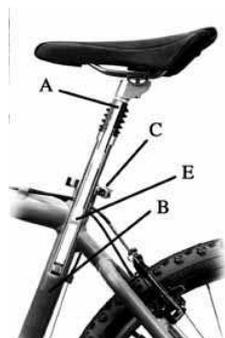


MANUEL D'INSTRUCTIONS

Avant d'utiliser votre bicyclette, lisez attentivement ce manuel car il présente des indications utiles de préparation ainsi que quelques suggestions de maintenance.

GENERALITES



A – SELLE

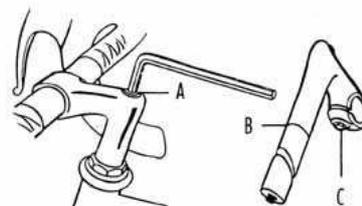
Dévisser l'écrou ou le système de serrage rapide (C), hausser ou baisser la selle jusqu'à la position souhaitée (respecter la hauteur minimum d'insertion « STOP » (B et E)) et resserrer correctement (Couple de serrage 1,8 – 2,3 Kg.m).

A noter : La fixation de l'ensemble Selle-tige de selle au Cadre doit être ferme afin de ne pas bouger en cours d'utilisation.

B – GUIDON

Desserrer la vis de bridage de la tige du guidon (A), hausser ou baisser jusqu'à la hauteur souhaitée (respecter la hauteur minimum d'insertion « STOP » (B)), aligner avec la roue Avant et resserrer correctement (Couple de serrage 1,8 – 2,3 Kg.m).

A noter : La fixation du guidon à la fourche doit être ferme afin de ne pas bouger en cours d'utilisation.



L ou R



C – PÉDALES

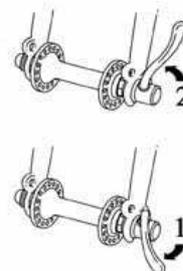
Enlever les pédales, les retourner du côté extérieur et bien serrer, afin d'assurer toute sécurité, respecter l'indication des pédales (R – côté droit et L – côté gauche)

A noter : Vérifier/Réajuster les pédales à chaque utilisation.

D – ROUES

Centrer correctement les roues, serrer simultanément et de manière équilibrée des 2 cotés (Couple de serrage 3 – 4 Kg.m). Si la roue est équipée d'un système de serrage rapide, centrer la roue et fermer la vis de façon à ce que l'inscription « closed » reste visible.

A noter : Assurez-vous que les roues sont bien centrées et serrées.



E – LUBRIFICATION

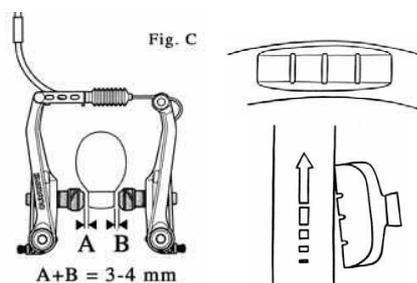
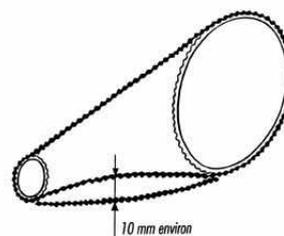
Pour un bon fonctionnement des freins et des vitesses, les câbles doivent être lubrifiés régulièrement avec de l'huile fine. Il en va de même pour la chaîne (préférez pour celle-ci des graisses colorées)

A noter : Le lubrifiant doit permettre une bonne protection contre l'usure et la corrosion et éviter l'adhérence de poussières.

F – CHAÎNE

La chaîne doit toujours être tendue et permettre une rotation libre du système de transmission.

A noter : Pour les bicyclettes équipées de vitesses, la tension de la tige lâche (inférieure) est assurée par le sélecteur de vitesses arrière.



G – FREINS

Respecter l'affinage d'usine.
Régler la tension des câbles (en utilisant les mécanismes de réglage manettes ou des fers à cheval) de façon à ce que les plaquettes ou patins restent à environ 2 mm de la surface de freinage du bandage de la roue, et vérifier le serrage des vis de fixation de l'ensemble du système de freinage.

A noter : Pour une meilleure sécurité contrôler régulièrement le bon fonctionnement des freins. Vérifier régulièrement l'état des plaquettes et patins de freins.

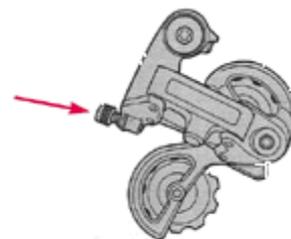
H – VITESSES

Les vitesses permettent d'optimiser les performances de la bicyclette. Elles doivent donc être utilisées convenablement :
Utiliser les vitesses basses pour des montées et des chemins accidentés.

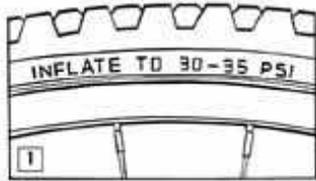
Utiliser des vitesses hautes pour les descentes ou terrains plats

Une mauvaise utilisation des vitesses provoque une plus grande difficulté, une faible durabilité et un mauvais fonctionnement.

A noter : Ne pas passer les vitesses à l'arrêt sous peine de détériorer la chaîne, les pignons ainsi que le dérailleur. Éviter de tourner le pédalier dans le sens inverse de celui de la marche.
La molette arrière du dérailleur permet de retendre le câble.



I - PNEUS



Les pneus doivent être maintenus gonflés à la pression indiquée sur les cotés afin de procurer confort et sécurité. Des pneus sous-gonflés s'usent également plus vite.

Les pneus doivent être remplacés chaque fois que la surface de roulage présente des signes d'usure qui affectent l'adhérence normale.

SPECIFICITES BMX



Sur un BMX, le câble des freins avant passe à l'intérieur de la fourche pour ressortir sur le dessus du jeu de direction, c'est le premier élément pour permettre une rotation du guidon à 360 °



Sur un BMX, le frein arrière est actionné par un « ROTOR » qui est le second élément permettant une rotation du guidon à 360 °

Ce « ROTOR » est actionné :

- par 2 câbles reliés (par le dessus du rotor) à la manette de frein
- par 2 câbles reliés (par le dessous du rotor) au frein AR

Chacun de ces câbles est fixé solidement au rotor via 2 plateaux dans lesquels viennent se visser les embouts des gaines de câble filetés, les embouts ronds des câbles eux même venant trouvé place dans les échancrures des parties haute et basse du rotor.



Voilà à quoi ressemble un câble de frein AR classique de BMX qui se sépare en 2 pour pouvoir actionner le Rotor.



Pour placer les câbles de frein dans les manettes de frein, il faut :

L'embout du câble (de forme spécifique) va venir se loger dans l'emplacement prévu à cet effet pour le bloquer et ainsi permettre l'actionnement du frein.

Ensuite, Aligner les échancrures de la manette, de l'écrou et de la vis de butée de la gaine du câble afin que le câble puisse venir se mettre en place dans la manette.



Les repose pieds (ou « Pegs ») Se positionnent sur les axes de roue Avant, Arrière ou sur les 2.

Le montage des pegs est expliqué avec schéma dans l'annexe 4. Certains sont filetés pour guider sur l'axe mais d'autres ne le sont pas, ce qui ne gêne en rien le montage et la solidité de l'ensemble.



La potence d'un BMX n'a souvent pas de « plongeur » et ne se règle donc pas en hauteur. Cette contrainte est liée à l'importance de la solidité de cet élément sur un BMX (sauf BMX dits de loisirs) ainsi qu'au passage du câble de frein AV.

Le guidon s'y fixe à l'aide d'une plaque serrée par 4 vis (6 pans le plus souvent)

GARANTIES

	Garanties	Hors garanties
Cadre et Fourche	<ul style="list-style-type: none"> - Rupture/Fracture et déformations à condition qu'elles ne soient pas causées par des chocs et/ou des surcharges. 	<ul style="list-style-type: none"> - Déformations, fracture et rupture dues à des chocs, des surcharges et à une mauvaise utilisation - Oxydation / corrosion dues à une mauvaise utilisation en milieux salins et/ou corrosifs.
Jantes	<ul style="list-style-type: none"> - Gauchissements supérieurs à 2 mm lors du déballage. - moyeux grippés (6 mois) - Jonction de bandages - Cassure de rayons (1 mois) 	<ul style="list-style-type: none"> - Gauchissement des roues causé par un mauvais usage ou abusif, des chocs ou des surcharges. - Axes avec un filetage broyé par des serrages et de desserrages successifs des écrous et/ou des serrages rapides. - Cassure des rayons qui ne sont pas dues à une utilisation normale (accidents).
Pneus	<ul style="list-style-type: none"> - Décollement de la bande de roulage et/ou latérale (1 mois). 	<ul style="list-style-type: none"> - Usure à l'usage - Crevages et fissures dus à l'usage et à l'exposition prolongée au temps et non respect de la pression de gonflage. - Utilisation de produits de nettoyage inadéquats (agression chimique).
Sélecteur de vitesses	<ul style="list-style-type: none"> - Rupture/Fracture des dispositifs de fixation à condition de ne pas être dus à des chocs. 	<ul style="list-style-type: none"> - Déformation du sélecteur avant. - Déformation du sélecteur arrière - Pannes dues à une mauvaise maintenance (assembler/démonter)
Manettes et poignées	<ul style="list-style-type: none"> - Rupture/Fracture (sans traces de chocs). 	<ul style="list-style-type: none"> - Rupture des câbles et/ou des têtes. - Rupture/Fracture causées par des chocs/chutes.
Jeux pédalier / Direction	<ul style="list-style-type: none"> - Rupture/Fracture ou déformation de l'ensemble manivelle et engrenage roue. - Oxydation des boîtes. - Roulements/Sphères grippées. 	<ul style="list-style-type: none"> - Endommagement du filetage des pédales, de l'ensemble manivelle et engrenage et des axes, causé par une mauvaise maintenance (par manque de serrage/de réglage régulier des pédales et/ou de l'ensemble manivelle et engrenage en vue de supprimer d'éventuels jeux). - Un mauvais assemblage/démontage. - Endommagement du jeu de direction faute de ne pas avoir été resserré.
Selle / Tige de selle	<ul style="list-style-type: none"> - Rupture de la structure et de la coque de selle. - Rupture/Fracture/Déformation de la tige de selle. 	<ul style="list-style-type: none"> - Usure du revêtement de la selle causé par l'utilisation normale. - Rupture du revêtement non causée par une utilisation normale. - Déformation/Rupture/Fracture de la tige de selle causée par un non respect de la marque d'insertion minimum. - Rayures sur la tige et usure sur les rainures de la coque de la selle.
Guidon / Tige guidon	<ul style="list-style-type: none"> - Rupture/Fracture/déformation à condition de ne pas avoir été causée par un choc et/ou une surcharge. 	<ul style="list-style-type: none"> - Déformations, fracture et rupture dues à des chocs, des surcharges et à une mauvaise utilisation - Oxydation / corrosion dues à une mauvaise utilisation en milieux salins et/ou corrosifs.
Chaîne	<ul style="list-style-type: none"> - Rupture/Fracture. - Dégrappage 	<ul style="list-style-type: none"> - Rupture/Fracture/Dégrappage causés par des accidents/chocs, des surcharges et une mauvaise utilisation des vitesses. - Rupture/Fracture/Dégrappage causés par une utilisation abusive/de compétition - Oxydation due à une utilisation en milieu salin, un environnement corrosif ou des lavages/Nettoyages au jet de pression, ainsi que l'usage de produits abrasifs et/ou corrosifs. - Usure de la chaîne.
		<ul style="list-style-type: none"> - Rupture/Fracture/Déformations causées par des accidents/chocs, des surcharges et une utilisation abusive ou mauvaise et en niveau de compétition. - Oxydation due à une utilisation en milieu salin, un environnement corrosif ou des lavages/Nettoyages au jet de pression, ainsi que l'usage de produits abrasifs et/ou corrosifs. - Usure des patins de freins, des câbles de vitesses et de freins. - Détérioration du filetage due à un serrage/desserrage fréquent. - Système d'éclairage / Reflectorisations.

Tous les vélos sont garantis 1 an sauf indication contraire et indication particulière figurant dans le tableau des garanties.

Les composants portant un signe évident de défaut de fabrication, réparés ou remplacés, ne conduiront pas au prolongement de la garantie.

La garantie est annulée si des réparations sont effectuées par des techniciens non habilités à cette fin.

La garantie n'est pas valable pour une mauvaise utilisation, une utilisation abusive ou en compétition.

La garantie n'est applicable qu'à des bicyclettes gardant les caractéristiques et les spécifications de fabrication.

A VERIFIER REGULIEREMENT :

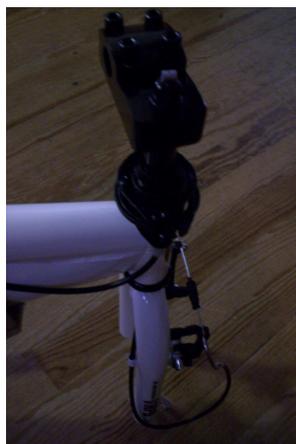
- Serrage de la selle
- Serrage du guidon
- Fonctionnement des vitesses
- Efficacité du système de freinage
- Serrage de l'ensemble pédalier
- Ajustement du jeu de direction
- Lubrification et état de conservation des câbles et de la chaîne
- Gauchissement des rayons et tension des rayons
- Serrage général des écrous et vis
- Etat de conservation et pression des pneus

A RESPECTER SCRUPULEUSEMENT :

- Recommandations de ce livret
- Règles de circulation
- Distances de sécurité
- Circulation en file indienne
- Anticipation des problèmes

BONNE ROUTE !

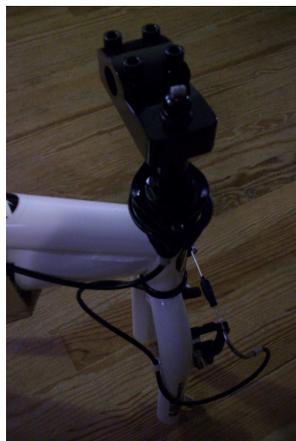
ANNEXE 1 – Montage du câble de frein AV pour fonctionnement du système 360°



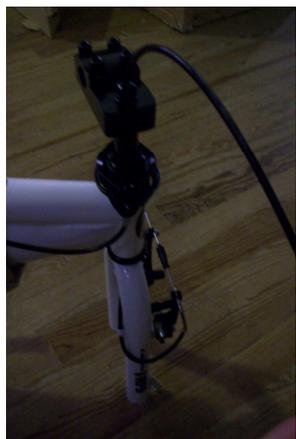
Le câble de frein AV passe à l'intérieur de la potence afin de laisser libre les mouvements de la roue avant par le système 360°.

Le montage du frein avant ne nécessite aucun démontage du BMX. En effet, le câble de frein passe tout entier à l'intérieur de la potence. Il faut simplement veiller à bien passer le câble de frein par le haut car la butée qui vient se prendre dans le levier de frein ne passe pas, à l'inverse du câble, à travers la potence.

Lorsque la roue avant est démontée, afin d'éviter que le câble ne se « ballade » il est d'usage de le repousser à travers la fourche comme ci-contre, l'arrêt de gaine et l'embout du câble empêchent le tout de descendre plus bas.



Pour récupérer le câble et le fixer dans le levier, il convient tout d'abord de donner du « mou » à la gaine au niveau de la fourche car le passage est assez contraignant et il est très difficile de tirer dessus depuis le haut de la potence. Il convient donc de pousser le câble par le dessous pour le faire ressortir.

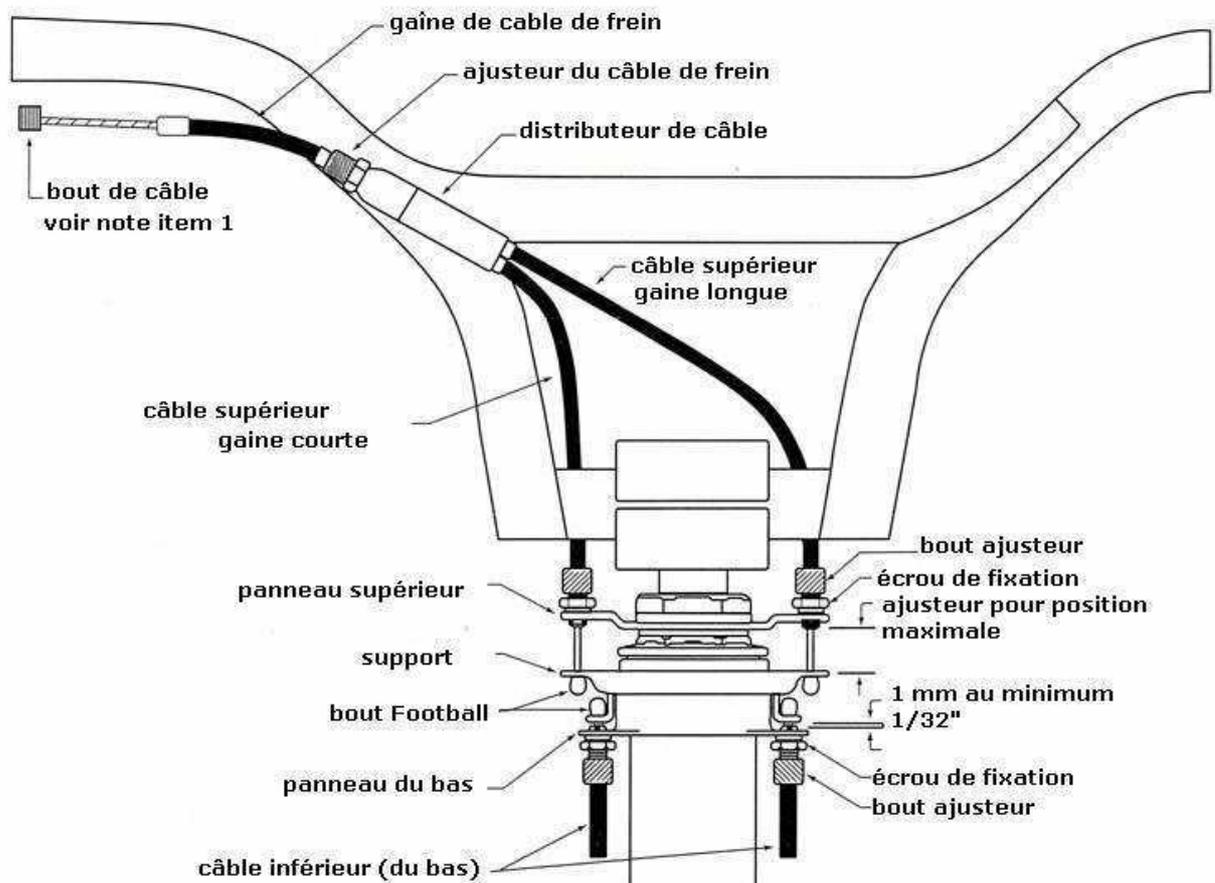


Une fois cette opération effectuée, il est désormais possible de tirer le câble à partir du dessus de la potence afin de l'emmener jusqu'au levier de frein.

L'idéal pour fixer la butée dans le levier est de défaire le câble au niveau des étriers puis de refixer le câble une fois la roue AV remontée pour obtenir un bon réglage des patins.

ANNEXE 2 – Schéma détaillé du système 360°

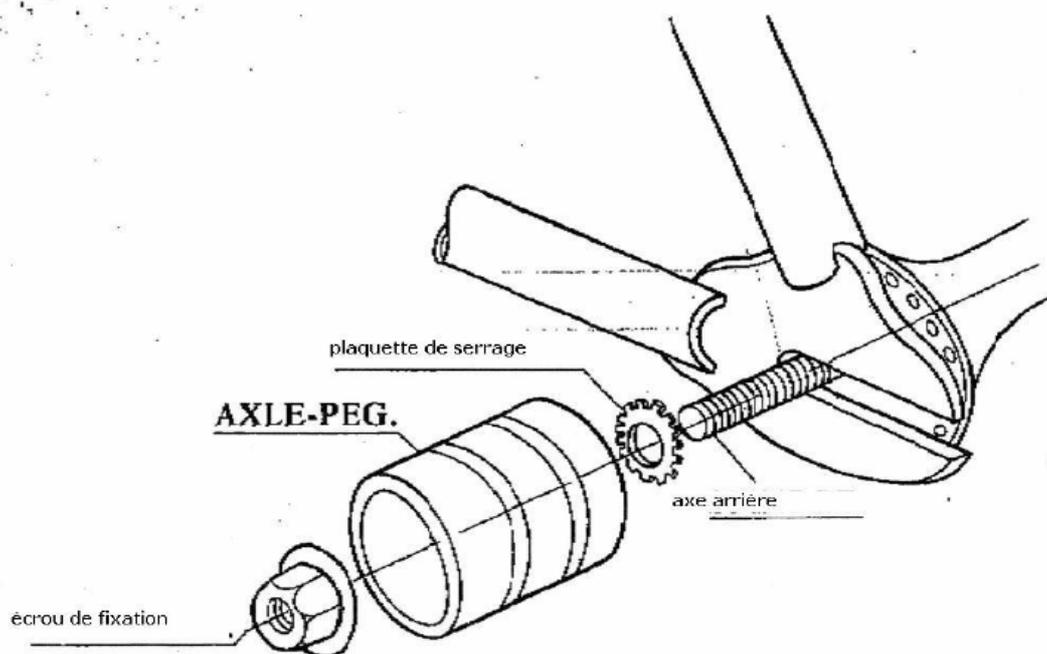
Montage et ajustage du câble de frein arrière au rotor BMX



ANNEXE 3 – Montage PEGS

Le Montage des Axle Pegs

- (1) Enlevez l'écrou de l'axe arrière
- (2) Prenez la plaquette de serrage et mettez-la sur l'axe
- (3) Montez l'axe peg sur l'axe
- (4) Mettez l'écrou de fixation et serrez-la avec une clé



ANNEXE 4 – Démontage et entretien du pédalier

Les BMX sont pour la plupart équipés de pédalier « monobloc » particulièrement rigides pour résister aux chocs dus à une utilisation souvent violente du matériel.

Les séries plus haut de gamme pour la compétition sont quant à elles équipées de boîtiers de pédaliers plus classique avec un axe et des fixations de manivelles gauche et droite avec des crans, là encore pour une question de rigidité (on n'utilise pas sur des BMX les axes carrées classiques à l'exception des modèles pour enfants sans rotor),

L'axe de pédalier Monobloc à l'avantage important de se démonter/remonter très facilement avec peu d'outils et tout cas aucun outillage spécifique.

En effet, les cuvettes internes sont intégrées au niveau du cadre et le filetage de maintien des roulements est directement intégré aux manivelles, de sorte qu'avec une simple clé plate (écrou de 32 le plus souvent) ou une pince multiprise classique, il est possible de serrer/desserrer les écrous,

Voici dans l'ordre l'éclaté des pièces composant un pédalier Monobloc :



Pédalier
Plateau
Rondelle de positionnement
Cuvette externe
Roulement droit
Roulement gauche
Cuvette externe
Rondelle de positionnement
Écrou de fixation

Toutes ces pièces une fois démontées peuvent être remontées dans le bon ordre sans aucune difficulté, Lorsque l'on effectue un démontage, il convient d'en profiter pour nettoyer les éléments et les regraisser convenablement avant remontage.

Voici dans l'ordre la procédure de démontage :



On commence toujours par le coté gauche du pédalier (photo 1) – On retire à l'aide d'une clé plate de 32 ou 36 selon les modèles l'écrou de fixation – Si pas de clé aussi grande à disposition, il convient d'utiliser une pince multiprise classique qui fera parfaitement l'affaire ou une clé à molette avec une mâchoire suffisamment grande. Une fois l'écrou enlevé (photo 2) on peut ensuite retirer la rondelle de positionnement (photo 3)



Dès lors, on retire la cuvette du roulement qui est filetée et vissée sur l'axe du pédalier monobloc. Si la cuvette ne vient pas simplement à la force des doigts, on constate que ces cuvettes sont équipées de 2, 3 ou 4 rainures selon les modèles qui permettent soit d'utiliser un outil adhoc spécialement conçu pour les retirer, soit et c'est la méthode la plus utilisée, de caler le bout d'un tournevis plat afin de tapoter légèrement à l'aide d'un marteau pour commencer à dévisser. Une fois que la cuvette à commencer à venir, il convient de finir de la dévisser à la main. (photo 4) Le roulement à billes sort ensuite tout seul (photo 5). L'ensemble du pédalier va maintenant pouvoir être extrait par le coté droit (photo 6) Ne reste sur le cadre que les cuvettes internes qu'il convient de nettoyer et regraisser avant remontage dans le sens inverse de tous les éléments.

