrement.

Les compresseurs à haute pression (dans les stations service, etc) peuvent très facilement surpresser et ainsi endommager les pneus et les chambres à air.

Lorsque vous achetez une nouvelle chambre à air, faites attention à la taille de la valve. La possibilité d'utiliser un certain type de valve dépend du type de jante, plus précisément de la taille du trou dans la jante.

### Contrôle des roues

Vérifiez les jantes avant chaque sortie ; les voilages, fissures et rainures diverses sont indésirables.

Vérifiez également que les roues sont correctement centrées.

### Crevaisons :

Une perforation peut survenir à tout moment. Il est conseillé d'avoir toujours sur soi des matériaux de réparation des crevaisons. Pour réparer une crevaison, procédez comme suit : Lorsque vous démontez la roue et que vous la dégonflez, sortez un côté du pneu de la jante. Cette opération ne peut être effectuée qu'à la main, sans outils. Si l'utilisation d'outils est nécessaire, il est conseillé d'utiliser des démontes pneus spéciaux. N'utilisez jamais de tournevis ou d'autres outils pointus, la chambre à air pourrait être endommagée. Commencez toujours à l'opposé de la valve. Retirez ensuite l'ensemble du pneu, en faisant attention à la chambre à air et surtout à la valve. Les petites crevaisons peuvent être réparées sur place en suivant les instructions du kit de réparation des crevaisons. Les crevaisons plus importantes doivent être traitées en remplaçant toute la chambre à air (de nombreux cyclistes portent une chambre à air de remplacement).

Avant de réassembler la chambre à air et le pneu, vérifiez l'intérieur du pneu. Faites très attention, un objet enfoncé dans le pneu peut être très pointu et vous blesser. Après vérification, remontez le pneu sur la jante d'un seul côté. Insérez ensuite la chambre à air, poussez la valve à travers le trou de la jante, ajustez la valve. Commencez à monter le pneu au niveau de la valve, en partant de la valve et en travaillant des deux côtés en même temps. Veillez à ce que la valve soit enfoncée le plus possible, afin d'éviter tout risque de pincement de la chambre à air, entre la tringle du pneu et la jante autour de la valve. Gonflez légèrement la chambre à air et ajustez le pneu. Gonflez maintenant la chambre à air à la pression recommandée.

## Pédales

Les pédales droite et gauche ont un sens de filetage différent, c'est pourquoi vous devez adapter la bonne pédale à la bonne manivelle. Les pédales sont généralement marquées des lettres L et R. La pédale marquée L est la pédale gauche et appartient à la manivelle gauche (sans plateau), la pédale marquée R est la pédale droite. La pédale de gauche est serrée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, tandis que la pédale de droite est serrée dans le sens des aiguilles d'une montre.

Les vélos équipés de pédales automatiques nécessitent un entretien supplémentaire. Les pédales doivent être maintenues propres et leurs mécanismes de fixation régulièrement lubrifiés. Un entretien de qualité se traduira par une meilleure utilisation et une plus longue durée de vie. La tension (la force nécessaire pour le claquement dans ou hors de la pédale) peut être réglée sur les pédales automatiques. La tension pour la pédale peut être réglée à l'aide d'une petite vis Allen (sur les pédales à double face, elles se trouvent de chaque côté). Certaines pédales sont dotées d'un index indiquant la tension du mécanisme de serrage.

## Moyeux

Faites bouger les roues latéralement pour vérifier que les moyeux ne sont pas desserrés. Si le moyeu bouge par rapport à l'axe, un serrage et un réglage sont nécessaires. Des outils spéciaux doivent être utilisés pour l'entretien et le réglage. Pour cette raison, consultez un mécanicien professionnel. En plus du contrôle des moyeux et de leur jeu éventuel, vérifiez également le serrage des systèmes à blocage rapide, car il arrive que le moyeu entier bouge dans la fourche ou le cadre et qu'il ne s'agisse pas d'un jeu de roulement. Si les moyeux présentent du jeu, faites-le rectifier à temps, sinon les moyeux risquent d'être endommagés de manière irréversible.

## Boîtier de pédalier

Les vélos LEVIT sont équipés d'un boîtier de pédalier encastré. Si le boîtier de pédalier ne tourne pas régulièrement ou a du jeu, ou si vous entendez des bruits anormaux, il faut le remplacer rapidement.

## 2.6 Fourche suspendue et suspension arrière

### Fourche suspendue

La plupart des modèles de vélos LEVIT sont équipés d'une fourche suspendue, qui sert à absorber les irrégularités et permet un meilleur contact entre le vélo et le sol. De nombreux cyclistes pensent que la fourche suspendue est trop souple après leur première sortie. N'oubliez pas que la façon dont les fourches suspendues sont construites ajoute du confort à la conduite, en absorbant les irrégularités du terrain.

Vous n'aurez besoin d'une fourche plus rigide que si la fourche saute souvent en butée. Il est possible de modifier la rigidité de certains types de fourche en gonflant la chambre à air à une pression plus élevée, ou en remplaçant certains composants internes (ressort



plus dur/plus souple). Sur certains modèles de fourche on a la possibilité de régler la rigidité de la fourche en augmentant la tension du ressort à l'aide de la molette de réglage située sur la couronne.

Le réglage du fonctionnement dans le sens inverse sert à limiter le rebond excessif de la roue avant sur le sol. Certaines fourches possèdent deux niveaux de réglage de la sensibilité à la compression, pour une compression lente au freinage ou le pédalage en position debout et pour des impacts rapides par le bas. Même certaines fourches moins chères disposent d'un système de verrouillage complet, soit par un levier sur la couronne, soit à distance depuis le guidon. Étudiez toujours attentivement le mode d'emploi de votre fourche pour vous assurer que vous pouvez l'utiliser au maximum de ses capacités. Ne roulez jamais sur un terrain difficile avec une fourche bloquée, vous endommageriez inutilement les composants internes et les joints de la fourche.

Pour un bon fonctionnement de la fourche, maintenez les pattes de la fourche propres et lubrifiées en permanence (n'utilisez pas de lubrifiants contenant du téflon). Confiez toute autre réparation ou entretien à un mécanicien expérimenté. Lorsque vous lubrifiez les pattes intérieures de la fourche par pulvérisation, veillez à ne pas arroser la jante (freins sur jante) ou le disque de frein à disque. Lorsque vous lavez le vélo, évitez d'appliquer de l'eau sur les joints d'étanchéité de la fourche pour empêcher l'eau de pénétrer.

## **Suspension arrière**

Les modèles de vélos LEVIT à suspension double peuvent utiliser deux types d'unité de suspension arrière (amortisseur) - ressort hélicoïdal et chambre à air. Avec le premier type, la rigidité du ressort peut généralement être facilement ajustée à l'aide d'un écrou situé à une extrémité du ressort. L'absorption des chocs est généralement hydraulique. Dans le deuxième type avec une chambre à air, la suspension peut être réglée par la pression de l'air dans la chambre à air. Cette pression doit être contrôlée régulièrement. L'amortisseur contient une très petite quantité d'air sous haute pression. Un gonfleur spécial est utilisé pour régler la pression optimale (en fonction du poids du cycliste). Il est conseillé de laisser le réglage entre les mains d'un mécanicien professionnel. Lorsque vous réglez vous-même l'amortisseur, suivez toujours le manuel du fabricant du type en question.

## **Réglage de la tension de l'unité de suspension arrière - amortisseur de chocs**

La tension détermine la rigidité de la suspension, en d'autres termes le niveau de compression de l'amortisseur lorsque le cycliste est assis sur le vélo. L'amortisseur absorbe non seulement le choc, mais maintient également le vélo en contact avec le sol grâce à la compression initiale, ce qui permet d'obtenir une meilleure traction. La compression initiale optimale est de 15 à 30 % de la course totale. Le réglage s'effectue, comme mentionné ci-dessus, au moyen d'un écrou sur le type de ressort ou en modifiant la pression dans l'amortisseur à air. Vous pouvez connaître le degré de plongée de

l'amortisseur lorsque le vélo est à l'arrêt en vous asseyant prudemment dans la position de conduite et en vérifiant le degré de rétraction de la tige du piston. L'optimum est de 15-30 % de la longueur totale de la tige de piston.

## **Réglage de l'amortissement de l'unité de suspension arrière - amortisseur de chocs.**

La deuxième partie du réglage de la suspension arrière est le réglage de l'amortissement (contrôle du rebond). Ce réglage détermine la vitesse avec laquelle l'amortisseur revient de la compression à sa pleine longueur. Si le vélo rebondit en roulant, ce retour est trop rapide. À l'inverse, un retour lent crée une sensation de manque de suspension arrière. La plupart des amortisseurs sont équipés d'une molette de réglage, dont la rotation ralentit ou accélère intérieurement le flux d'huile et donc ralentit ou accélère le retour (rebond) de l'amortisseur en position de départ. Lorsque la fourche avant et l'amortisseur sont correctement réglés en termes de rigidité et d'amortissement, le mouvement régulier des deux fourches peut être ressenti lorsqu'on roule et que les deux de manivelles sont placées horizontalement.

## **Réglage de la vitesse de compression**

Sur certains amortisseurs et fourches, il est possible de régler le taux de compression, c'est-à-dire la vitesse à laquelle la compression se produit dans la course. Les différents types de terrain ou les changements de temps (température) nécessitent un réglage supplémentaire de l'ensemble du système de suspension du vélo à suspension double. Votre mécanicien doit également prêter attention à la bonne lubrification des pivots ou des roulements du bras oscillant. Vérifiez le serrage des pivots et le jeu éventuel des pivots de la construction arrière ou de l'amortisseur.

Si les pivots ont du jeu ou, au contraire, frottent ou craquent en pédalant, faites vérifier le tout ou remplacer par un atelier vélo pour éviter d'endommager l'amortisseur.



## 2.7 Nettoyage, lubrification et stockage

### Nettoyage

Il est très important de garder le vélo propre pour qu'il fonctionne parfaitement. La saleté et la poussière endommagent les pièces mobiles du vélo, notamment la chaîne, les plateaux, le pignon, le dérailleur avant et les jantes. Si vous roulez sur un terrain boueux, il est essentiel de nettoyer soigneusement le vélo après chaque sortie.

Les nettoyeurs à eau haute pression ne conviennent pas au nettoyage d'un vélo. L'eau peut pénétrer dans les roulements, la haute pression est capable d'éliminer les huiles de lubrification et la vaseline. Le nettoyage manuel du vélo est toujours préférable. N'essayez jamais le vélo sans l'avoir préalablement mouillé à l'eau, sinon la peinture et la surface des composants seront écorchées.

### Quelques conseils pour nettoyer un vélo

Quelques conseils pour nettoyer un vélo Commencez par arroser doucement le vélo avec un tuyau. Utilisez ensuite une brosse douce et de l'eau tiède. Utilisez un produit spécial pour nettoyer la chaîne et suivez les instructions. Il est très pratique d'utiliser un nettoyeur de chaîne mécanique spécial. Après que la chaîne ait suffisamment séché, lubrifiez-la à nouveau. Vous pouvez laver votre vélo plus facilement en utilisant certains produits spéciaux (par exemple Dirtwash, CykloStar, Liqui Moly), que vous vaporisez sur une surface sale ou grasse et que vous rincez ensuite à l'eau. Le nettoyage est l'occasion idéale d'inspecter l'ensemble du vélo - vérifiez les systèmes de freinage et de changement de vitesse, les unités de suspension et assurez-vous que tous les écrous des boulons sont correctement serrés.

### Outils nécessaires à l'entretien de base des vélos

- clé latérale 8 mm, 9 mm, 10 mm et 15 mm (type fin)
- clé Allen 2,5, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12 mm
- clés torx (étoile)
- tournevis plat et cruciforme
- pinces combinées
- kit de collage, démontes pneus
- pompe, de préférence avec jauge de pression



**REMARQUE :** les outils d'entretien ne sont pas inclus avec le vélo acheté !

### Extension de l'équipement supplémentaire :

- riveteuse à chaîne
- extracteur de manivelle (avec clé latérale appropriée)
- clé de calibrage
- des extracteurs ou des clés spéciales pour les cassettes

- clé à écrou fermé 14 (15) mm
- pied de centrage
- jauges d'usure des chaînes et des pignons
- redresseur de disques de frein
- clé dynamométrique

De nombreux travaux d'entretien et de réparation nécessitent des connaissances et des outils spécialisés. Ne commencez jamais un réglage de votre vélo si vous avez le moindre doute sur votre capacité à effectuer la réparation. Un entretien inadéquat peut entraîner des dommages au vélo ou un accident entraînant des blessures ou la mort.

## Lubrification

Faites attention à toutes les parties mobiles du vélo, en particulier la chaîne. Les lubrifiants conçus pour les automobiles et les motocyclettes ne conviennent pas pour les vélos. Il est préférable de lubrifier la chaîne le soir afin que le lubrifiant ait le temps de pénétrer dans la chaîne. Le matin, il est conseillé d'essuyer l'excédent de lubrifiant, cela peut empêcher dans une certaine mesure une trop grande quantité de saleté de coller.

Vérifiez régulièrement et à temps le graissage et le nettoyage des fourches suspendues et des amortisseurs, toujours après environ 50 heures d'utilisation ou dans des conditions difficiles (eau, boue) immédiatement avant la prochaine sortie, cela évitera des dommages permanents à la fourche. S'ils sont sur la fourche, n'oubliez pas de nettoyer également les capuchons anti-poussière à l'intérieur !

Ne lubrifiez pas trop le dérailleur arrière et le dérailleur avant. Si l'on utilise trop de lubrifiant, la saleté et la poussière s'accumulent, ce qui nuit à un fonctionnement optimal.

Évitez d'appliquer du lubrifiant sur les jantes, les patins de frein ou le disque de frein, cela pourrait être très dangereux. Il est conseillé de lubrifier de temps en temps les pivots des leviers et des mâchoires de frein. Ne jamais appliquer de graisse sur les freins à disque !!!!.

La lubrification des câbles (câbles de frein, dérailleur et Bowdens), des moyeux, du jeu de direction, du pédalier et des pédales doit être confiée à un mécanicien expérimenté. Ces composants doivent être démontés, nettoyés, lubrifiés, réassemblés et réglés.

## Stockage

Il n'est pas conseillé de laisser le vélo exposée aux intempéries. Protégez-le de la pluie, de la neige et du soleil. Lorsque vous stocker votre vélo pour une longue période, suspendez-le pour éviter d'endommager les pneus.

Ne placez pas le vélo sur son côté droit, cela pourrait endommager le dérailleur et contaminer la chaîne avec des saletés grossières.



## 2.8 Calendrier d'entretien

Dans le mois qui suit l'achat et l'utilisation de votre vélo LEVIT (après avoir parcouru environ 100 km), remettez-le à votre revendeur pour un réglage sous garantie. Cela permettra de s'assurer que tous les composants fonctionnent correctement. Si vous roulez fréquemment et surtout sur des terrains difficiles et parfois boueux, suivez le calendrier d'entretien suivant.

### Après chaque trajet

- Vérifiez les freins, le changement de vitesse et les fourches de suspension.
- Vérifiez la facilité de rotation des roues, du guidon et de la chaîne de pédalier.
- Vérifiez les fixations rapides.
- Vérifiez l'étanchéité du système de freinage hydraulique.

### Chaque semaine ou après 200 km

- Vérifiez la pression des pneus.
- Lubrifiez la chaîne.
- Vérifiez l'alignement des jantes des roues.
- Vérifiez que tous les boulons sont bien serrés.
- Vérifiez le serrage des câbles des freins et contrôlez le niveau d'usure des patins.
- Vérifiez l'usure des plaquettes et le centrage du disque dans le cas de freins à disque.

### Chaque mois

- Lavez, séchez et préservez le vélo, effectuez une inspection générale complète.
- Contrôlez l'allongement de la chaîne avec un jauge (à partir de 700 km), remplacez une chaîne étirée.
- Nettoyez la chaîne, tous les pignons et re-lubrifiez la chaîne lorsqu'elle est sèche.
- Vérifiez l'usure de la bande de roulement et l'endommagement des côtés du pneu.
- Vérifiez l'usure des patins de frein.
- Vérifiez l'absence de fuite d'huile au niveau de la fourche de suspension.
- Vérifiez la pression d'air au niveau de la fourche de la suspension à air (amortisseur arrière), regonflez-la si nécessaire.
- Vérifiez la fixation de la selle, les fixations rapides de la tige de selle et des roues.
- Nettoyez et traitez les pattes intérieures de la fourche de suspension au-dessus des joints râcleurs avec de l'huile silicone en spray.
- Nettoyez et soignez la tige du piston de l'amortisseur avec un spray d'huile de silicone.
- Lubrifiez les pivots des leviers de frein.
- Lubrifiez les pivots de frein.
- Lubrifiez les pivots du dérailleur arrière et du dérailleur avant.
- Lubrifiez les embouts des gaines.

## Tous les 3 mois

- Vérifiez le serrage des écrous et des vis.
- Nettoyez le tube de selle, ou lubrifiez-le légèrement pour éviter les grincements. Pour les tiges de selle en carbone, nettoyez-les ou utilisez une vaseline spéciale pour éviter les grincements et les enfoncements dans le cadre.

## Tous les 6 mois

Un mécanicien expérimenté doit effectuer un entretien général :

- Centrer les roues.
- Lubrifier et régler les câbles de frein et les gaines.
- Remplacer les sabots ou les plaquettes de frein usés.
- Lubrifier et régler les câbles du dérailleur arrière et du dérailleur avant (gaines et câbles).
- Lubrifier les moyeux.
- Lubrifier les pivots des mâchoires de frein.
- Lubrifier le jeu de direction.
- Lubrifier et vérifier l'absence de jeu dans le pédalier.
- Remplacer la chaîne si nécessaire (si vous remplacez la chaîne tardivement, vous devrez peut-être aussi remplacer les plateaux et le pignon).
- Vérifier et remplacez les plaquettes de frein sur les freins à disque si nécessaire.
- Lubrifier les roulements des pédales.
- Pour les freins à disque hydrauliques, remplacer la cartouche si nécessaire (une fois tous les 24 mois suffit) ou purger le système.



**Le vélo, comme tous les composants mécaniques, est sujet à l'usure. et des efforts mécaniques élevés. Des matériaux et des composants différents peuvent réagir différemment l'usure ou la contrainte. Si la durée de vie théorique d'un composant est dépassée, il peut se briser soudainement et éventuellement causer des blessures du cycliste. Toute forme de fissure, de rainure ou de décoloration dans les zones fortement exposées indique que la durée de vie du composant a été atteinte et qu'il doit être remplacé. Le fabricant n'assume aucune responsabilité pour les dommages matériels ou corporels causés par l'utilisation du vélo, en particulier les dommages causés par une manipulation ou un entretien inappropriés.**

**Sachez que lors de l'utilisation normale et lors de l'entretien du vélo, il existe un risque accru avec des cheveux longs (cheveux enroulés dans axes, etc), et de pincement des doigts et d'autres parties du corps dans les pièces tournantes (par exemple, les disques de frein ou la cassette et la chaîne).**



## 3. Garantie

La garantie est prévue pour les défauts que l'objet de la vente a au moment de son acceptation par l'acheteur. Il est important de n'utiliser que des pièces d'origine, en particulier les pièces critiques pour la sécurité (fourche avant, guidon, tige de guidon, tige de selle, sabots de frein, plaquettes de frein et porte-plaquettes de frein, gaines, tuyau de frein hydraulique et leviers de frein).

Valeurs de couple de serrage des vis recommandées. Les valeurs sont données en newton-mètres (Nm) :

- Potence du guidon : 4–8
- Potence à la colonne : 5–8
- Verrouillage de la selle avec un seul boulon : 17
- Collier de serrage de selle : 4–8
- Pédales à la manivelle : 35
- Écrous des roues : 20–25

### 3.1 Garantie des pièces individuelles

#### Cadre et fourches

La garantie couvre le matériau, ses joints et la rouille. En principe, elle ne peut pas être appliquée aux dommages causés par un accident ou une réparation non professionnelle. Il est impératif que le cadre soit dans sa peinture d'origine. Le fabricant ne peut être tenu responsable des procédés de fabrication d'autres entreprises (sablage, nouvelle peinture, etc.).

#### Fourches de suspension et amortisseurs

La garantie couvre les défauts de matériel et de fabrication existant au moment de la réception. Le critère d'acceptation d'une réclamation pour une fourche suspendue fissurée est l'intégrité de la géométrie des pattes intérieures et extérieures. Les défauts tels que le jeu ne peuvent pas être réclamés s'il y a de la saleté et de l'eau dans la fourche qui causent des dommages, ainsi que la flexion du pivot de la fourche ou les dommages à la couronne dus à des accidents et à la surcharge. Le non-fonctionnement de l'amortissement ou tout autre dommage dû à la conduite sur un terrain difficile avec une suspension bloquée n'est pas non plus accepté.

Les défauts de l'unité de suspension arrière qui présentent des dommages à la géométrie de l'unité (collision ou surcharge due à un mauvais réglage) et des fuites d'air ou d'huile dues à la pénétration de saletés et d'eau sous les joints, des rainures dans les pièces coulissantes et la corrosion ne peuvent être acceptés.

#### Direction

La garantie porte sur les défauts de matériaux ; la déformation des pivots de la fourche lorsque la potence est trop serrée ou la déformation de la potence lorsqu'elle est sortie au-delà du repère d'extension maximale ne sont pas acceptées. Le fonctionnement de la bicyclette nécessite l'inspection et la définition du jeu de la direction - les chemins de roulement déplacés, corrodés ou contaminés ne peuvent pas être réclamés.

## **Boîtier de pédalier**

Les défauts de matériaux et le traitement thermique sont couverts par la garantie. Le réglage de routine du jeu n'est pas couvert par les réparations sous garantie. De même, les filets déformés ou arrachés des composants et l'axe carrée ou multi-angulaire du pédalier / des manivelles endommagées ne sont pas admissibles. Les chemins de roulement usés et les pièces corrodées ne sont pas couverts par la garantie. Contrôlez et réagissez à temps contre tout desserrage.

## **Pédales**

La garantie couvre les défauts démontrables du matériel. L'usure due à l'utilisation, le desserrage ou la rupture des joints de cadre de pédale ou la flexion du pivot causée par un choc ne constituent pas des motifs d'acceptation d'une réclamation. Les réglages du bruit de la pédale et du jeu ne sont pas couverts par la garantie, mais font l'objet d'un service après-vente. Attention au desserrage des parties mobiles des pédales automatiques, vérifiez le bon serrage. La perte de pièces détachées n'est pas couverte par la garantie.

## **Roues**

Les défauts matériels (jante, moyeu, pignon, essieu fissurés), y compris les défauts de surface, sont couverts par la garantie normale. Le critère d'acceptation de la garantie du jeu de fonctionnement et du bruit du pignon est sa fonctionnalité. Les chemins de roulement usés, la pénétration de saletés dans le pédalier, les roulements du moyeu et les pièces corrodées ne sont pas couverts par la garantie.

## **Freins, changement de vitesse, dérailleurs**

Les défauts matériels sont couverts par la garantie. Les réglages ne sont pas couverts par la garantie. Le stockage, la manipulation et la conduite peuvent modifier les réglages et un réglage correct fait partie de l'entretien normal. Le passage des vitesses, en particulier avec les leviers de vitesses, requiert de la sensibilité. Toute rupture du mécanisme ne peut être couverte par la garantie.

## **Selle, tige de selle**

Les défauts matériels sont reconnus et évalués en termes de performance de la fonction. Les rayures causés par le glissement de la tige de selle dans le tube de selle ne peuvent pas être réclamés. Une réclamation pour une tige de selle n'est pas acceptée si elle a été prolongée au-delà de la marque d'extension maximale. La garantie ne peut être réclamée pour la flexion de la tige de selle due à un accident ou à une surcharge après un saut, la flexion des rails de selle, la déchirure de la selle, etc.

## **Chaîne**

Le défaut matériel, la rupture du lien de chaîne sont couverts par la garantie. L'usure causée par l'utilisation n'est pas couverte par la garantie. La garantie ne couvre pas la rupture de la chaîne due à un passage des vitesses intempestif et forcé (déconnexion au niveau de l'axe), la déformation due à l'utilisation (torsion excessive), l'usure de fonctionnement (étirement) et la négligence de l'entretien (corrosion, frottement dû à la saleté, etc.).



## Réflecteurs, couvercle de protection de plateau, protecteur de rayon

Les pièces cassées ou brisées ne sont pas couvertes par la garantie.

## Freins à disque

La garantie couvre les défauts de fabrication ou de matériel. Les dommages causés par un accident, une négligence de l'entretien ou une réparation incorrecte ne peuvent être



pris en garantie. Utilisez toujours du liquide de frein du même fabricant que celui qui a produit les freins de votre vélo. C'est le seul moyen de garantir le parfait fonctionnement de vos freins. Les liquides de frein diffèrent dans leurs propriétés à tel point qu'ils peuvent causer de sérieux dommages à l'ensemble du mécanisme de freinage.

## 3.2 Garanties

Le vendeur (ci-après dénommé « l'entreprise ») accorde au premier propriétaire du vélo une garantie sur le produit acheté, conformément à la réglementation en vigueur. Le cadre du vélo est couvert par la garantie uniquement dans sa peinture d'origine.

### Garanties limitées

Les garanties sur le cadre et les composants ne couvrent pas les défauts causés par l'utilisateur, au non-respect des instructions du manuel, à l'usure, à l'utilisation à des fins auxquelles le cadre et les composants ne sont pas destinés (course de haut niveau, sauts extrêmes et autres utilisations non standard). Le fabricant et le distributeur ne peuvent être tenus responsables des blessures résultant de l'utilisation des vélos et de leurs composants.

Chacun est personnellement responsable de tout dommage ou atteinte causée par une utilisation irresponsable du vélo et de ses composants.



**AVERTISSEMENT ! Vérifiez toujours soigneusement le cadre du vélo et tous ses composants avant et après chaque sortie.**

**Le fabricant certifie que le vélo du type et du numéro de série indiqués est conforme aux normes et règlements techniques nationaux. Les vélos LEVIT sont conformes à toutes les règles de circulation routière.**

### Réclamation

Les réclamations ont toujours pour base 'un défaut, qui peut être résolu par le remplacement de pièces, la réparation ou l'ajustement professionnel. La réparation garantit que le client peut à nouveau utiliser le produit comme il se doit.

### Conditions de garantie

- Le vélo doit être vendu monté en parfait état, réglé, ajusté et prêt à rouler.
- Le produit doit être utilisé uniquement pour l'usage pour lequel il a été fabriqué.
- Pour faire valoir la garantie, le client doit présenter un vélo complet et propre, une déclaration de garantie confirmée ou un document de vente (facture).



## Le droit d'appliquer la garantie s'éteint :

- S'il est établi que le dommage au produit n'a pas été causé par le fabricant mais par l'utilisateur (réparation non professionnelle, charge extrême, stockage inapproprié, etc.)
- Si la demande de prise en charge de la garantie est faite au-delà du délai d'application de la garantie.
- Si le produit n'a pas été correctement utilisé et entretenu conformément au mode d'emploi.
- Si une déclaration de garantie dûment remplie n'a pas été présentée lors du recours à la garantie.
- Si les défauts causés par l'usure normale ou l'usure excessive causée par la négligence du contrôle et le manque d'entretien ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.



**NOTE :** il est fortement recommandé de faire inspecter et régler le vélo par le service après-vente de l'entreprise après avoir parcouru 100 km ou dans le mois qui suit la réception du vélo LEVIT. Cette inspection peut révéler des défauts et aidera à l'ajustement de la qualité des composants après cette première manipulation.

## Conditions de garantie pour les roues, les cadres et les composants

La garantie LEVIT s'applique dans le cadre de la réglementation en vigueur dans le pays dans lequel le vélo LEVIT a été acheté.

Les vélos et les cadres (cadre et suspension arrière) LEVIT sont garantis contre les défauts de fabrication des matériaux ou le processus de fabrication pour une période de deux ans pendant la quelle le vélo est utilisé par le propriétaire initial. La date de l'achat initial au détail est déterminante. La garantie sur les vélos des séries dirt mtb, bmx et enduro ne s'applique pas aux vélos achetées et utilisées à des fins de location.

Composants : Toutes les autres parties et accessoires, les composants de la suspension, les accessoires du cadre et les traitements de surface (peinture et étiquettes) sont garantis contre tout défaut de fabrication et du matériel pendant une période de deux ans à compter de la date d'achat au détail originale. Les fourches suspendues ne sont pas couvertes par cette garantie, mais sont couvertes par une garantie séparée du fabricant.

## Conditions de garantie

La garantie prévoit une responsabilité pour les défauts du produit. LEVIT bicycles ne garantit en aucun cas que le produit ne peut être endommagé ou détruit ou que le produit est apte à remplir sa fonction sans limitation de temps, indépendamment du mode d'utilisation ou de l'usure.

Cette garantie s'applique uniquement au propriétaire initial du vélo LEVIT et n'est pas transférable aux propriétaires suivants.

Afin de pouvoir évaluer une demande de garantie, le vélo doit être déposé chez un détaillant de vélos LEVIT agréé, à l'endroit même où il a été acheté.

Le vélo doit être monté et doit être accompagné de la facture d'achat en original avec la date. (Conservez le document dans un endroit sûr).

Cette garantie s'applique aux vélos achetés dans un état entièrement assemblé et réglé chez un détaillant de vélos LEVIT agréé.

Cette garantie ne s'applique pas si le vélo a été négligé, réparé de manière inadéquate, entretenu de manière inadéquate, altéré, modifié, impliqué dans un accident ou soumis à d'autres manipulations et stockages anormaux, excessifs ou inadéquats.

La garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'usure normale, ou des effets du temps, ni les dommages occasionnés par une utilisation non prévue par le constructeur. Quand il s'agit d'une usure normale, il est de la responsabilité du propriétaire ou de son utilisateur d'inspecter le vélo et de le maintenir en état de marche.

# LE VOYAGE EST LA DESTINATION



**LEVIT**



[levit.com](https://levit.com)