

MANUEL D'UTILISATION

Wilier ^{TRIESTINA} 



MANUEL D'UTILISATION WILIER TRIESTINA

1ère édition, 2015

Ce manuel est conforme à la norme ISO 4210-2:2015

ATTENTION :

Ce manuel contient des informations et conseils importants sur la sécurité, l'entretien et les précautions d'utilisation de votre nouveau vélo.

Pour toute autre information en matière de sécurité, réglage et entretien des composants (suspensions, pédales, etc.) ou accessoires (ampoules, casque de protection, etc.), veuillez consulter l'ensemble de la documentation fournie par votre revendeur. En cas de constatation de non-conformités entre ce manuel et les informations obtenues du fabricant d'un ou plusieurs composants, des dernières feront foi.

Tous les vélos Wilier Triestina se référant à ce manuel sont conformes à la norme ISO 4210.

MISE EN GARDE: Si vous avez acheté un kit cadre, la conformité ISO 4210 délivrée par Wilier Triestina concernera uniquement ce produit.

La sécurité ne peut pas être trop amplifiée, pendant les opérations d'entretien ou l'utilisation, prendre garde à ne pas rester coincé avec les doigts ou les pieds dans les composants du vélo. Pour toute question, demande d'informations ou précisions, veuillez consulter votre revendeur ou le fabricant du vélo.

REMARQUE:

Ce document n'est pas un manuel complet d'utilisation, d'assistance, d'entretien et réparation. Pour tout type d'intervention d'assistance, réparation ou entretien, adressez-vous toujours à votre revendeur. Il lui appartiendra de vous diriger sur des formations, écoles ou sur des manuels pour l'utilisation, l'assistance et les opérations de réparation ou entretien.

Il est recommandé de toujours avoir sur soi le manuel d'utilisation pour pouvoir le consulter en cas de nécessité. Une copie du manuel peut être téléchargée au format PDF à l'adresse <http://www.wilier.com/manuel-d-utilisation>, à conserver sur votre smartphone, tablette ou ordinateur.



Nous vous félicitons pour l'achat de votre nouveau vélo Wilier Triestina ! Les pages qui suivent illustrent les procédures à suivre pour le réglage, une utilisation, un entretien et une réparation corrects de votre nouveau vélo.

Il impératif de lire attentivement ce manuel avant d'utiliser le vélo, en accordant une attention particulière aux informations sur la sécurité et aux précautions à adopter pendant l'utilisation afin d'éviter les accidents et les blessures.

En cas de constatation de problèmes non abordés dans le manuel, nous vous prions de contacter le revendeur Wilier Triestina le plus proche, afin d'obtenir les réponses à vos questions.

La liste des revendeurs agréés Wilier Triestina est disponible en ligne sur le site :

<http://www.wilier.com/fr/dealers>


Avertissement général	p.7
Chapitre 1	p.8
Catégorie de vélo	p.9
Dimensions du vélo	p.12
Contrôle du vélo avant l'utilisation	p.13
Fixations et contrôles mécaniques de sécurité	p.14
Chapitre 2	p.17
Première sortie et sécurité	p.17
Conduite en sécurité	p.17
Connaissance et respect des normes locales	p.18
Conduite sous la pluie et en conditions météorologiques difficiles	p.19
Conduite en conditions de faible luminosité et de nuit	p.19
Installation d'accessoires ou remplacement de composants	p.20
Chapitre 3	p.21
Réglages des composants	p.21
Réglage du guidon	p.21
Position de la selle	p.23
Inspection	p.25
Systèmes de freinage	p.26
Système de changement de vitesse à dérailleur	p.30
Transmission : pédales, manivelles de pédale, chaîne, cassette	p.36
Jeu de direction et fourche	p.40
Roues	p.41
Valves Schrader, Presta et italienne	p.46
Démontage et installation d'une roue	p.47
Démontage d'un pneu de la roue	p.48
Installation tubeless	p.49
Suspensions	p.49
Chapitre 4	p.50
Assistance et entretien périodique programmé	p.50
GARANTIE	p.55




OBSERVATIONS SUR LES INSTRUCTIONS D'UTILISATION

Ce manuel contient de nombreuses précautions à adopter pour éviter de fâcheuses conséquences dues au défaut d'entretien, de contrôle des composants et des pièces de vélo ou à un usage impropre. L'utilisateur est tenu d'observer et de suivre les pratiques et règles de sécurité pour cyclistes.

Les symboles ci-après doivent faire l'objet d'une attention particulière :

1) Le symbole  indique un danger potentiel pour votre sécurité et votre vie si les mesures nécessaires ne sont pas prises ou si les opérations indiquées ne sont pas indiquées.

2) La présence du symbole  signale une situation potentiellement dangereuse qui, non évitée, peut entraîner des dommages ou des blessures légères.

Face aux nombreuses situations et/ou conditions pouvant être rencontrées lors de l'utilisation du vélo, le manuel ne peut pas être considéré comme un condensé complet pour l'utilisation en sécurité du vélo en toute circonstance.

Avant de partir sur votre nouveau vélo Wilier, en qualité de cyclistes, nous tenons à vous donner quelques précieux conseils.

1) La personne qui décide de faire du vélo doit être consciente du fait qu'elle pratique une activité potentiellement dangereuse et, comme pour tout type de sport, la pratique du vélo expose au risque de blessures et dommages ; l'utilisateur assume donc la responsabilité de ce risque.

2) N'utilisez jamais le vélo sans casque ni lunettes appropriés et portez toujours une tenue claire et bien visible, adaptée au cyclisme. Il est fondamental de toujours conduire prudemment dans la circulation et de respecter les règles de conduite pour ne pas mettre en péril votre sécurité et celle des autres.

3) Ne conduisez jamais après avoir pris des médicaments, des stupéfiants, de l'alcool ou en état de fatigue. Ne transportez jamais de personne sur le vélo et gardez toujours les mains sur le guidon.

4) Veillez à observer les textes de loi sur l'utilisation de vélos dans la circulation routière, ces dispositions peuvent varier d'un pays à l'autre.

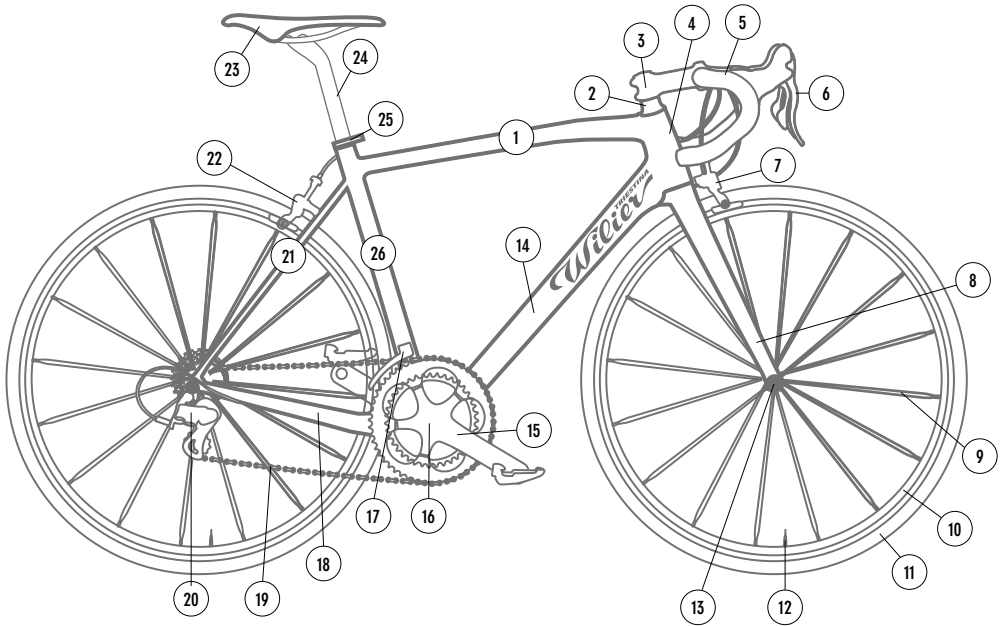
5) Les parents sont tenus d'illustrer les contenus à leur enfant ou à des personnes dans l'incapacité de comprendre de telles informations.



CHAPITRE 1.

1) AVANT LA PREMIÈRE SORTIE

Nous vous recommandons de lire avec attention ce manuel, tout au moins avant la première sortie, tous les points de ce premier chapitre. Il est également important que tous les points soient claires et de consulter les sections se rapportant à chaque sujet pour obtenir d'autres informations et précisions.



1	2	3	4	5	6	7
Tube horizontal	Jeu de direction	Potence du guidon	Colonne de direction	Guidon	Poignées des freins et des vitesses	Freins avant
8	9	10	11	12	13	14
Fourche	Rayons	Jantes	Revêtements	Valve	Moyeu	Tube oblique
15	16	17	18	19	20	21
levier de pédale (manivelle)	Boîtier du mouvement central	Dérailleur avant	Bases	Chaîne	Dérailleur arrière	Garnitures postérieures verticales
22	23	24	25	26		
Freins arrière	Selle	Tige de selle	Fermeture tige de selle	Tube verticale		

1. **Les vélos de course** sont conçus pour une utilisation sur route et parcours goudronnés ou pavés, où les pneus restent constamment en contact avec le sol.

Attention : Ils ne sont pas adaptés aux parcours hors-route, au cyclo-cross ou de tourisme avec sacoches ou porte-bagages. Pour atteindre de hautes performances, des matériaux légers ont été utilisés ; ce type de vélo est donc davantage exposé aux dommages ou aux ruptures en cas d'accident. Les cadres légers doivent être contrôlés plus fréquemment que des cadres lourds et robustes.

2. **Les Vélos Tout Terrain (VTT)** sont conçus aussi bien pour l'usage indiqué en 1) que pour des parcours plus difficiles sur terre battue ou gravier, où les pneus restent en tout cas en contact avec le sol.

Attention : Ils ne sont pas adaptés aux parcours hors-route ni aux sauts (d'aucune forme). Les éventuels amortisseurs fournis ont été étudiés uniquement pour optimiser le confort, non pour permettre une utilisation du vélo hors-route. Assurez-vous, auprès de votre revendeur, d'installer les bons pneus pour partir sur des chemins de terre ou du gravier.

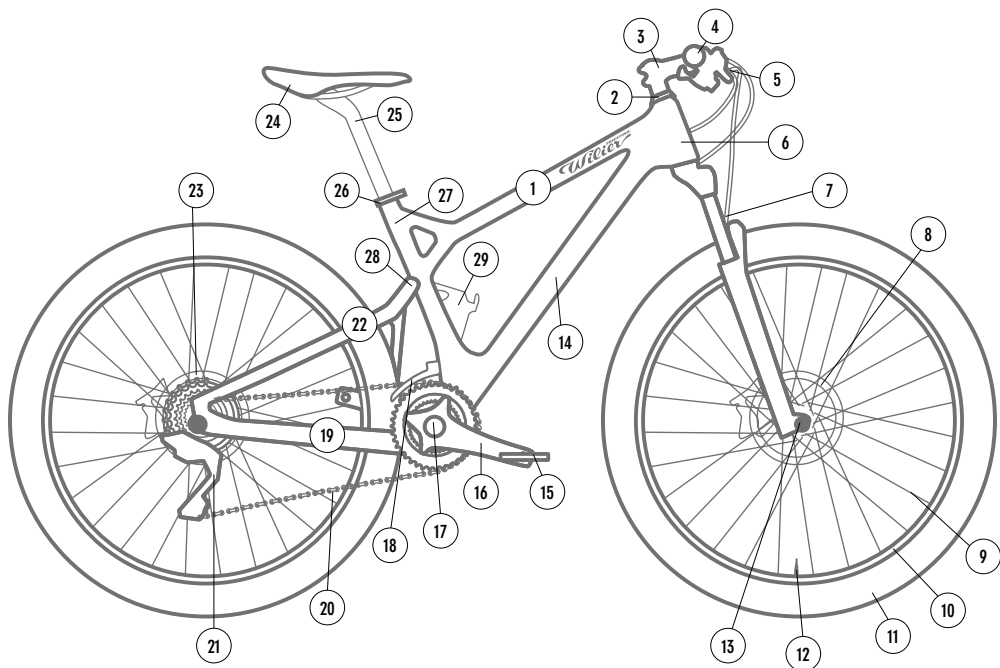
3. **Les vélos de Cyclo-cross** peuvent être utilisés dans toutes les situations indiquées en 1), ainsi que sur du gravier fin, des chemins de terre de difficulté moyenne, des sols boueux ou poussiéreux où les pneus restent en tout cas en contact avec le sol.

Attention : Ils ne sont pas adaptés aux parcours hors-route, aux terrains très accidentés ni aux sauts (d'aucune forme).

4. **Les vélos de Trail (amortissement avant) et de Cross-country** sont conçus pour une utilisation dans toutes les circonstances indiquées en 1, 2 et 3, sur des sols damés, pour franchir des obstacles de dimensions limitées et donc dans toutes les zones où le contact avec le sol peut être interrompu.

Attention : Ils ne sont pas étudiés pour pratiquer des sauts. Ils ne conviennent donc pas à la pratique du downhill (descente VTT), du dirt jumping ni aux pratiques extrêmes.





1	2	3	4	5	6	7
Tube horizontal	Jeu de direction	Potence du guidon	Guidon	Poignées des freins	Colonne de direction	Fourche
8	9	10	11	12	13	14
Freins avant	Rayons	Jantes	Revêtements	Valve	Moyeu	Tubo oblique
15	16	17	18	19	20	21
Pédale	levier de pédale (manivelle)	Boîtier du mouvement central	Dérailleur avant	Bases	Chaîne	Dérailleur arrière
22	23	24	25	26	27	28
Garnitures postérieures verticales	Freins arrière	Selle	Tige de selle	Fermeture tige de selle	Tube verticale	Point de pivot
29						
Amortisseur						

5. **Les vélos d'Enduro et All Mountain** sont conçus pour les usages indiqués en 1, 2, 3, 4 et sur les sentiers en côte. Ils sont adaptés au franchissement d'obstacles de dimensions modérées, en permettant d'effectuer des petits sauts et donc d'affronter des terrains à difficultés plus importantes.

Attention : Ils ne conviennent pas aux pratiques extrêmes comme le downhill, le dirt jumping et le free-riding. Ils ne doivent donc pas être utilisés pour la pratique de sauts suivis d'atterrissages violents ou de lancements de plateforme.



b. DIMENSIONS DU VÉLO

1) Pour contrôler que les dimensions de votre vélo sont correctes, consultez la section « Détermination du standover correct ». Il est important que le vélo ne soit ni trop grand ni trop petit, ce qui pourrait entraîner une perte de contrôle suivie d'une chute. En cas d'hésitations ou de questions, adressez-vous toujours à votre revendeur avant l'utilisation.

2) LES VÉLOS WILIER TRIESTINA SONT RÉALISÉS ET TESTÉS SUR LA BASE D'UNE CHARGE TOTALE (VÉLO+CONDUCTEUR+CHARGEMENT) DE 100 KILOS, HORMIS LES MODÈLES DE LA SERIE ZERO : POUR LE ZERO7 LA CHARGE TOTALE LIMITE EST DE 90 KILOS. POUR LE ZERO6 LA CHARGE TOTALE LIMITE EST DE 80 KILOS.

3) Vérifier le réglage de la selle en consultant le tableau « Couples de serrage » à la fin du manuel, en veillant à suivre scrupuleusement les instructions sur la valeur d'« introduction minimale » de la tige de selle.

4) S'assurer que la selle et la tige de selle sont correctement fixées et de façon sûre, en consultant la section « Couples de serrage » à la fin du manuel.

5) Vérifier le réglage de la potence du guidon et de la courbe du guidon, en consultant la section Guidon 21.

6) REMARQUE IMPORTANTE POUR LE REVENDEUR ET L'ACHETEUR : La hauteur maximale de la potence du guidon à partir de la colonne de direction ne devra jamais dépasser 45 mm. Il est en général conseillé ne pas ajouter plus de 3 entretoises (de 10 mm) et le revêtement. Des ruptures et dommages sérieux pourraient sinon se produire sur votre vélo, entraînant des chutes et lésions corporelles du cycliste.

7) S'assurer que l'utilisation des freins est confortable, le cas échéant régler l'inclinaison et la distance du guidon, en consultant la section Freins 26.

1) Porter toujours un casque de protection homologué, en veillant à suivre les instructions du fabricant sur la façon de le chausser et sur l'entretien.

2) S'assurer de disposer de tous les équipements de sécurité nécessaires. Il est de la responsabilité de l'utilisateur de connaître les lois et les normes en vigueur.

3) Contrôler que les roues avant et arrière sont correctement fixées et que le raccord rapide est correctement réglé. Des roues mal installées peuvent provoquer des chutes et lésions corporelles graves, voire la mort. Pour une fixation correcte, consulter la section Roues.

4) Si votre vélo est équipé de pédales avec cale-pied et lanières ou de pédales à encliquetage automatique (clipless), assurez-vous d'avoir bien compris leur fonctionnement et exercez-vous à l'utilisation avant de partir sur route. Consultez les instructions du fabricant pour le réglage, l'utilisation et l'entretien des pédales.

5) Si votre vélo est équipé de suspensions, consultez la section Suspensions. Les suspensions installées sur un vélo modifient ses performances. Consultez toujours les instructions du fabricant pour le réglage, l'utilisation et l'entretien.

6) Contrôler le guidon et la potence du guidon à la recherche d'éventuels signes d'effort ou de fatigue pouvant apparaître sous forme de rayures, cassures, bosses, déformations. En présence de signes de détérioration ou de fatigue sur une pièce, celle-ci devra être remplacée avant d'utiliser le vélo. Contrôler également que les poignées du guidon sont correctement insérées sur les deux extrémités du guidon et aux extrémités de la barre. En cas d'utilisation de rubans, comme sur les vélos de course, s'assurer qu'ils ne sont pas abîmés ou trop usés ; les remplacer le cas échéant. Les spires du ruban ne doivent pas non plus présenter de ruptures. En cas de doutes, veuillez contacter votre mécanicien spécialisé.



d. FIXATIONS ET CONTRÔLES MÉCANIQUES DE SÉCURITÉ

Avant toute sortie, contrôler les conditions du vélo.

1) Contrôle des boulons, écrous, vis et dispositifs de fixation : toujours consulter le tableau des « Couples de serrage » à la fin du manuel, ou les spécifications de fixation figurant dans les instructions du fabricant. Pour un serrage correct des dispositifs de fixation, une clé dynamométrique étalonnée est nécessaire ; cette opération est effectuée par un mécanicien spécialisée. Si vous décidez de procéder vous-même à l'entretien, nous vous invitons à utiliser une clé dynamométrique et de tenir compte des valeurs de couples de serrage fournies par le fabricant du vélo ou des composants.



Mise en garde : Assurez-vous qu'aucun dispositif de serrage n'est desserré et que le bon couple de serrage est appliqué sur les couplages et les dispositifs de fixation de votre vélo. Un serrage insuffisant ne garantira pas la bonne tenue du dispositif de fixation ; un serrage excessif peut entraîner la rupture du dispositif de fixation avec détérioration des composants risquant de provoquer une perte de contrôle du vélo et une chute. Si la signification du terme « Couple de serrage » vous échappe, n'effectuez jamais le réglage des vis de fixation et adressez-vous toujours à un mécanicien expérimenté pour ce réglage.

2) Roues et pneus :

2.1) S'assurer que les pneus sont gonflés à la pression recommandée ; si nécessaire, régler leur pression (consulter les instructions du fabricant). Contrôler également leurs conditions, ils ne doivent pas présenter de coupures ou de trous sur les côtés et sur la surface de roulement. Si les pneus sont endommagés, ils doivent être remplacés avant d'utiliser le vélo.

2.2) S'assurer que les roues avant et arrière sont correctement fixées.

2.3) S'assurer que les roues sont centrées : faire tourner chaque roue et observer la jante quand elle passe entre les plaquettes du frein ou le cadre. Si la jante oscille du haut vers le bas ou de gauche à droite, amener le vélo chez le revendeur pour assistance technique.



Pour garantir un freinage sûr et efficace avec des freins à mâchoire, un bon centrage des roues est fondamental.

2.4) S'assurer que les jantes des roues ne sont pas endommagées et ne sont pas souillées. En cas d'utilisation de freins à mâchoire, s'assurer de l'absence de dommages ou de signes d'usure le long de la surface de freinage.



MISE EN GARDE : Les jantes des roues de vélos avec freins à mâchoire sont sujettes à une usure constante. Certaines jantes du commerce présentent un témoin d'usure qui apparaît au fur et à mesure de l'usure de la surface de freinage. Lorsque le témoin est visible, la jante doit être remplacée. Le non-remplacement

de la jante peut entraîner une rupture avec perte de contrôle du vélo et chute.

2.5) Prendre garde à un éventuel ballottement des roues ou à l'oscillation de la roue avant. Dans de rares cas, des cyclistes (cyclistes plus lourds sur vélos plus grands) peuvent observer un « ballottement », une « oscillation harmonieuse » ou une « vibration du cadre » à certaines vitesses. Les experts n'ont pas le même avis sur les causes possibles d'un ballottement, mais certains l'attribuent à un jeu de direction desserré, une mauvaise tension du rayon ou au mauvais alignement du cadre. La conduite « sans les mains » ou un choc de la roue avant sont d'autres causes possibles. Si l'on pense être devant un cas de ballottement, ralentir immédiatement et amener le vélo chez le revendeur pour les contrôles et les réparations nécessaires.



MISE EN GARDE : Un ballottement ou une oscillation du braquage peut entraîner la perte de contrôle du vélo et une éventuelle chute. En cas de ballottement, ralentir et s'arrêter immédiatement. Amener le vélo chez le revendeur pour pouvoir estimer les éventuelles réparations. S'assurer que les accessoires installés sont d'origine, compatibles et sûrs.

Pour adapter le vélo à ses propres exigences, on pourra choisir d'en modifier des parties ou d'ajouter des accessoires. Tous les accessoires ne sont pas compatibles ou sans danger avec votre modèle de vélo. En cas de doute sur l'adéquation ou sur la sécurité d'un composant, adressez-vous à votre revendeur.

3) Freins:

3.1) **Freins à mâchoire** : s'assurer du bon fonctionnement des freins (consulter la section Freins). Presser chaque levier du frein vers le guidon pour s'assurer que le frein s'actionne librement et arrête le vélo. Si le levier du frein peut être tiré jusqu'à la poignée, le frein est trop lâche. Lorsque les freins ne sont pas appliqués, les plaquettes doivent se trouver à une distance de 1 à 2 mm de la jante. Si les plaquettes sont trop près de la jante, le frein est trop serré. Les plaquettes doivent être alignées sur la surface de la jante. Ne jamais utiliser le vélo avant d'avoir fait régler les freins par un mécanicien spécialisé.

3.2) **Freins à disque** : Presser chaque levier du frein vers le guidon pour s'assurer que le frein s'actionne librement et arrête le vélo. Si le levier du frein peut être tiré jusqu'au guidon, le frein est trop lâche. Les plaquettes doivent se trouver à une distance du disque comprise entre 0,25 et 0,75 mm quand les freins ne sont pas appliqués. Si les plaquettes sont trop près, le frein est trop serré ou n'est pas correctement aligné. Les freinages brusques provoquent l'échauffement du disque et des mâchoires du frein à disque. Après le freinage, attendre au moins 30 minutes avant de toucher le disque. Comme pour toutes les autres parties



rotatives du vélo, éviter de mettre les doigts dans le disque.3

4) S'assurer que le dispositif de fixation de **la tige de selle** est réglé à la bonne hauteur et correctement (consulter le tableau Couples de serrage en fin du manuel)

5) S'assurer que les **poignées** sont correctement fixées sur le guidon et qu'elles sont en bon état, le cas échéant, se rendre chez son revendeur et les faire changer. Contrôler aussi que les éventuelles bar ends installés sur le guidon sont correctement positionnées et qu'elles ne tournent pas. Dans le cas contraire, demandez une assistance à votre revendeur.



MISE EN GARDE : des poignées ou bar-ends endommagées ou mal fixées peuvent entraîner une perte de contrôle du vélo avec chute.

4) L'usure, le vieillissement, un manque d'entretien et un usage extrême peuvent réduire sensiblement la durée de vie et la sécurité de votre vélo. Les vélos modernes sont réalisés avec des matériaux de pointe, très légers et délicats. Chaque partie du vélo a une durée limitée en raison de l'usure, des contraintes et de la fatigue. La fatigue se rapporte à une force, y compris peu contraignante, qui, répétée de très nombreuses fois, peut entraîner des dommages ou la rupture des pièces. La durée d'une partie varie en fonction du projet, des matériaux utilisés, de l'usage qu'en fait l'utilisateur et de l'entretien effectué. Bien que les cadres ou pièces plus légères puissent, dans certains cas, avoir une durée supérieure aux modèles plus lourds, il est à prévoir que les vélos légers et leurs parties à hautes performances demandent davantage de soin et des contrôles plus fréquents.

Inspectez régulièrement toutes les pièces de votre vélo à la recherche de signes de vieillissement ou de dommages : bosses, éclats, cassures, rayures, déformations.

L'usure peut être augmentée par des forces élevées dues à des comportements de conduite dangereux :

- Pratique de sauts avec le vélo
- Pratique d'acrobaties avec le vélo
- Conduite hors-route en conditions non prévues pour votre modèle de vélo
- Conduite en descente
- Tout usage anormal du vélo.

Inspecter soigneusement le cadre et les composants à la recherche de signes de vieillissement avant et après utilisation.

PREMIÈRE SORTIE ET SÉCURITÉ

Après avoir mis et bien attaché le casque, nous vous suggérons de choisir un lieu éloigné de la circulation, d'obstacles, d'autres cyclistes ou de dangers potentiels pour pouvoir commencer à vous familiariser avec votre vélo. Il est essentiel de maîtriser le fonctionnement des freins et le comportement du vélo lors du freinage.

Tester le fonctionnement des freins à basse vitesse, en les actionnant progressivement en partant du frein arrière. Appliquer les deux freins en même temps et déplacer son propre poids en arrière sur le vélo pendant le freinage.



MISE EN GARDE : Actionner les freins de façon trop soudaine ou excessive peut bloquer la roue avec perte de contrôle du vélo et chute.

Se familiariser avec l'utilisation du dérailleur arrière (consulter la section Dérailleur arrière) en veillant à ne jamais actionner les commandes du dérailleur pendant le pédalage en arrière ou pédaler juste après avoir actionné le dérailleur arrière quand ces actions peuvent entraîner la chute de la chaîne en endommageant votre vélo.

Avant d'utiliser le vélo, pour toute précision ou question, consultez toujours votre revendeur habituel.

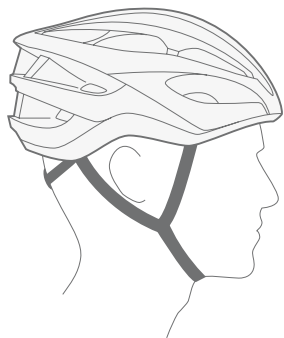
a. Conduite en sécurité

Selon la zone ou le parcours choisi(e) pour utiliser votre vélo, il vous appartiendra de vous assurer de l'adoption de dispositifs de sécurité spécifiques, de prendre connaissance des lois en vigueur sur le territoire et de vous équiper conformément aux dispositions légales.



MISE EN GARDE : L'utilisateur est tenu de connaître et de respecter les lois et normes en vigueur, indiquées sur les casques de protections, les systèmes d'éclairage du vélo, en matière de transport des enfants, d'utilisation sur les pistes cyclables, règles spéciales de la circulation.

1) N'utilisez jamais le vélo sans casque de protection conformes aux normes les plus récentes. Toujours suivre à la lettre les instructions du fabricant du casque pour une utilisation et un entretien corrects.



MISE EN GARDE : L'absence de port de casque sur un vélo peut être à l'origine de graves lésions corporelles ou de décès.



- 2) S'assurer d'avoir effectué les contrôles mécaniques de sécurité avant d'utiliser le vélo.
- 3) S'assurer de maîtriser l'utilisation des freins (section Freins), du dérailleur arrière (section Dérailleur arrière) et des pédales (section Pédales) de votre vélo.
- 4) Toujours porter une tenue adaptée, confortable et de couleurs bien visibles, avec des lunettes de protection pour protéger les yeux de la poussière, de la saleté et des rayons du soleil.
- 5) Veiller particulièrement à éviter le contact du corps ou d'autres objets avec les pignons, les roues et la chaîne en mouvement.
- 6) Adapter la vitesse de conduite en fonction des circonstances. Les vitesses élevées peuvent accroître le risque d'accidents.

b. Connaissance et respect des normes locales

La quasi totalité des états et des pays disposent de normes spécifiques pour les cyclistes, qui doivent être respectées. Les associations locales de cyclistes ou le Ministère des Transport (ou équivalent) devraient pouvoir fournir ce type d'informations aux cyclistes. Parmi les règles de conduite essentielles figurent :

- L'utilisation de signaux manuels corrects.
- Le respect des panneaux routiers
- La priorité à laisser.
- Ne jamais pédaler avec les écouteurs sur les oreilles car ils masquent les bruits de la circulation et distraient de la conduite.
- Rester en file indienne en compagnie d'autres cyclistes.
- Conduire du bon côté de la route sans jamais aller à contre-sens.
- Partir à vélo en mode défensif, anticiper les imprévus. Un cycliste est plus difficile à voir qu'une voiture, et de nombreux automobilistes ne connaissent pas les droits et les nécessités spécifiques des cyclistes.
- Ne pas recourir à une conduite dangereuse.

De nombreux accidents impliquant des cyclistes peuvent être évités en faisant preuve de bon sens. Quelques exemples :

- Ne pas conduire « sans les mains » ; la moindre imperfection de la route peut faire balloter les roues ou faire dévier soudainement la roue avant.
- Ne pas conduire avec des objets flottants pendus au guidon ou à d'autres parties du vélo. Ils pourraient être pris dans les rayons, provoquer la rotation soudaine du guidon ou entraîner une perte de contrôle du vélo.
- Ne pas conduire sous l'effet de l'alcool, de stupéfiants ou de médicaments pouvant provoquer une somnolence. Les vélos exigent une bonne coordination pour maintenir le contrôle et les cyclistes doivent être attentifs aux dangers.
- Ne jamais transporter un passager. Les vélos standard sont conçus pour transporter le poids d'un deuxième cycliste. De plus, le poids supplémentaire complique l'équilibrage, le braquage et l'arrêt du vélo.

c. Utilisation hors route

- 1) Les parcours hors route présentent des conditions variables requérant une grande attention et beaucoup d'adresse pour être suivis. Il est conseillé de commencer par des terrains accessibles et faciles.
- 2) Respecter les lois locales régissant les lieux autorisés à la pratique du vélo hors-route.
- 3) Empêcher les enfants d'utiliser le vélo sur des terrains accidentés ou à obstacles sans la présence d'un adulte.

d. Conduite sous la pluie et en conditions météorologiques difficiles

Aucun type de frein par temps de pluie ne fonctionne avec la même efficacité que par temps sec. Même les freins parfaitement alignés, lubrifiés et soumis à un bon entretien nécessitent, par temps de pluie, une plus forte pression du levier

et de plus longues distances d'arrêt ; penser à prévoir une distance supérieure nécessaire pour l'arrêt du vélo.

Les conditions de temps de pluie entraînent une visibilité réduite pour les cyclistes et une traction réduite pour les personnes à bord d'une voiture. Prendre les virages plus lentement avec une traction réduite, comme lors de la conduite sur feuilles mouillées, passages piétons ou plaques d'égout.

Éviter de faire pénétrer de l'eau dans les roulements du vélo. Les roulements métalliques du vélo permettent aux pièces de tourner avec fluidité, l'eau au contact du métal provoque la corrosion, qui fait perdre aux roulements leur fluidité. Si les roulements du vélo sont pleins d'eau, amener le vélo chez son propre revendeur pour assistance. Éviter les systèmes de lavage à haute pression que l'on trouve dans la plupart des stations de lavage auto : la haute pression peut faire pénétrer de l'eau dans les roulements.

e. Conduite en conditions de faible luminosité et de nuit

L'utilisation du vélo en conditions de faible luminosité ou de nuit est plus dangereuse que de jour. Toute personne décidant de partir à vélo à l'aube, au crépuscule ou de nuit doit s'assurer d'avoir tout l'équipement nécessaire pour une circulation de nuit en conditions de sécurité, en consultant son revendeur et en faisant preuve d'une attention particulière lors de l'utilisation du vélo à ces moments-là. Assurez-vous de connaître et de respecter les règles régissant la pratique du vélo de nuit.

Les catadioptres forment partie intégrante du système de sécurité de votre vélo. Bien qu'ils soient utiles, ils ne permettent pas au cycliste de mieux voir ni les autres de voir le cyclistes sauf en présence d'un faisceau de lumière dans sa direction.



MISE EN GARDE : Les dispositifs réfléchissants sont conçus pour réfléchir les lumières des voitures, des cyclomoteurs et de la route, en augmentant la visibilité du cycliste. Les catadioptres ne remplacent pas les feux prévus par les normes en vigueur. La conduite en conditions de faible luminosité ou de nuit sans un bon système d'éclairage installé sur le vélo et sans catadioptres est très dangereuse et peut entraîner de graves blessures voire la mort.



S'assurer de toujours maintenir propres et en bonne position les catadioptres, en s'assurant de leur parfait état et de leur installation fiable. Adressez-vous à votre revendeur pour faire remplacer les catadioptres endommagés ou remettez en état les dispositifs pliés ou desserrés.

Utiliser un feu avant et un feu arrière en circulant à vélo dans des zones mal éclairées ou en conditions de faible visibilité.



MISE EN GARDE : Utiliser les feux avant et arrière du vélo et d'autres procédures de sécurité en cas d'utilisation du vélo en conditions de mauvaise visibilité. Dans le cas contraire, les risques d'être impliqué dans des accidents graves voire mortels sont accrus.

Porter également des vêtements de couleurs claires, vive, réfléchissant la lumière, surtout de nuit, de manière à être plus visible. En cas d'utilisation du vélo au crépuscule, de nuit ou en conditions de faible éclairage, contactez votre revendeur pour trouver des accessoires qui amélioreront la visibilité et rendront le cycliste plus visible.



f. Installation d'accessoires ou remplacement de composants

Il existe dans le commerce de très nombreux composants et accessoires pour augmenter et améliorer les performances, le confort et l'aspect esthétique de votre vélo. L'utilisateur du vélo s'expose alors au risque que présente le remplacement de composants ou l'ajout d'accessoires car le fabricant ne peut pas garantir la compatibilité de tous les accessoires ou composants proposés sur le marché avec votre vélo. Avant de remplacer des composants ou d'installer des accessoires, nous vous conseillons de consulter votre revendeur pour vous assurer de leur compatibilité avec votre modèle de vélo. Consultez toujours les instructions accompagnant les produits achetés.



MISE EN GARDE : L'utilisation de composants non compatibles et/ou non originaux, leur installation et entretien incorrects peuvent invalider la garantie et entraîner une perte de contrôle du vélo occasionnant de graves blessures, parfois mortelles. Avant de remplacer des composants, consultez toujours votre revendeur habituel et assurez-vous de n'acheter que des composants et pièces originaux.

1) Porte-bagages

En cas de décision d'installer un porte-bagages, contactez votre revendeur Wilier Triestina pour le choix et le montage. A noter que le poids du porte-bagage, contenu compris, doit être ajouté à la charge totale supportée par le vélo.

2) Siège pour enfant

Pour le choix et le montage du siège, consultez votre revendeur Wilier Triestina. A noter que les cadres en carbone ne sont pas conçus pour l'installation d'un siège pour enfant. Contrôler toujours la charge maximale du vélo.

RÉGLAGES DES COMPOSANTS

Afin de garantir sécurité, confort et performances, une bonne assiette du vélo doit être trouvée. Le réglage du vélo en fonction de votre corps et des conditions d'utilisation, doit être effectué par un personnel compétent à l'aide d'instruments spécifiques. Consultez toujours votre revendeur pour les opérations de réglage.

!! MISE EN GARDE : Un vélo avec une mauvaise assiette, ou mal réglée, peut entraîner une perte de contrôle et une chute. Lors de l'achat, les conseils de votre revendeur vous aideront pour les questions liées à votre corpulence et à la façon d'utiliser votre vélo.

Détermination du bon standover

Pour les vélos de course, la bonne hauteur de standover (distance entre l'entre-jambes du cycliste debout et le tube horizontal) se situe entre 25 mm et 50 mm. Pour les Vélos Tout Terrain (Mountain Bike ou encore VTT), une hauteur de standover entre 50 et 100 mm est en revanche conseillée.

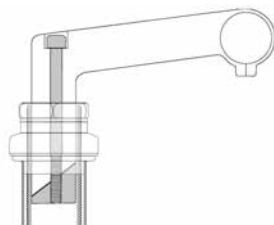
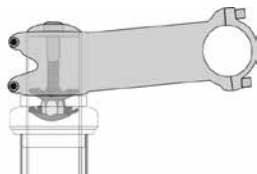


a. RÉGLAGE DU GUIDON

Les vélos du commerce peuvent être équipés de deux types de potence de guidon :

Potences de guidon coudées : avec tube fixé à l'intérieur de la fourche par une cheville à expansion.

Potences de guidon à raccord direct (headset) : fixées à la partie extérieure du fourreau de la fourche.



Certains vélos sont parfois équipés de rallonges raccordées au guidon, appelées extrémités de la barre.

En cas d'incertitude sur le type de raccord de votre vélo, consultez votre revendeur qui vous aidera à trouver le réglage qui convient.

La position, l'angle, la largeur et la hauteur du guidon sont en grande partie liées aux préférences personnelles alliant confort, performance et équilibre. Les mains doivent être libres et pouvoir actionner facilement toutes les commandes. Si les mains, les bras ou les épaules sont en position inconfortable ou engourdis, il peut être nécessaire de régler le guidon ou de choisir des composants plus adaptés aux exigences personnelles, en s'adressant à son revendeur.


Si vous décidez de régler vous-même le guidon, suivez les indications ci-après.


Réglage de l'angle du guidon:

- Desserrer les boulons de la potence du guidon, suffisamment pour pouvoir tourner le guidon dans le fourreau de la fourche.
- Positionner le guidon avec l'angulation souhaitée, en s'assurant de son centrage dans le fourreau de la fourche.
- Serrer à nouveau les boulons de fixation au couple de serrage conseillé (consulter le tableau « Couples de serrage » en fin du manuel)


Réglage de l'angle d'une potence de guidon réglable en hauteur:

- Desserrer les boulons afin que la potence puisse tourner.
- Positionner la potence du guidon avec l'angulation souhaitée.
- Serrer à nouveau les boulons de fixation au couple de serrage conseillé (consulter le tableau « Couples de serrage » en fin du manuel)

 **MISE EN GARDE : Un guidon, une potence de guidon ou les extrémités de la barre mal réglés ou serrés peuvent provoquer la perte de contrôle du vélo et à une chute. S'assurer que la potence du guidon, le guidon et les extrémités de la barre sont correctement positionnés et serrés aux bons couples de serrage avant d'utiliser le vélo.**

 **MISE EN GARDE : S'assurer que la potence de guidon tubulaire n'est pas montée au-delà du repère d'insertion minimale. Une potence de guidon tubulaire trop haute peut endommager le fourreau de la fourche, entraînant la perte de contrôle du vélo et de possibles chutes. S'assurer que le repère d'insertion minimale est à l'intérieur du cadre.**

En cas de doute ou de nécessité de précisions, consultez toujours votre revendeur.

 **MISE EN GARDE : Les vélos non équipés d'extensions aérodynamiques peuvent être plus difficiles à manœuvrer, surtout en prenant les virages. Conduisez toujours avec une extrême prudence pour éviter les situations potentiellement dangereuses pour vous-même et pour les autres.**

La position, l'inclinaison et la distance des leviers de frein et des commandes du dérailleur avant peuvent être modifiées et réglées. Adressez-vous à votre revendeur pour obtenir la configuration correspondant à vos exigences. Si vous décidez de régler vous-même l'inclinaison des leviers, assurez-vous de resserrer les boulons de fixation au couple de serrage recommandé (consulter le tableau « Couples de serrage » en fin de manuel)

INSPECTION

En cas de doutes sur la sécurité du système du guidon, ne pas utiliser le vélo et l'amener chez son propre revendeur pour les réglages nécessaires. Une fois par mois, contrôler l'alignement du guidon sur la roue avant.

Contrôler l'assemblage de la potence du guidon à la fourche en essayant de tourner le guidon de droite à gauche avec la roue avant bloquée entre les genoux. Contrôler la sécurité du guidon en essayant de le faire tourner. S'assurer de l'absence de câbles tendus ou écrasés en tournant le guidon.

Contrôler le serrage de tous les boulons. Le bon serrage varie en fonction du type de potence de guidon du vélo. En cas de doutes sur le type de potence de guidon du vélo, adressez-vous à votre revendeur.

Contrôler les couples de serrage en consultant le tableau à la fin du manuel.

b. POSITION DE LA SELLE



Une selle correctement réglée est fondamentale pour garantir d'excellentes performances et un bon confort pendant l'utilisation de votre vélo. Pour tout conseil ou assistance au réglage de la selle, adressez-vous à votre revendeur habituel. La selle se règle en fonction des paramètres suivants :

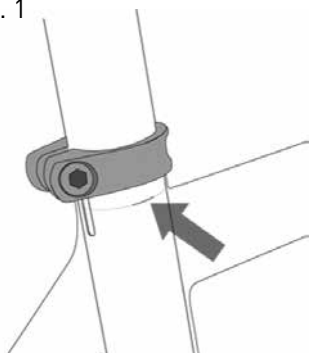
1) Réglage de la hauteur :

En position assise sur la selle avec le talon posé sur la pédale, faire tourner la manivelle jusqu'à ce que la pédale et le talon soit en position la plus basse, avec le bras de la manivelle aligné sur le tube vertical.

La jambe doit alors être tendue ; en cas d'impossibilité de tendre complètement la jambe, la hauteur de la selle doit être réglée.

Pour obtenir un réglage parfait de la selle, adressez-vous à votre revendeur qui vous conseillera au mieux et vous illustrera la façon de réaliser l'opération. Si vous effectuez vous-même le réglage, veillez à suivre les points suivants :

FIG. 1



- Desserrer le collier de la tige de selle.
- Rechercher la hauteur qui vous convient en montant ou en abaissant la tige de selle.
- Contrôler l'alignement de la selle dans le sens longitudinal.
- Serrer le collier de la tige de selle au couple de serrage conseillé (consulter le tableau « Couples de serrage » en fin du manuel).
Toujours contrôler que, après avoir réglé la hauteur de la selle, la tige de selle ne sorte pas du cadre au-delà du repère d'insertion minimale ou d'extension maximale.



Certains modèles de vélo présentent une tige de selle interrompue, comme les vélos équipés de suspension arrière. S'assurer que la tige de selle insérée dans le tube vertical est insérée comme le montre la FIGURE 2.



FIG. 2

La tige de selle pourrait sinon s'abîmer et se casser, en provoquant la perte de contrôle du vélo et une chute.

2) Réglage de l'angle de la selle:

Les cyclistes préfèrent généralement une selle parfaitement horizontale, mais certains choisissent une légère inclinaison de la pointe vers le haut ou vers le bas. Adressez-vous à votre revendeur pour régler l'angle de la selle en fonction de vos préférences.

• Si vous décidez de régler la selle vous-même : desserrer de boulon de fixation de la selle de manière à pouvoir incliner la selle en avant et en arrière. Certaines tiges de selle présentent deux boulons, et le réglage de l'angle se fait en desserrant un boulon et en serrant l'autre.

• Serrer à nouveau les boulons de fixation au couple de serrage conseillé (consulter le tableau « Couples de serrage » en fin du manuel)

3) Réglage de la selle à l'horizontale:

Adressez-vous à votre revendeur pour régler la selle en position horizontale, en fonction de vos préférences.

Si vous réglez vous-même la selle, assurez-vous toujours d'appliquer le couple de serrage recommandé à la bride de serrage le long de la paroi rectiligne du chariot de selle (consulter le tableau « Couples de serrage » en fin de manuel)

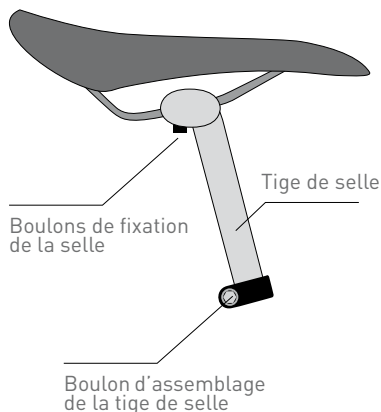
!! MISE EN GARDE : S'assurer de toujours serrer au bon couple de serrage la bride de la tige de selle. Les boulons trop serrés peuvent se déformer ou s'allonger ; ils risquent de bouger en cas de serrage insuffisant. Dans les deux cas, une rupture soudaine du boulon peut se produire, entraînant la perte de contrôle du vélo avec risque de chute.

Des variations, même minimales de la position de la selle peuvent avoir un effet sensible sur les performances du vélo et sur le confort. Il est conseillé d'effectuer un réglage à la fois, en contrôlant toujours que le mécanisme de serrage est correctement réglé ou serré.

!! MISE EN GARDE : Parcourir de longues distances avec une selle mal réglée ou ne soutenant pas correctement la région pelvienne peut provoquer des lésions à court et à long termes au niveau des nerfs et des vaisseaux. Si la selle provoque une douleur ou un engourdissement, régler à nouveau sa position. Si, après le réglage de la selle, il existe toujours une douleur ou un engourdissement, adressez-vous à votre revendeur qui se chargera du réglage ou du remplacement par un modèle plus adapté à vos exigences personnelles.

Tous les mois, inspecter le levier d'attache rapide de la tige de selle ou le boulon d'assemblage du support de la selle et les boulons de fixation de la selle (Figure 3) pour contrôler le serrage (consulter le tableau « Couples de serrage » en fin du manuel).

FIG. 3



S'assurer que la selle et la tige de selle sont fixées en essayant de les faire tourner dans le cadre ; essayer de monter et d'abaisser la partie avant de la selle. Si la selle tourne, elle est desserrée ; si elle monte et s'abaisse, serrer le boulon d'assemblage, l'attache rapide ou les boulons de fixation de la selle et renouveler le contrôle. Ne jamais insérer l'assemblage de la tige de selle avec la tige de selle hors du cadre.

Contrôler les couples de serrage des boulons dans le tableau à la fin du manuel.

Avec un assemblage de la tige de selle à levier d'attache rapide, le mécanisme fonctionne de la même façon que l'attache rapide de la roue. Régler la tension du levier et s'assurer qu'il est en position fermée.

Lubrification

1. Desserrer le boulon d'assemblage de la tige de selle ou ouvrir l'attache rapide et retirer la tige de selle du cadre.
2. Éliminer les traces de vieille graisse de la tige de selle et la nettoyer si besoin.
3. Appliquer une fine couche de graisse spéciale pour tige de selle sur la section de tige à l'intérieur du cadre.
4. Insérer la tige de selle dans le cadre.
5. Régler la selle à la bonne hauteur, l'aligner sur le cadre et serrer le boulon d'assemblage de la tige de selle.

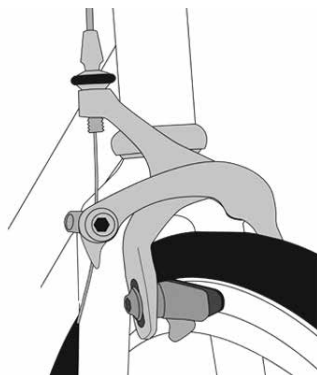


26 c. SYSTÈMES DE FREIN

En général, les vélos de course ou VTT sont équipés de deux types de systèmes de frein.

1) Freins Caliper:

Avec ce système, le levier est relié au frein par un câble. En actionnant le levier, les plaquettes de freins appliquent une pression sur les côtés de la jante en ralentissant sa rotation et, par conséquent, le vélo. Ce système se compose de:

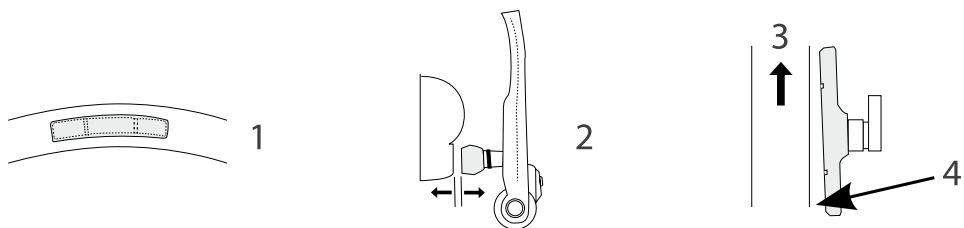


- Jante
- Leviers de freins
- Câble et gaine du frein
- Étrier de freins

Ne jamais utiliser de jantes spécialement conçues pour freins à disque. Les freins Caliper nécessitent une paroi latérale plate sur la jante pour assurer un bon effet freinant.

Inspection

Lorsque les freins ne sont pas appliqués, les plaquettes doivent se trouver à une distance de 1 à 2 mm de la jante. Si les plaquettes sont trop près de la jante, le frein est trop serré. Les plaquettes doivent être alignées sur la surface de la jante.



Ne jamais utiliser le vélo avant d'avoir fait régler les freins par un mécanicien spécialisé.

La Figure (3/4) montre la convergence avant, l'alignement angulaire de la plaquette du frein à régler pour prévenir le crissement des freins. Les plaquettes des freins fournies ou certains types de frein à tirage direct peuvent ne pas exiger un alignement avant.

Tous les mois, contrôler les câbles du frein du vélo à la recherche d'imperfections, de rouille, de torons cassés et d'extrémités usées. Vérifier la gaine à la recherche d'extrémité crochues, déchirures, spirales détendues ou usure. Remplacer tous les composants défectueux au contrôle.

Tous les mois, contrôler l'état d'usure des plaquettes des freins. Les plaquettes des freins présentent des rainures peu profondes sur la surface freinante : si la profondeur de l'une de ces rainures est inférieure à 2 mm ou 1 mm en cas de freins à tirage direct, remplacer les plaquettes.

Tous les mois, serrer les boulons en consultant le tableau « Couples de serrage » en fin du manuel.

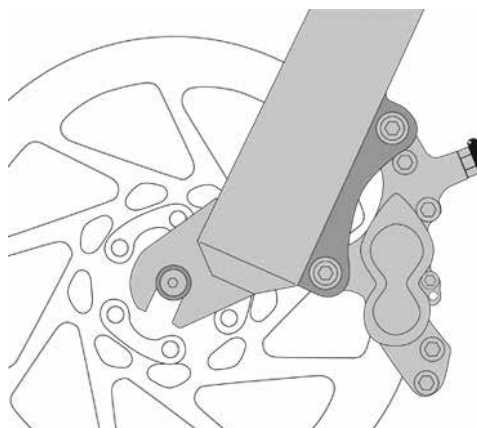
2) Freins à disque : un disque installé sur le moyeu de la roue est serré par des plaquettes de frein montées sur un étrier.

Les deux types de freins sont actionnés par des leviers installés sur le guidon. Le pouvoir d'arrêt varie en fonction du type de freins. Si le pouvoir d'arrêt des freins du vélo n'est pas suffisant ou non satisfaisant, consultez votre revendeur.

Il est fondamental, pour votre sécurité et celle des usagers de la route, d'apprendre et de savoir quel levier de frein commande quel corps de frein du vélo. Dans la plupart des cas, le levier de frein droit actionne le frein arrière et le levier de frein gauche actionne le frein avant. Assurez-vous que votre vélo réponde à cette configuration en actionnant, à l'arrêt, les leviers de frein et en observant quel levier actionne quel frein.

!! MISE EN GARDE : Un système de freinage mal réglé, non entretenu ou présentant des plaquettes de frein usée peut provoquer des pertes de contrôle du vélo s'accompagnant de blessures. En cas d'incertitude du réglage des freins ou de suspicion de problèmes sur le système de freinage, ne pas utiliser le vélo et l'amener chez le revendeur pour assistance.

Le système de freinage est difficile à régler correctement sans les équipements adéquats et la préparation nécessaire. Il est donc conseillé de confier le réglage des freins à votre revendeur. Pour des informations plus spécifiques sur le système de freinage et son réglage, veuillez contacter votre revendeur.



Certains types de freins ne sont pas compatibles avec des catégories particulières de leviers de frein. Par conséquent, quelle que soit le type de frein choisi, utiliser uniquement les leviers connus pour être compatibles, comme les modèles fournis avec votre vélo. Si votre vélo est équipé de leviers de frein à pouvoir freinant réglable, lire et suivre attentivement les instructions du fabricant accompagnant le vélo avant de procéder au moindre réglage.



MISE EN GARDE : Les freins à disque sont très puissants. Utiliser les freins avec une extrême prudence afin d'éviter de chuter du vélo et de risquer un accident pouvant être mortel.



MISE EN GARDE : Remplacer les pièces du frein usées ou endommagées uniquement par des pièces originales et approuvées par le fabricant.

RÉGLAGES DES FREINS:

Certains leviers de frein permettent de régler l'extension, c'est-à-dire la distance entre le levier et le guidon.

- Localiser la vis de réglage de l'extension et visser. Pour augmenter l'extension, visser vers l'intérieur (en sens horaire). Pour réduire l'extension, visser vers l'extérieur (en sens antihoraire).
- Si nécessaire, après avoir réglé l'extension, régler aussi la distance entre les plaquettes.

Réglage de la distance entre les plaquettes des freins:

- Visser le régulateur cylindrique. Pour augmenter la distance, visser vers l'intérieur (en sens horaire). Pour réduire la distance, visser vers l'extérieur (en sens antihoraire).
- Si les plaquettes ne peuvent pas être réglées correctement de la façon décrite, desserrer le boulon de fixation du câble et refixer le câble selon les instructions figurant dans le tableau « Couples de serrage » à la fin du manuel.

Réglage de l'alignement des plaquettes des freins:

- Desserrer le boulon de fixation de la plaquette du frein.
- Pour aligner et serrer les plaquettes des freins, suivre les procédures décrites en section Freins.
- Essayer les freins après réglage, en appliquant la puissance maximale d'arrêt sur les leviers. Vérifier que le câble est positionné solidement, que les plaquettes sont à proximité de la jante à angle droit sans toutefois toucher le revêtement.

Pour ouvrir le frein et démonter la roue

Pour terminer l'installation, après avoir installé une roue, suivre les procédures d'inspection figurant en section **Roues** de ce chapitre.

- Sur la plupart des freins à étrier, SOULEVER le levier de décrochage pour l'ouvrir. Pour fermer, il suffit d'ABAISSER le levier.

- Pour les leviers Campagnolo Ergopower, exercer une légère pression sur le levier du frein et pousser la touche jusqu'à la positionner à ras du corps du levier. Décrocher le levier, le frein s'ouvre. Pour fermer, suivre les dernières instructions en sens inverse.

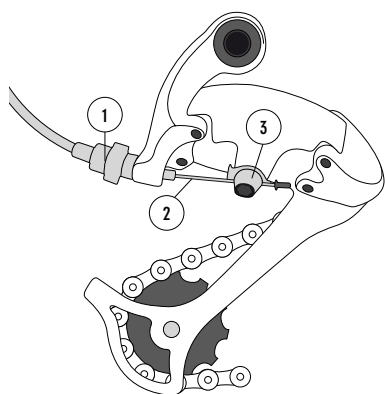
LUBRIFICATION

Tous les trois mois, lubrifier avec un lubrifiant à faible densité les freins sur les points d'ancrage du levier et du bras du frein. Contacter le revendeur pour l'utilisation d'un lubrifiant adéquat. A chaque remplacement d'un câble, lubrifier le câble neuf avec une fine couche de lubrifiant spécial pour chaînes.



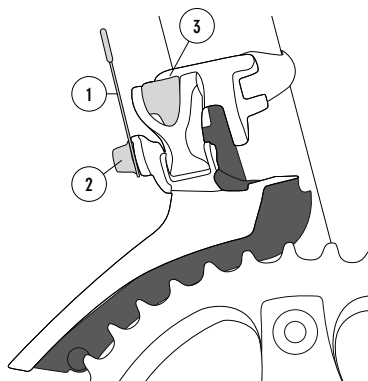
d. SYSTÈMES DE CHANGEMENT DE VITESSE À DÉRAILLEUR

DÉRAILLEUR ARRIÈRE



1. CYLINDRE DE RÉGLAGE
2. CÂBLE
3. BOULON DE SERRAGE DU CÂBLE

DÉRAILLEUR AVANT



1. CÂBLE
2. BOULON DE SERRAGE DU CÂBLE
3. VIS DE RÉGLAGE

Certains vélos sont équipés d'un système de vitesses à dérailleur qui change les vitesses en faisant dérailler la chaîne, en passant d'une dent ou d'un pignon à un(e) autre. Le système de vitesses se compose de toutes les pièces du vélo qui permettent au dérailleur de changer les vitesses, y compris le dérailleur avant ou le dérailleur arrière, les commandes de vitesses, les câbles des vitesses, la chaîne de transmission.

Fonctionnement:

En réduisant le rapport par actionnement des commandes des vitesses, on obtient un déplacement de la chaîne vers l'intérieur du vélo, permettant ainsi une accélération et un pédalage en montée plus facile et confortable. En augmentant le rapport, toujours en actionnant les commandes des vitesses, la chaîne se déplace vers l'extérieur du vélo, permettant de prendre plus de vitesse pendant le pédalage.

Pour réussir à changer correctement de rapport, il faut toujours que la chaîne soit soumise à tension. Il est donc nécessaire de toujours pédaler en avant pour garantir au système de vitesses de remplir correctement sa fonction.

!! MISE EN GARDE : L'actionnement du système de vitesses lors du pédalage en arrière peut provoquer la chute de la chaîne avec coincement, en causant de graves dégâts au vélo et un risque de perte de contrôle et de chute.

1) Dérailleur avant :

Le dérailleur avant est gouverné par la commande située à gauche. La réduction du rapport par sélection d'un pignon plus petit facilite le pédalage. L'augmentation du rapport par sélection d'un pignon plus grand rend le pédalage plus difficile mais permet de prendre de la vitesse.

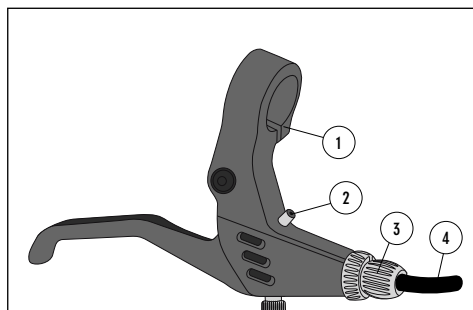
2) Dérailleur arrière :

Le dérailleur arrière est gouverné par la commande située à droite. En déplaçant la chaîne d'un petit pignon à un plus grand, le rapport se raccourcit, donnant un pédalage plus agile avec une demande d'effort physique moins importante. En déplaçant la chaîne d'un grand pignon à un plus petit, le rapport s'allonge, donnant un pédalage plus dur mais permettant, avec un effort physique plus important, d'atteindre des vitesses supérieures.

Réglage:

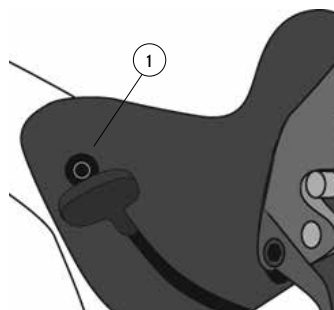
Un système de dérailleur correctement réglé ne doit pas poser de problèmes. Si chaque changement de vitesse s'accompagne d'un bruit inhabituel, le câble du dérailleur peut nécessiter un réglage. Si le bruit persiste ou augmente après le réglage, arrêter le vélo et essayer de localiser la provenance du bruit. Consulter le revendeur pour identifier et résoudre les problèmes, et pour régler correctement le système de dérailleur.

Le réglage du dérailleur doit être effectué avec le vélo solidement maintenu dans un support de travail ou par une personne maintenant la roue arrière soulevée du sol, de manière à pouvoir actionner la transmission et le système de vitesse avec le vélo immobile.



Boulon de serrage du levier, levier MTB.

1. BOULON DE SERRAGE DU LEVIER
2. VIS DE RÉGLAGE DU REACH
3. CYLINDRE DE RÉGLAGE
4. CABLE



Boulon de serrage du levier, levier ROAD.

1. BOULON DE SERRAGE DU LEVIER





levier "ERGOPOWER"

1. BOUTON À AILETTES
2. LEVIER DU DÉRAILLEUR ARRIÈRE

Réglage de la position de rapport bas du dérailleur avant

1. Déplacer la chaîne sur la plus petite couronne avant et sur la dent de la plus grande cassette.
2. Desserrer le boulon de serrage du câble du dérailleur avant jusqu'à ce que le câble soit libre.
3. Tourner la vis de réglage de rapport bas (marquée d'un L), jusqu'à ce que le guide intérieur de la chaîne du dérailleur se trouve à environ 0,5 mm de la chaîne.
4. Tirer l'extrémité du câble et passer une vitesse inférieure avec le levier de vitesse gauche plusieurs fois de manière à ce qu'il se trouve dans la position de la petite couronne de la chaîne.
5. Tourner le cylindre de réglage du câble des vitesses dans la position la plus extrême en sens horaire.
6. Insérer le câble dans la rainure proche du boulon de serrage du câble du dérailleur, tendre le câble et le serrer :

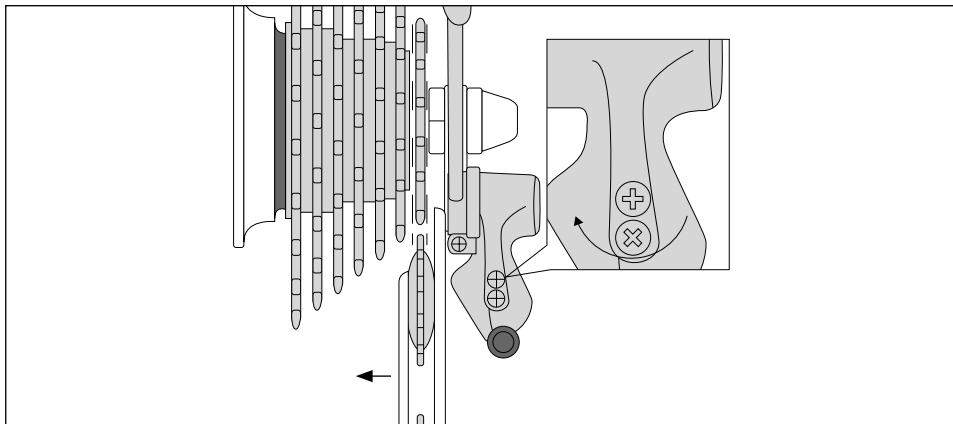
Contrôler le tableau « Couples de serrage » à la fin du manuel.

Réglage de la position de rapport haut du dérailleur avant

1. Déplacer le dérailleur arrière sur la plus petite dent arrière.
2. Tourner la vis de réglage de rapport haut (marquée d'un H) en sens horaire afin qu'elle ne puisse pas gêner le mouvement du dérailleur.
3. En tournant à la main le levier de pédale, utiliser le dispositif de changement de vitesse pour déplacer délicatement la chaîne sur la couronne la plus externe.
4. Avec le dispositif de changement de vitesse, positionner le guide de la chaîne extérieure du dérailleur avant à environ 0,5 mm de la chaîne.
5. Serrer à nouveau la vis de réglage de rapport haut jusqu'à rencontrer une résistance. Si la vis a été trop serrée, le dérailleur avant se déplacera vers la petite bague de la chaîne.

Contrôler les réglages.

Contrôler et tester les différentes combinaisons de vitesses : s'assurer que la chaîne ne tombe pas pendant le changement de vitesse et que la cage du dérailleur ne frotte sur aucune partie du levier de pédale.



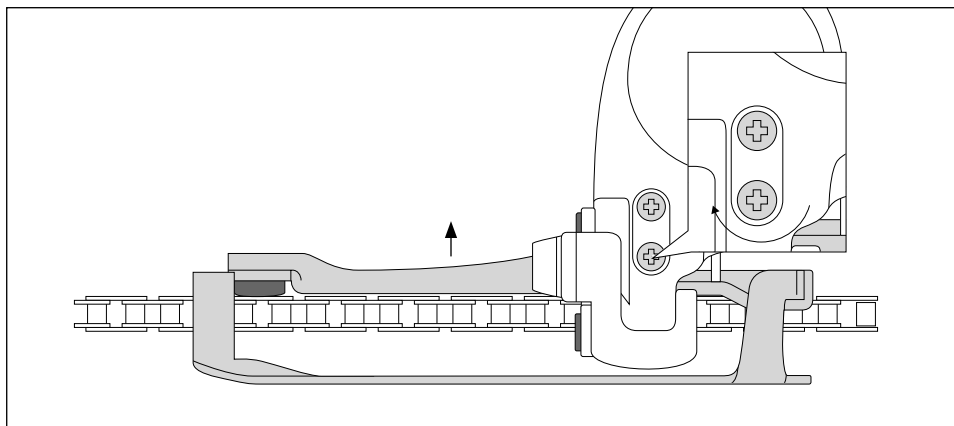
Réglage de la position de vitesse intermédiaire du dérailleur avant, avec trois couronnes de la chaîne

1. Déplacer la chaîne sur la plus grande bague avant et sur la plus petite dent arrière.
2. Tourner le régulateur cylindrique de la tension de la chaîne (sur le tube inférieur ou sur le levier) en sens antihoraire en augmentant la tension du câble pour aligner la cage du dérailleur interne jusqu'à ce qu'elle touche la chaîne.

Tester les différentes combinaisons de vitesse pour s'assurer que la chaîne s'aligne facilement sur toutes les couronnes de la chaîne.

N.B. : certains dispositifs de dérailleur avant ont une fonction « languette ». En déplaçant légèrement le levier vers une vitesse inférieure, le dérailleur se déplace légèrement et ne devrait plus toucher la chaîne.

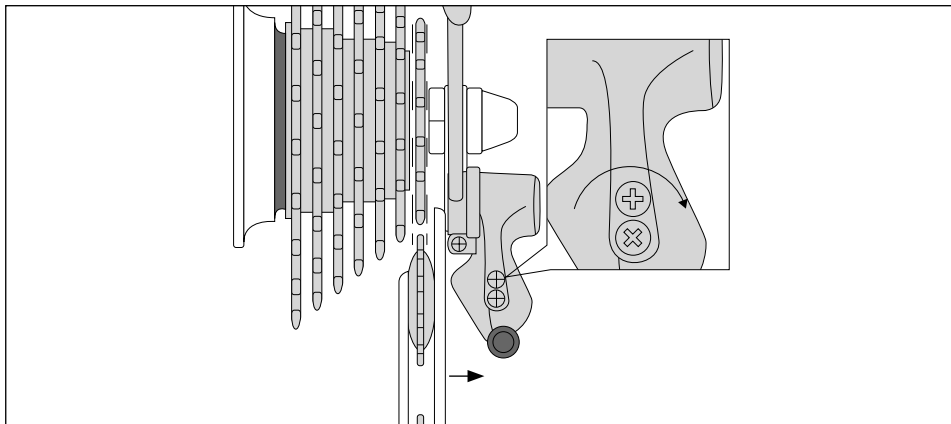




Réglage de la position de rapport haut du dérailleur arrière

1. Déplacer la chaîne sur la plus petite dent avant et sur la plus grande couronne avant.
2. Desserrer le boulon de serrage du câble jusqu'à ce que le câble soit libre.
3. Se placer derrière le vélo pour contrôler que la plus petite bague arrière et les deux poulies du dérailleur sont alignées.
4. Dans le cas contraire, tourner la vis de réglage de rapport haut (en général marquée d'un H) jusqu'à obtenir l'alignement.
5. Pendant la traction du câble, enclencher une vitesse supérieure jusqu'à ce que le dispositif de changement de vitesse se trouve dans la position de la petite dent.
6. Tourner complètement en sens horaire le cylindre de réglage sur le dispositif de changement de vitesse, ou sur le tube oblique. Tourner complètement en sens horaire le cylindre de réglage sur le dérailleur arrière puis lui faire faire un tour en sens antihoraire.
7. Insérer le câble dans la rainure du boulon de serrage sur le dérailleur arrière, tendre le câble des vitesses et le serrer.

Contrôler les couples de serrage dans le tableau à la fin du manuel.



Réglage de la position de rapport bas du dérailleur arrière

1. Tourner la vis de réglage de rapport bas sur le dérailleur arrière (en général marquée d'un L) en sens horaire, suffisamment pour ne pas limiter le mouvement du dérailleur.
2. Déplacer la chaîne sur la plus petite bague de la chaîne avant et sur la plus grande dent arrière. Ne pas trop déplacer le dérailleur arrière, sinon la chaîne risque de se bloquer entre la grande dent et les rayons.
3. Aligner les poulies du dérailleur arrière sur la plus grande dent.
4. Tourner la vis de réglage de rapport bas en sens horaire jusqu'à rencontrer une résistance. Si la vis est trop tournée, le dérailleur se déplace vers la partie externe du vélo.
5. Tester les différentes combinaisons de vitesse. S'assurer que la chaîne ne tombe pas lors du changement de vitesse.

Alignement du système indexé du dérailleur arrière

1. Déplacer la chaîne sur la plus grande bague avant et sur la plus petite dent arrière.
2. Changer d'un cran avec le dérailleur arrière.
3. Contrôler que la chaîne passe facilement à la vitesse suivante.
4. Si la chaîne fait un bruit excessif ou ne se déplace pas, tourner lentement le régulateur cylindrique en sens horaire et contrôler à nouveau que le passage se produise facilement.

En revanche, si la chaîne se déplace sur la troisième bague la plus petite, tourner le régulateur cylindrique en sens horaire jusqu'à obtenir l'alignement sur les poulies du dérailleur et sur la deuxième dent la plus petite. Contrôler les différentes combinaisons de vitesse pour s'assurer que la chaîne s'aligne facilement sur toutes les couronnes de la chaîne.

En cas d'impossibilité de régler le dérailleur de cette façon, le crochet dérailleur risque de ne pas être aligné ; amener le vélo chez le revendeur pour assistance.



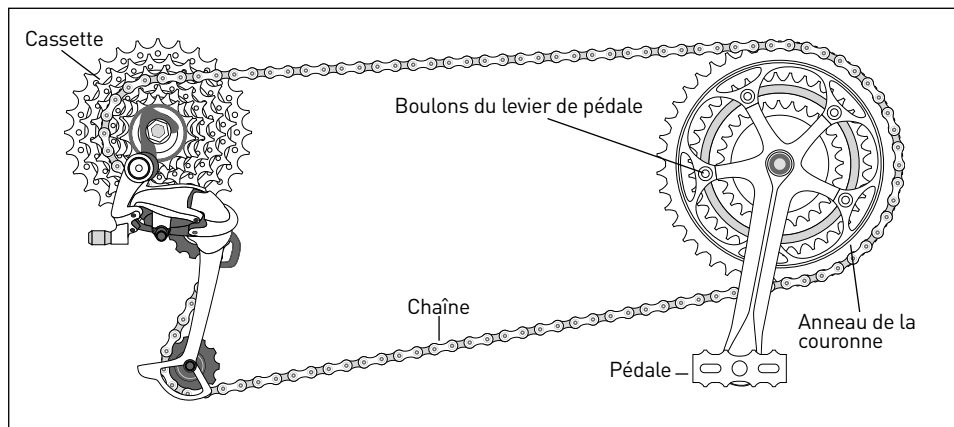
Remplacement d'un câble du dispositif de changement de vitesse

1. Déplacer la chaîne sur la plus petite bague avant et sur la plus petite dent arrière.
2. Faire attention au parcours emprunté par le câble dérailleur, desserrer le boulon de serrage du câble dérailleur en maintenant le câble à changer et retirer le câble par le levier de vitesse. Certains dispositifs de vitesses ont un accès au câble fermé, sous forme de vis ou d'un cache fixé par une vis. En cas d'impossibilité d'accéder au câble de vitesses, consulter le revendeur.
3. Inspecter les logements et les remplacer s'ils sont endommagés ou rouillés.

N.B. : en cas de remplacement des logements, s'assurer que les pièces sont de type correct et les couper à la longueur souhaitée (utiliser les anciennes comme modèle). S'assurer que les extrémités du logement sont exemptes d'ébarbures ; le câble doit coulisser librement entre les extrémités.

4. Lubrifier le câble neuf et le faire passer à travers le levier, tous les guides des câbles et les logements et le boulon de serrage du câble en suivant le même parcours que l'ancien câble.
5. Suivre les indications pour le réglage du dérailleur.
6. Couper le câble de manière à ce que hors du boulon de serrage du câble ne sorte pas un tronçon supérieur à 51 mm.
7. Appliquer au-dessus un capuchon d'extrémité pour éviter que l'extrémité du câble s'effiloche ou appliquer un alliage pour souder à l'extrémité du câble.

e. TRANSMISSION : PÉDALES, MANIVELLES DE PÉDALE, CHAÎNE, CASSETTE



La transmission se compose des pièces du vélo qui transmettent la puissance à la roue arrière :

- Pédales (et groupes cale-pieds sur certains modèles)
- Manivelle de pédale - bras de la manivelle gauche et droit, bagues de la chaîne et étrier inférieur (l'axe et les roulements sur lesquels tourne la manivelle de pédale).
- Chaîne
- Cassette ou roue libre.



MISE EN GARDE : Lors du pédalage, en braquant, un contact de la pointe de la chaussure avec la roue avant ou le pare-boue peut se produire. Ceci peut provoquer une perte de contrôle du vélo avec chute. Cette situation se présente en général avec un vélo de petite taille, en pédalant à basse vitesse lors du braquage ou si la garniture et/ou les roues ont été changées. Éviter de pédaler avec le guidon tourné. Consultez votre revendeur pour déterminer la bonne combinaison de taille du cadre, longueur du bras de la manivelle, dimension de la pédale et type de chaussure pour éviter le problème. Il est conseillé, en prenant un virage, de maintenir la pédale à l'intérieur du virage en haut et la pédale externe en bas. Le problème devrait ainsi pouvoir être évité.

Si votre vélo est équipé de pédales avec systèmes de cale-pieds et lanières à largage rapide, suivre les conseils du revendeur sur l'utilisation et l'entretien et consulter les instructions du fabricant. S'assurer d'avoir suffisamment de pratique avant d'utiliser le vélo sur des routes publiques ; il est nécessaire de s'être familiarisé avec les dispositifs avant de s'engager dans la circulation.



MISE EN GARDE : L'utilisation du vélo équipé de systèmes de cale-pieds et lanières ou à largage rapide surtout sur routes publiques et à fréquentées sans s'être d'abord familiarisé avec les dispositifs risque de vous mettre en danger, vous-mêmes et les autres personnes. Exercez-vous à utiliser le dispositif dans des lieux sans obstacles et sans dangers.

Le réglage des roulements de la transmission compris dans l'étrier inférieur, la cassette ou les pédales nécessite des outils et une formation spéciaux. Ces opérations doivent être réservées exclusivement au revendeur. Adressez-vous à votre revendeur pour le réglage.

Inspection

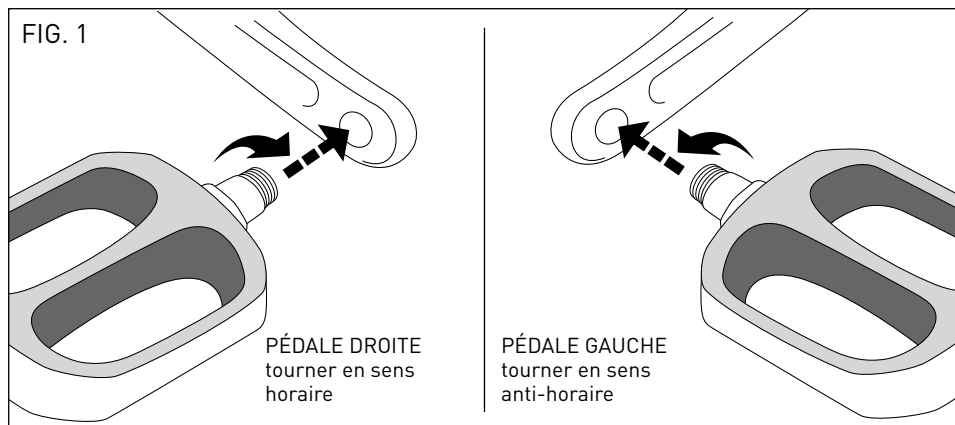
Quand la transmission fonctionne correctement, le changement de vitesse est facile et le vélo ne pose aucun problème, en atteignant le maximum de ses performances.

Une fois par mois, contrôler l'état de la chaîne et de la cassette, qui doivent être propres, exemptes de rouille et correctement lubrifiées. Tous les assemblages de la chaîne doivent tourner librement et aucun ne doit être déformé. Retirer la roue arrière et tourner la cassette avec les mains. En cas de grincement ou si la cassette s'arrête tout de suite après l'avoir faite tourner, il peut être nécessaire de la régler ou de la remplacer : amener le vélo chez votre revendeur pour l'assistance nécessaire.

Tous les 3 mois, contrôler les pédales et les cale-pieds. S'assurer que les cale-pieds sont solidement fixés aux pédales et que les catadioptrés des pédales sont propres et solidement fixés. Serrer les pédales aux bras de la manivelle, tourner la pédale droite en sens horaire et la pédale gauche en sens contraire (Figure 1) : Contrôler les couples de serrage dans le tableau à la fin du manuel.



FIG. 1



Pour s'assurer que les roulements des pédales sont correctement réglés, tourner et bouger les pédales de droite à gauche, vers le haut et vers le bas avec les mains. En cas de constatation d'une lenteur ou d'une rigidité des roulements des pédales, faire régler, lubrifier à nouveau ou faire remplacer les pédales par le revendeur.

Tous les 3 mois, inspecter la manivelle, contrôler le réglage de l'étrier inférieur et serrer les boulons de la manivelle en consultant le tableau « **Couples de serrage** » à la fin du manuel.

Pour contrôler le réglage du roulement du mouvement central :

1. Soulever la chaîne des bagues de la chaîne.
2. Tourner la manivelle de manière à ce qu'un des bras soit parallèle au tube vertical.
3. Mettre une main sur la manivelle et l'autre sur le tube vertical et essayer de bouger la manivelle latéralement en l'approchant et en l'éloignant du tube vertical.
4. Tourner la manivelle.

Si la manivelle paraît lâche ou produit des bruits comme si elle l'était, si le mouvement s'arrête soudainement ou s'il existe un grincement provenant des roulements, il est nécessaire de les faire régler ou lubrifier à nouveau par le revendeur.

Nettoyer les pignons et les contrôler à la recherche de dégâts. Si des dents sont tordues ou cassées, faire remplacer les pignons par le revendeur. A noter que sur certains pignons, certaines dents ont une forme spéciale pour améliorer le déplacement.

Tous les 3 mois, contrôler le degré d'usure de la chaîne avec un indicateur d'usure pour chaînes ou avec une règle. Chaque assemblage complet de chaîne neuve

mesure un pouce. Si 12 assemblages de la chaîne mesurent 12 1/8 pouces ou plus, la chaîne doit être remplacée. Avec un bon entretien, une chaîne dure environ 1500/3000 km sur un vélo de route, moins sur un VTT. Le changement **de la** chaîne nécessite une formation et des outils spéciaux, l'opération doit donc être réservée exclusivement au revendeur.

Réglage

Le réglage des roulements de la transmission compris dans l'étrier inférieur, la cassette ou les pédales nécessite des outils et une formation spéciaux. Ces opérations doivent être réservées exclusivement au revendeur.

Lubrification et nettoyage

Une fois par mois, nettoyer la cassette et lubrifier la chaîne. Toujours disposer un chiffon derrière la chaîne pour éviter que l'huile souille d'autres parties du vélo. Après avoir lubrifié la chaîne, éliminer l'huile en excès avec un chiffon. Consultez votre revendeur pour l'achat d'un lubrifiant recommandé.

Nettoyage de la cassette

Ne pas utiliser d'essence pour nettoyer la cassette ; ce produit est très inflammable et laisse un film gras après évaporation. Éliminer la saleté en surface autour des dents avec un produit dégraissant ou un solvant et une brosse.

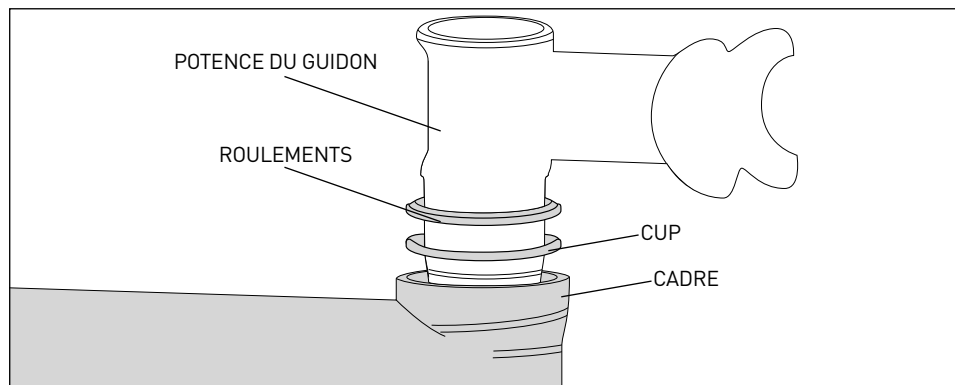
Une fois par an, graisser à nouveau les roulements de la pédale, les roulements du mouvement central et les parties des axes de la pédale passant dans la manivelle. Certains roulements des pédales et roulements de l'étrier inférieur sont scellés définitivement et ne nécessitent pas de nouveau graissage chaque année. Le nouveau graissage nécessite une formation et des outils spéciaux et doit donc être réservé exclusivement au revendeur.

Graisser à nouveau les filetages de la pédale

1. Démonter les pédales : tourner l'axe de la pédale droite en sens antihoraire et celui de la pédale gauche en sens horaire.
2. Appliquer une fine couche de graisse synthétique sur tous les filetages. Consultez votre revendeur pour un lubrifiant recommandé.
3. Installer les pédales sur le bon côté : mettre la pédale droite sur le bras droit de la manivelle et la pédale gauche sur le bras gauche de la manivelle.
4. Suivre les instructions pour le serrage des pédales de la section « Inspection ».



f. JEU DE DIRECTION ET FOURCHE



Le jeu de direction est un système de roulements qui permet la rotation de la fourche, du fourreau et du guidon, pour faire braquer le vélo. Ces instructions décrivent les procédures d'inspection, lubrification et réglage du jeu de direction et de la fourche.

Inspection

Inspecter le jeu de direction du vélo une fois par mois pour vérifier s'il est lâche ou trop serré. En cas de constatation de roulements du jeu de direction lâches ou trop serrés, avant d'utiliser le vélo, l'amener chez le revendeur pour l'assistance nécessaire.

Pour vérifier si le jeu de direction est lâche

1. Enfourcher le vélo et, sans s'asseoir sur la selle, poser les deux pieds au sol.
2. Actionner le frein avant et, dans cette position, faire osciller le vélo en avant et en arrière. Vérifier la présence de roulements du jeu de direction lâches.

Pour vérifier si le jeu de direction est trop serré

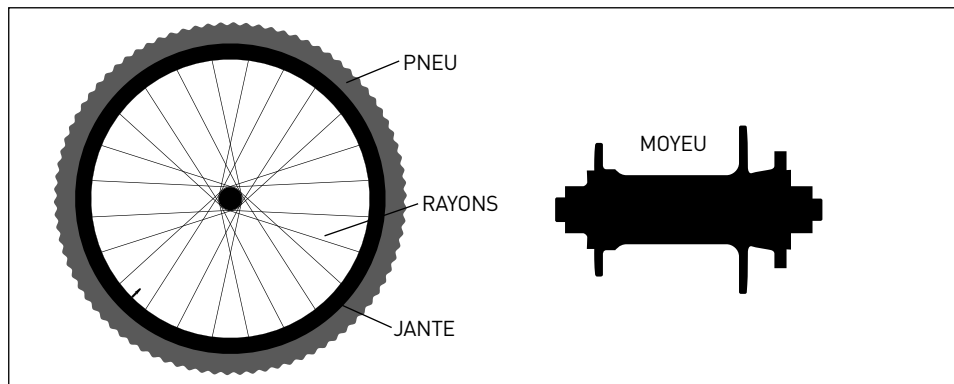
1. Avec la roue arrière soulevée, faire tourner lentement la fourche et le guidon de droite à gauche.
2. Rechercher l'existence de grincements, blocages ou grippages au cours de la rotation, indiquant alors que les roulements peuvent être trop serrés.

Réglage

Le réglage du roulement du jeu de direction nécessite des compétences et des outils spéciaux et doit donc être effectué uniquement par le revendeur ou par un mécanicien compétent.

Lubrification

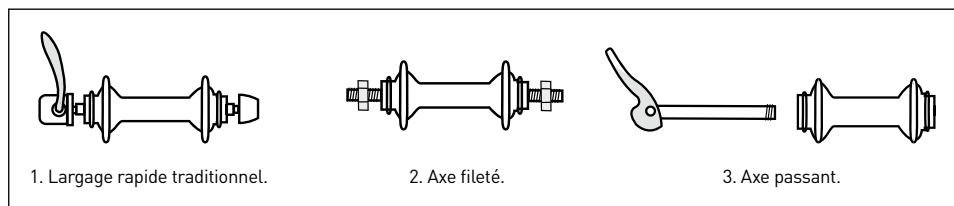
Une fois par an, lubrifier le jeu de direction. Cette opération nécessite des compétences et des outils spéciaux et doit donc être effectué uniquement par le revendeur ou par un mécanicien compétent.



Les roues de vélo ont été conçues dans le but d'être faciles à démonter pour faciliter le transport du vélo ou pour les réparer en cas de crevaison. Dans la plupart des cas, les roues sont fixées au vélo par un guide appelé montant, aussi bien sur la roue avant que sur le chariot arrière. Les VTT amortis présentent un autre mécanisme de fixation dit à axe passant (thu axle).

⚠ Suivre les indications et les instructions du revendeur pour l'installation ou le démontage de la roue sur les vélos avec axe passant. Toujours consulter le revendeur pour obtenir des informations complémentaires sur l'utilisation de ce mécanisme.

Contrôler l'assemblage des deux roues.



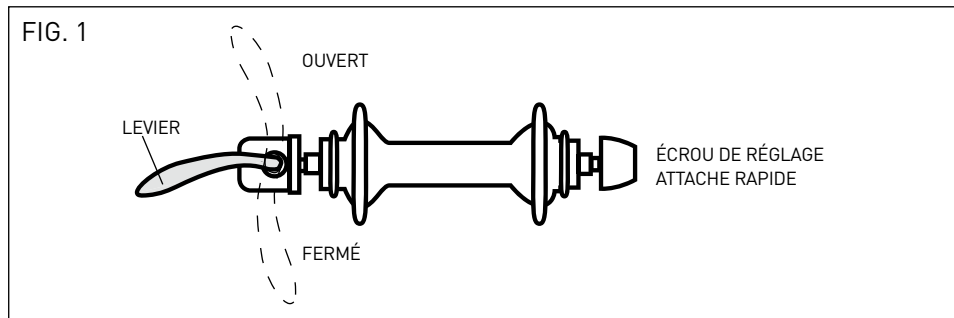
Pour voyager en toute sécurité, les roues du vélo doivent être solidement assemblées au cadre et à la fourche. Les roues du vélo sont fixées avec des écrous à axe fileté (N° 2), à système d'axe passant (N° 3) ou à attache rapide (N° 1), un mécanisme de blocage de la roue actionné par levier qui permet le montage et le démontage de la roue sans outils.





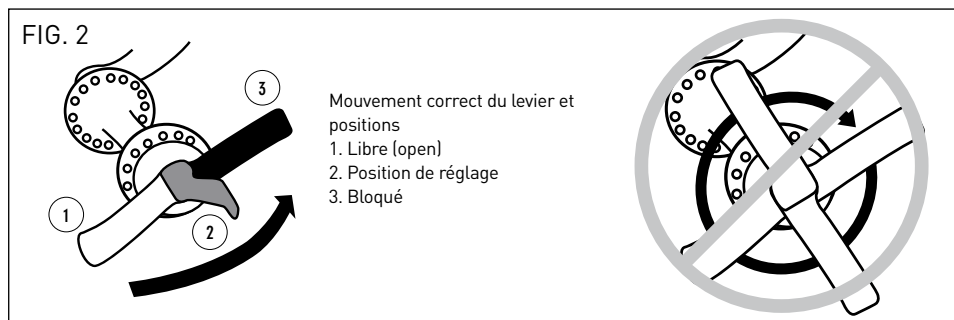
MISE EN GARDE : Une attache rapide mal réglée et fermée peut provoquer le desserrage ou la perte soudaine de la roue, pouvant entraîner la perte de contrôle du vélo et une chute. S'assurer du bon réglage et de la fermeture correcte de l'attache rapide avant d'utiliser le vélo.

Réglage et fermeture de l'attache rapide.



Pour un réglage correct et sûr de l'attache rapide, lire et suivre avec attention les instructions ci-après :

Réglage de la tension d'une attache rapide:



1. Déplacer le levier d'attache rapide en position OUVRETE (IMMAGINE 1) et régler la roue de manière à ce qu'elle touche fermement la partie intérieure des extrémités de la fourche.

2. Avec le levier en position quasi intermédiaire entre la position OUVRETE et la position FERMÉE, serrer l'écrou de réglage d'attache rapide (IMMAGINE 1) en finissant de le serrer avec les doigts.

3. Mettre le levier dans la paume de la main et le pousser comme indiqué en (IMMAGINE 2) en position FERMÉE (IMMAGINE 1). En position intermédiaire de fermeture du levier, une certaine résistance doit se produire.

Ne pas serrer le mécanisme de blocage roue à attache rapide en tournant le levier comme un écrou à ailettes ; il ne produira pas la force suffisante pour maintenir la roue en position.

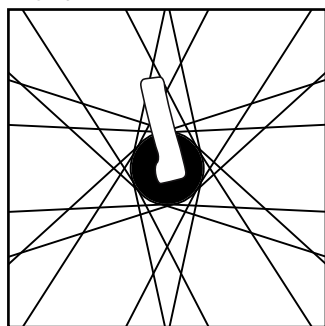
4. Si le levier est déplacé en position FERMÉE avec peu ou pas de résistance, la force de serrage est insuffisante.

Remettre le levier en position OUVERTE, serrer encore l'écrou de réglage d'attache rapide, fermer le levier en contrôlant encore sa résistance. Pour tout complément d'informations sur le réglage de la tension de l'attache rapide. En cas de nécessité d'une force supérieure à 200 Newton (45 livres) pour fermer complètement le levier d'attache rapide, ouvrir le levier et desserrer légèrement l'écrou de réglage d'attache rapide. En cas de nécessité d'une force inférieure à 53,4 Newton (12 livres) pour commencer à ouvrir le levier en position complètement fermée, ouvrir le levier et serrer légèrement l'écrou de réglage d'attache rapide. Répéter le réglage si nécessaire.

5. Orienter les leviers d'attache rapide de manière à ce qu'ils n'interfèrent pas avec d'autres parties du vélo ou accessoires (ex. râtelier ou pare-boue) et que d'éventuels obstacles rencontrés ne puissent pas se coincer dans les leviers (IMMAGINE 3/4).

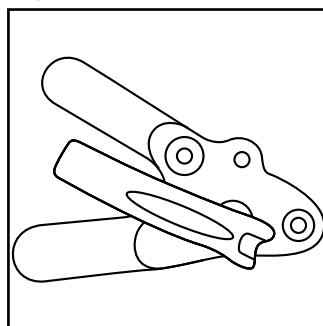
6. Contrôler que l'attache rapide est correctement réglée et fermée. En cas d'issue négative des contrôles de l'attache rapide, répéter les procédures de réglage, y compris ces contrôles, ou amener le vélo chez le revendeur pour assistance.

FIG. 3



Position levier avant

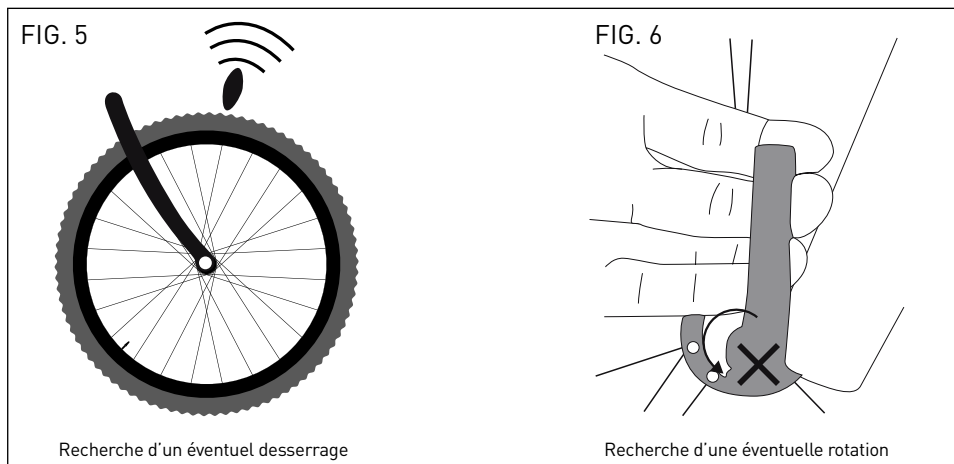
FIG. 4



Position levier arrière



44 Contrôle du réglage de l'attache rapide.



- Soulever le vélo et frapper énergiquement sur la partie supérieure du revêtement (IMMAGINE 5). La roue ne doit pas se détacher, se desserrer ou se déplacer d'un côté à l'autre.
- S'assurer que le levier d'attache rapide ne peut pas être tourné en position parallèle à la roue (IMMAGINE 6)
- Quand l'attache rapide est correctement serrée et bloquée par le levier en position de fermeture, la force de serrage est adaptée pour favoriser l'enclenchement métal dans métal (gaufrage) des surfaces de séparation.

Ispezione

Le meilleur entretien d'une roue est l'entretien préventif. Avoir conscience que certains problèmes peuvent se produire permet de les prévenir.

Avant d'utiliser le vélo, vérifier que les moyeux à largage rapide sont en position de BLOCAGE et que les écrous de l'axe de la roue sont serrés. Pour obtenir des informations complémentaires sur le réglage des moyeux à largage rapide, consulter la section Réglage ou s'adresser au revendeur. En faisant tourner les roues, s'assurer qu'elles sont alignées et parfaitement circulaires. Si la jante n'est pas équilibrée, s'adresser au revendeur pour la faire équilibrer.

Vérifier que les pneus sont gonflés à la pression indiquée sur les parois latérales des roues. Utiliser une mesureur et une pompe à vélo si possible. Éviter de gonfler les pneus dans une station service ; le niveau de pression et le volume d'air émis sont supérieurs aux valeurs conseillées et peuvent faire éclater les pneus. Contrôler les pneus à la recherche de signes d'usure ou détérioration.

En cas de constatation de coupures ou de points d'interruption sur le pneu faisant apparaître la chambre à air, si tout autre élément du revêtement du pneu est visible à travers la bande de roulement ou encore si l'un des tasseaux est absent ou usé, remplacer le pneu. S'assurer que les jantes sont propres : les jantes sales

ou grasses rendent le freinage inefficace. Nettoyer les jantes avec un chiffon propre ou les laver à l'eau et au savon doux, rincer et laisser sécher.

Toutes les semaines, s'assurer de l'absence de rayons desserrés, endommagés ou cassés. Une roue en mauvais état réduit l'efficacité des freins et la résistance de la roue, en provoquant de potentielles situations de danger.

Tous les mois, contrôler le réglage des deux roulements du moyeu. Avec une main, soulever la partie avant du vélo et essayer de déplacer la jante sur le côté, de gauche à droite. Observer, écouter et rechercher la présence de roulements du moyeu desserrés. Faire tourner la roue et rechercher d'éventuels grincements ou autres bruits inhabituels. Si le moyeu semble desserré ou s'il est bruyant, il doit être réglé. Répéter ces procédures pour la roue arrière.



MISE EN GARDE : Un moyeu mal réglé, sur le point de principale mobilité (entre le moyeu et l'axe) peut entraîner des pertes de contrôle du vélo et des chutes. Contrôler soigneusement les moyeux à chaque utilisation et ne pas utiliser le vélo avant d'avoir résolu le problème.

Réglage

Réglage des roulements de la roue

Cette procédure nécessite une formation et des outils spéciaux et doit donc être réservée exclusivement au revendeur.

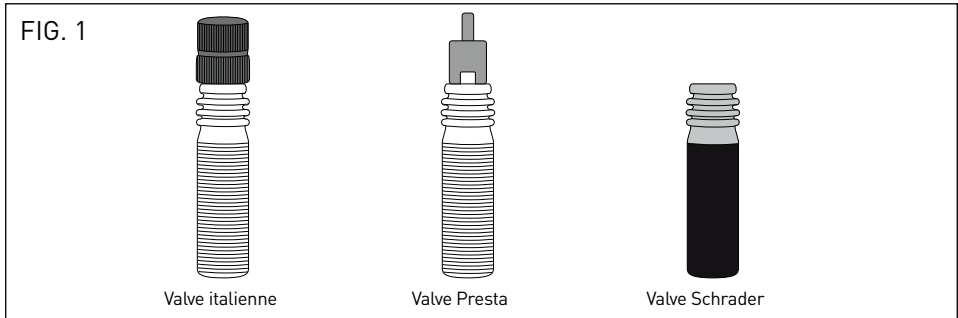
Réglage et fermeture du largage rapide

Pour un réglage correct et sûr d'un dispositif de largage rapide, lire avec attention les instructions ci-après.



MISE EN GARDE : Un système de largage rapide mal réglé et fermé peut provoquer le desserrage ou la perte soudaine de la roue, pouvant entraîner la perte de contrôle du vélo et une chute. S'assurer du bon réglage et de la fermeture correcte du système de largage rapide avant d'utiliser le vélo.



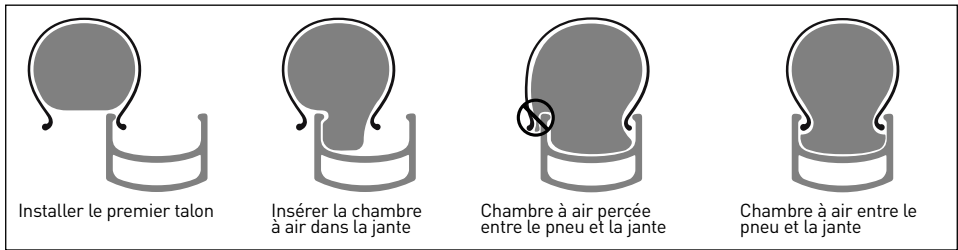


Les vélos sont équipés de deux différents types de valves (IMMAGINE), pour des techniques différentes de gonflage :

- La valve Italienne : Retirer le capuchon de la valve en le dévissant. Pour gonfler le pneu, il faut d’abord faire sortir un peu d’air en exerçant une légère pression avec le capuchon sur la valve, puis insérer le raccord de la pompe sur la valve en s’assurant d’avoir retiré le bouchon.
- Valves Schrader (dites aussi valves américaines) : Retirer le capuchon de la valve, fixer une pompe à air avec adaptateur Schrader et gonfler. Remettre le capuchon pour prévenir la pénétration de saleté et de résidus.
- La valve Presta (dite aussi valve française) : Pour gonfler avec une valve Presta, enlever le capuchon de la valve, si présent. Les valves Presta sont à forte tenue et pour les ouvrir, une forte pression initiale est nécessaire ; dévisser donc l’écrou et le presser avec un doigt pour ouvrir la vanne. Cette opération devrait laisser s’échapper un peu d’air. Gonfler à l’aide de l’adaptateur pour valve Presta. Après le gonflage, serrer à la main l’écrou de la valve adhérent à la tige. Il sert de capuchon de la valve sur les valves Schrader.

g2. INSTALLATION DES PNEUS

Ces instructions se rapportent aux systèmes de roue standard à chambres à air. Suivre les indications pour réparer ou changer la chambre à air après une crevaison ou en raison d’une simple usure du pneu.



Démontage de la roue avant avec frein à mâchoire ou frein à disque :

1. Suivre les instructions de la section Freins pour ouvrir le frein.
2. Si votre vélo est équipé de système à fermeture rapide (quick-release) pour la fixation de la roue, déplacer le levier de la fermeture rapide de la position fermée à la position ouverte. Si la fermeture est à boulon, desserrer le boulon avec une clé appropriée nécessaire à l'opération.
3. Si la fourche est équipée du dispositif anti-détachement, détendre le blocage en dévissant l'écrou, suffisamment pour pouvoir ensuite procéder au démontage de la roue.

Montage d'une roue avant avec frein à mâchoire ou frein à disque:

1. Si votre vélo est équipée d'un système à fermeture rapide (quick-release), positionner le levier sur "ouvert" en déplaçant le levier à l'extérieur par rapport à la roue.
2. Insérer la roue entre les garnitures de la fourche et enclencher l'axe à l'intérieur des montants. En cas d'utilisation d'un système Quick-release, s'assurer que le levier est sur le côté gauche, en prenant le cycliste comme repère. En cas de système de fermeture traditionnel, serrer en réglant l'écrou.
3. En gardant la roue immobile, centrer la jante à l'intérieur de la fourche.
4. Avec le système de fermeture quick-release, déplacer le levier vers la partie supérieure et s'assurer de le mettre en position de fermeture, en utilisant la force nécessaire pour parvenir à le fermer complètement. Le levier doit être parallèle à la garniture de la fourche. Avec un système de fermeture à boulon passant, serrer les fixations au couple indiqué dans le tableau « Couples de serrage » à la fin du manuel.
5. Veiller à réinsérer le mécanisme de libération des freins s'il a été précédemment démonté. S'assurer de la bonne distance entre les patins et la jante, en faisant tourner la roue.

Démontage de la roue arrière avec frein à mâchoire ou frein à disque :

1. Sur un vélo à système de changement des rapports avec dérailleur arrière et dérailleur avant, déplacer la chaîne du dérailleur arrière sur le plus petit pignon (externe) de la cassette.
2. Si votre vélo est équipé de freins à mâchoire, relâcher le mécanisme de libération rapide des freins.
3. Sur un vélo équipé de système de changement des rapports avec dérailleur avant et dérailleur arrière, tirer le dérailleur arrière vers la partie arrière.
4. Avec un mécanisme à largage rapide, mettre le levier en position ouverte.



- 48 Avec un mécanisme à boulon passant, desserrer les fixations avec des outils appropriés, pousser la roue vers la partie avant pour parvenir à retirer la chaîne du pignon de la cassette antérieure. Soulever ensuite la roue du sol et la sortir des montants arrière.



Si votre vélo est équipé de freins à disque, prendre garde à ne pas endommager les étriers, le disque ou les plaquettes lors de l'insertion du disque dans l'étrier.

Montage d'une roue arrière avec frein à mâchoire ou frein à disque:

1. Si votre vélo est équipée d'un système à fermeture rapide (quick-release), positionner le levier sur "ouvert" en déplaçant le levier à l'extérieur par rapport à la roue.
2. Avec un vélo équipé de dérailleur arrière et de dérailleur avant, contrôler que le dérailleur arrière se trouve en position la plus externe (pignon le plus petit) pour tirer ensuite le corps du dérailleur en arrière, en positionnant la chaîne au-dessus du plus petit pignon de la cassette supérieure.
3. Insérer ensuite la roue dans les montants, en s'assurant de tirer la roue vers la partie arrière pour permettre à l'axe du moyeu d'entrer correctement dans les montants.
4. Avec le système de fermeture quick-release, déplacer le levier vers la partie supérieure et s'assurer de le mettre en position de fermeture, en utilisant la force nécessaire pour parvenir à le fermer complètement. Le levier doit être parallèle à la garniture de la fourche. Avec un système de fermeture à boulon passant, serrer les fixations au couple indiqué dans le tableau « Couples de serrage » à la fin du manuel.
5. Veiller à réinsérer le mécanisme de libération des freins s'il a été précédemment démonté. S'assurer de la bonne distance entre les patins et la jante, en faisant tourner la roue.

g4. DÉMONTAGE D'UN PNEU DE LA ROUE

Avec les mains, retirer le pneu de la jante ou les leviers du pneu. Pour retirer le pneu, ne pas utiliser d'objets contondants, comme un tournevis.

1. Dégonfler complètement le pneu.
2. En couvrant toute la surface de la roue, presser les talons du pneu sur la partie inférieure du canal de la jante.
3. En partant du côté opposé à la valve, soulever un talon du pneu en haut et hors de la jante.
4. Procéder autour de la roue, en soulevant le talon en dehors jusqu'à libérer le dernier talon.
5. Atteindre l'intérieur du pneu et enlever la chambre à air.
6. Retirer le deuxième talon du pneu de la jante.


1. En cas de réparation d'une fuite de la chambre à air, réparer le perçage avec une rustine ou remplacer la chambre à air.
2. Pour contrôler la jante et l'intérieur du pneu, suivre les procédures figurant à la rubrique Inspection de la section Roues. Lors du changement de la chambre à air ou du pneu, vérifier que la chambre à air neuve ou le pneu neuf est de la même dimension que le modèle précédent, ou consulter le revendeur pour apprécier la compatibilité entre des dimensions différentes. Les dimensions figurent sur le côté du pneu.
3. Gonfler la chambre à air jusqu'à ce qu'elle commence à prendre forme.
4. Disposer la chambre à air dans le pneu.
5. Insérer la tige de la valve de la chambre à air dans l'orifice de la jante.
6. En partant de la tige de la valve, installer le premier talon de la chambre à air sur la jante.
7. Emboîter le pneu et la chambre à air pour que les eux se trouvent à l'intérieur de la jante.
8. En partant, encore, de la tige de la valve et avec les pains, pousser avec précaution le deuxième talon sur la jante. Lors du montage de la roue, veiller à ne pas percer la chambre à air entre la jante et le pneu.
9. Pousser la base de la tige de la valve dans le pneu, en évitant de la coincer entre les talons du pneu et la jante.
10. Gonfler le pneu à mi-pression en contrôlant toujours que le talon du pneu se trouve dans la jante.
11. Dégonfler à nouveau le pneu. Cette précaution permet d'éviter de percer la chambre à air.
12. Gonfler le pneu à la pression indiqué sur son flanc.

g5. INSTALLATION TUBELESS:

REMARQUE : Attention, le pneu tubeless est fournie sans pièces collées, s'adresser au revendeur pour l'assemblage et le collage correct des pièces.

h. SUSPENSIONS

Il existe à ce jour sur le marché de nombreux vélos avec suspensions, et beaucoup de fabricant en proposant des modèles divers. Si votre vélo est équipé de suspensions, consultez les instructions fournies par le fabricant pour l'installation, l'entretien et l'assistance.

 **Une mauvaise installation, un entretien incorrect et une absence de contrôle des suspensions peuvent causer un fonctionnement incorrect de ces pièces, avec risque de perte de contrôle du vélo et de chute.**





ATTENTION : Pour changer les suspensions s'assurer que les neuves sont compatibles avec le vélo. Des suspensions non conçues pour votre modèle de vélo risquent de provoquer des défaillances structurelles et des dommages.

CAPITOLO 4

ASSISTANCE ET ENTRETIEN PÉRIODIQUE PROGRAMMÉ

Les informations figurant dans ce chapitre ont pour but de fournir des indications sur l'entretien de votre vélo. Au jour du niveau technologique avancé des composants, des matériaux utilisés, l'évolution continue et l'amélioration de ces derniers, les informations figurant dans ce chapitre ne peuvent être considérées comme exhaustives pour pouvoir garantir un entretien optimal de votre vélo.

Il est fondamental, afin de réduire au minimum les risques de lésions corporelles ou les accidents, de faire effectuer les opérations d'entretien et de réparation non abordées dans cette section à votre revendeur : il sera apte assurer l'entretien selon votre style de conduite et les conditions d'utilisation de votre vélo.

Certaines interventions de réglage ou de réparation nécessitent des équipements spécifiques et des compétences particulières, il est donc nécessaire de vous adresser à votre revendeur.

!!ATTENTION : De mauvais réglage ou un entretien incorrect peuvent être à l'origine de dommages sur votre vélo, avec risques de lésions corporelles ou d'accidents. Adressez-vous toujours à un personnel spécialisé.

Outils conseillés pour un bon entretien de votre vélo :

Clé dynamométrique à échelle graduée Nm ou livre-pouce

Clés hexagonales de 2, 4, 5, 6, 8 mm

Clés de 9, 10, 15 mm

Clé équilibrée et carrée de 15 mm

Clé fixe à tube, de 14, 15 et 19 mm

Clé dynamométrique T25

Tournevis Phillips N° 1

Kit de réparation pour pneus de vélo

Pompe pour pneus de vélo avec mesureur

Levier de roues

Fréquence de contrôle	Objet	Description :	Vérification:	Remarque :
A chaque utilisation	Roues	Alignement roues	Contrôler que les roues sont centrées, qu'elles ne sautent pas et ne dévient pas.	En présence de sauts ou déviation excessifs, s'adresser à un mécanicien spécialisé pour un nouveau contrôle.
	Roues	Pression des pneus	Contrôler que la pression reste dans les limites indiquées sur le côté du revêtement.	
	Roues	Fixations roues	Contrôler que les roues sont correctement fixées au cadre et à la fourche.	
	Roues	Usure de la bande de roulement	Contrôler que les revêtements ne présentent pas d'usure excessive, de détériorations, de coupures ou écrasements sur toute la surface.	
	Freins	Fonctionnement	Actionner les freins séparément et contrôler qu'ils bloquent correctement la roue.	
Hebdomadaire	Nettoyage	Nettoyage du vélo	Nettoyer le vélo avec un chiffon doux, non abrasif, uniquement avec les produits spécifiques vendus dans le commerce.	ATTENTION : ne jamais utiliser de jets d'eau directs et/ou sous pression.
	Roues	Détente des rayons	Contrôler que les rayons ne sont pas détendus ni cassés.	
Mensuelle	Guidon	Intégrité structurelle	S'assurer de l'absence de signes de défaillance, fissures, abrasions sur toute la surface du cintre et de la potence du guidon. S'assurer que les vis de fixation ne présentent pas de signes de défaillance ou de corrosion.	
	Selle et tige de la selle	Intégrité structurelle et assemblage	S'assurer de l'absence de signes de rupture, détériorations, fissures ou rayures sur toute la surface de la selle ou de la tige de la selle ; contrôler la fixation des pièces et les couples de serrage des vis.	En cas d'usure excessive ou de détérioration, remplacer les pièces hors d'usage. Avec une clé dynamométrique, contrôler le couple de serrage des vis de fixation.
	Cassette et chaîne	Intégrité structurelle	Contrôler l'état d'usure de la chaîne. Contrôler l'état d'usure de la cassette de pignons.	En cas d'usure de la chaîne et/ou des pignons, procéder au remplacement et à la mise au point, à confier à un mécanicien spécialisé.
	Protection chaîne	Intégrité structurelle et assemblage	Contrôler que la protection ou le carter de chaîne sont correctement fixés et non endommagés.	En cas d'usure excessive, de rupture, de présence de fissures ou rupture des protections, remplacer les pièces.
	Câbles du dérailleur arrière	Intégrité structurelle	Contrôler les câbles du dérailleur arrière à la recherche de signes d'usure, défaillances, phénomènes de rouille ou rupture.	En cas de constatation d'usure, de ruptures ou si les câbles sont détendus et altèrent le fonctionnement du dérailleur arrière, s'adresser à un mécanicien spécialisé pour la mise au point ou le remplacement des câbles.
	Changement	Fonctionnement, intégrité	Contrôler que les dispositifs de changement de vitesse fonctionnent correctement.	En cas de mauvais fonctionnement du dérailleur arrière, s'adresser à un mécanicien spécialisé pour l'analyse du problème et une éventuelle mise au point.
	Dérailleurs avant	Fonctionnement, lubrification	Lubrifier les dérailleurs avant et contrôler leur fonctionnement.	
	Jeu de direction	Réglage	Contrôler que le jeu de direction ne présente pas de jeu et n'est pas desserré.	En présence de jeux sur la fourche, le réglage du roulement du jeu de direction nécessite un outillage et des compétences particuliers ; il ne peut donc être réalisé que par le revendeur ou par un mécanicien spécialisé.



Fréquence de contrôle	Objet	Description :	Vérification:	Remarque :
Mensuelle	Plaquettes de freins	Intégrité structurelle	Contrôler les câbles des freins à la recherche de signes d'usure, défaillances, phénomènes de rouille, torons cassés.	En cas de constatation d'usure, de ruptures ou si les câbles sont détendus et altèrent le fonctionnement des freins, s'adresser à un mécanicien spécialisé pour la mise au point ou le remplacement.
	Boulons des freins	Assemblage	Contrôler l'état des plaquettes de freins.	Les plaquettes des freins présentent des rainures peu profondes sur la surface freinante : si la profondeur de l'une de ces rainures est inférieure à 2 mm ou 1 mm en cas de freins à tirage direct, remplacer les plaquettes.
	Chaîne	Réglage	Contrôler le serrage des différents boulons des freins (fourche, haubans arrière, plaquette, bras).	Si les boulons sont desserrés, contrôler avec une clé dynamométrique le couple de serrage des vis de fixation, indiqué dans le manuel du fabricant des freins.
	Roues	Réglage	Contrôler la tension de la chaîne.	Si la chaîne est détendue, s'adresser à un mécanicien spécialisé pour une mise au point correcte.
	Jantes	Intégrité structurelle	Contrôler que les roues ne présentent pas de jeux et qu'elles tournent normalement.	S'adresser à un mécanicien spécialisé pour l'éventuel réglage des roulements des roues.
	Cerchi	Intégrité structurelle	S'assurer que les jantes des roues ne sont pas endommagées, qu'elles conservent une forme circulaire et ne sont pas souillées. Les roues ne doivent pas être déséquilibrées ni osciller lors du braquage. Les jantes de vélos avec freins à mâchoires sont sujettes à une usure constante. Les jantes sales ou grasses peuvent rendre le freinage inefficace. Les jantes des roues de vélos avec freins à mâchoire sont sujets à une usure constante. Des jantes sales ou grasses peuvent annuler l'effet des freins	Certaines jantes du commerce présentent un témoin d'usure qui apparaît au fur et à mesure de l'usure de la surface de freinage. Lorsque le témoin est visible, la jante doit être remplacée. Le non-remplacement de la jante peut entraîner une rupture avec perte de contrôle du vélo et chute. Maintenir les jantes propres à l'aide d'un chiffon humide. Si les jantes sont endommagées, s'adresser à un mécanicien spécialisé pour le remplacement.

Fréquence de contrôle	Objet	Description :	Vérification:	Remarque :
Tous les 3 mois	Pièces mécaniques	Nettoyage	Nettoyer et lustrer les pièces mécaniques. Cette opération permet aussi de constater l'existence de problèmes structurels des pièces. Le nettoyage soigneux des composants favorise leur fonctionnement optimal.	
	Pédales et cale-pieds	Intégrité et réglage	Contrôler que le pédales et les cale-pieds fonctionnent correctement et sont en bon état. Contrôler leur fixation.	S'adresser à un mécanicien spécialisé pour l'éventuel remplacement des pédales ou cale-pieds endommagés(e)s.
	Lever de pédale (manivelle)	Réglage	Contrôler que la manivelle (levier de pédale) ne présente pas de jeu et n'est pas desserrée.	Si la manivelle (levier de pédale) est desserrée ou présente des jeux, consulter le manuel du fabricant pour un réglage correct.
	Poignées de freins	Intégrité et lubrification	Contrôler que les poignées des freins sont en parfait état et qu'elles ne présentent pas de fissures, ruptures, écaillages. Les lubrifier pour permettre un fonctionnement optimal.	Si les poignées des freins sont endommagées, les faire remplacer. Utiliser les lubrifiants conseillés pour l'entretien des poignées de frein.

Fréquence de contrôle	Objet	Description :	Vérification:	Remarque :
Une fois par an	Potence du guidon	Lubrification	Lubrifier le raccord du guidon avec un lubrifiant approprié.	
	Tige de selle	Lubrification	Lubrifier la tige de selle avec un lubrifiant approprié.	
	Pédales	Graissage	Graisser les filetages et les roulements des pédales avec une graisse spécifique.	
	Roues	Graissage	Graisser les roulements des roues avec une graisse spécifique.	
	Jeu de direction	Graissage	Graisser les roulements du jeu de direction avec une graisse spécifique.	

ELENCO	COPPIA MAX Nm PREVISTA INDICATIVAMENTE
POTENCE GUIDON ALU/CARBONE ROAD et MTB	5
GARNITURES 386 SHIMANO/CAMPAGNOLO /FSA(boulon central)	40
BOULONS ENGRENAGE GARNITURE EN ALLIAGE LEGER	10
MOUVEMENT CENTRAL (COUPLAGE FILETE)	30
BOULON MONTAGE DERAILLEUR ARRIERE	8
BOULON MONTAGE DERAILLEUR AVANT ROAD (intégré)	7
BOULON MONTAGE DERAILLEUR AVANT (à collier) ROAD	3
BOULON MONTAGE DERAILLEUR AVANT MTB (intégré)	7
BOULON MONTAGE DERAILLEUR AVANT (à collier) MTB	3
COLLIER LEVIERS COMMANDE SUR CINTRE ALU ROAD	10
COLLIER LEVIERS COMMANDE SUR CINTRE CARBONE ROAD	8
COLLIER LEVIERS COMMANDE SUR GUIDON ALU MTB	5
COLLIER LEVIERS COMMANDE SUR GUIDON CARBONE MTB	4
BOULONS DE FIXATION SUPPORT GOURDE	2,5
TIGE DE SELLE Cento 1SR AVEC DOUBLE PINCE DE REGLAGE	8
BOUCHON EXPANDER	4
PEDALES	40
FIXATION SELLE	4
AXE PASSANT MOYEUX	3 \ 4
EXPANDER DE LA FOURCHE	8
FIXATION FREINS (CALIPER, DISQUE)	5
VIS INTERCHANGEABLES	3
VIS FIXATION PLAQUETTE PASSE-CABLES	3
VIS FIXATION COLLIERI CABLES REMPLACABLES	5

En cas de doutes ou d'incompréhension, veuillez contacter un revendeur agréé Wilier ou un mécanicien spécialisé.

54 Entretien du cadre et de la fourche:

Les cadres de vélo sont réalisés dans une variété de matériaux à hautes performances. Pour une utilisation en sécurité et pour assurer une longue durée du vélo, effectuer l'entretien du cadre en suivant les instructions ci-après.

Inspection

Avant d'utiliser le vélo, inspecter soigneusement le groupe cadre (cadre, fourche, guidon, potence guidon) à la recherche d'éventuels signes de fatigue ou de défaillance. Les rayures, cassures, bosses ou déformations sont des signes de défaillance provoqués par les contraintes. Une pièce présentant des signes de détérioration ou de défaillance doit être changée avant d'utiliser le vélo. Contrôler également que les poignées du guidon sont correctement insérées sur les deux extrémités du guidon et aux extrémités de la barre.

Vérifier que le filetage de l'étrier inférieur et du dérailleur arrière sont propres et bien graissés avant de les insérer. Commencer le serrage à la main, jamais avec une clé. Les spécifications des moments de torsion pour la bague de l'étrier inférieur sont de 48,6-68,9 Nm . Les spécifications des moments de torsion pour le dérailleur arrière sont de 7,9-9,6 Nm .

Lors du nettoyage des composants du cadre, ne pas utiliser de solvants ou de produits chimiques abrasifs. Éliminer la pellicule de protection avec un chiffon doux humidifié dans l'eau et du savon doux. L'utilisation de solvants à usage industriel ou de décapants peut endommager la peinture.

Le retrait de la peinture d'un groupe cadre requiert des techniques spéciales et une grande précision. Les produits à fort pouvoir abrasif enlèvent le matériau de revêtement du cadre, en affaiblissant le vélo. S'adresser au revendeur pour toute autre information.

La chaleur excessive, émise par exemple par les produits de peinture en poudre ou toute flamme peut endommager la colle qui assemble les composants du cadre. Ne pas exposer le cadre à des températures supérieures à 82°C.

Toute modification apportée au cadre fera s'annuler la garantie du fabricant et peut rendre l'utilisation du vélo dangereuse.

Le remplacement des fourches du vélo peut altérer le braquage ou ajouter un effort indésirable. Les fourches de suspension peuvent ajouter des contraintes pour le cadre du vélo. Ne jamais ajouter une fourche de suspension à un vélo de route, ne modifier le style et la longueur des fourches. En cas de nécessité de remplacer la fourche d'un vélo, s'adresser au revendeur.

Wilier Triestina a recours aux ultimes technologies pour la création de ses vélos et les équipe avec les meilleurs composants du marché. Pour cette raison, il est offert à l'acheteur une extension de garantie jusqu'à 5 ans sur les vélos en carbone, sauf les MTB full suspended, que l'on peut obtenir selon les modalités indiquées à la section « EXTENSION DE GARANTIE. »

La garantie étendue de 5 ans sur les cadres est jugée valide et appliquée uniquement si le cadre est soumis à un contrôle chez un revendeur Wilier Triestina une fois par an. Le contrôle sera certifié par le revendeur par l'application d'un cachet et d'une signature sur la page prévue de ce manuel. La garantie passera à 3 ans si ce contrôle n'est pas effectué. Le propriétaire d'un vélo Wilier Triestina doit faire effectuer le contrôle à ses frais.

La garantie prend effet à la date d'achat et s'applique exclusivement à l'acheteur original, garantie par le vendeur. En cas d'utilisation de la garantie, Wilier Triestina a la faculté de décider de réparer le défaut ou de remplacer la pièce défectueuse par une pièce identique ou supérieure. Les composants non défectueux seront remplacés aux frais de l'acheteur.

La garantie sur les produits Wilier Triestina ne couvre pas :

1. les produits sans document fiscal d'achat (ticket de caisse ou facture)
2. Les produits non achetés chez un revendeur agréé Wilier Triestina
3. Les produits dont les codes d'identification ont été enlevés, altérés, effacés ou rendus illisibles
4. les pièces sujettes à usure comme les jantes, les roues, les selles, les roulements et disques des freins, les poignées, les guidons, les peintures, les tiges, les fixations, les freins, les couronnes, les dérailleurs, les câbles et les feux endommagés par un usage courant.
5. les dommages dus à un abus ou un usage impropre, un montage incorrect (couples de serrage incorrects par exemple), un entretien incorrect ou insuffisant, des accidents, des coups, la corrosion, l'usage de nettoyeurs agressifs, l'usage avec des produits non compatibles, des réparations incorrectement effectuées, et plus généralement tout ce qui ne constitue pas un défaut de matériaux ou de fabrication
6. Les produits arrivés en fin de vie utile



- 56** 7. Les effets d'une exposition aux rayons ultraviolets (décoloration, jaunissement)
8. Les effets d'un environnement salin
9. Les produits repeints (y compris partiellement)
10. Les produits ayant subi une modification de quelque nature que ce soit
11. La main d'œuvre nécessaire au remplacement
12. Les défauts de peinture 2 ans après l'achat.

EXTENSION DE GARANTIE

Pour obtenir l'extension de la garantie de votre vélo jusqu'à 5 ans, nous vous invitons à vous inscrire en suivant le lien : <http://http://www.wilier.com/fr/garantie> sur le site Wilier Triestina, dans les 10 (dix) jours suivant la date de votre achat. En remplissant le formulaire d'extension de la garantie, l'utilisateur déclare avoir lu et compris correctement la notice d'utilisation dans chacune de ses parties.

L'extension de garantie est exclusivement réservée aux produits en carbone, à l'exception des modèles MTB full suspended.

NUMÉRO DE SÉRIE DU CADRE:	CACHET/SIGNATURE	DATE
<p>5 ANS DE GARANTIE</p>		



WILIER TRIESTINA SPA

Via Fratel M. Venzo, 11
36028 Rossano Veneto - Vicenza
Tel. +39 0424 540 442
Fax +39 0424 540 441
info@wilier.it