



**POLYGON**

[WWW.POLYGONBIKES.COM](http://WWW.POLYGONBIKES.COM)

MANUEL DU PROPRIÉTAIRE



# POLYGON

## Manuel du propriétaire

---

Félicitations pour l'achat de votre vélo Polygon. Le vélo est un excellent moyen de transport et de loisir. Nous espérons que vous l'utiliserez souvent et qu'il vous apportera beaucoup de plaisir. Ce manuel contient des informations importantes sur la sécurité, les performances et l'entretien.

**IMPORTANT** : lisez ce manuel avant votre première sortie avec votre nouveau vélo et conservez-le à portée de main pour vous y référer ultérieurement.

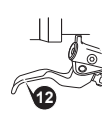
Des informations complémentaires sur la sécurité, les performances et l'entretien peuvent être fournies par les fabricants de certains composants (suspension, pédales, etc.) et des accessoires que vous avez achetés, tels que casques ou éclairages. Assurez-vous que votre revendeur vous a remis toute la documentation des fabricants fournie avec votre vélo et vos accessoires. En cas de contradiction entre ce manuel et les instructions d'un fabricant de composant, suivez toujours les instructions du fabricant du composant.

Si vous avez des questions ou si un point n'est pas clair, prenez la responsabilité de votre sécurité : consultez votre revendeur ou le fabricant du vélo avant de rouler.

**REMARQUE** : ce manuel n'est pas un manuel complet d'utilisation, d'entretien ou de réparation. Adressez-vous à votre revendeur pour tout entretien, réparation ou maintenance. Votre revendeur peut également vous orienter vers des cours, des ateliers ou des ouvrages sur l'entretien.



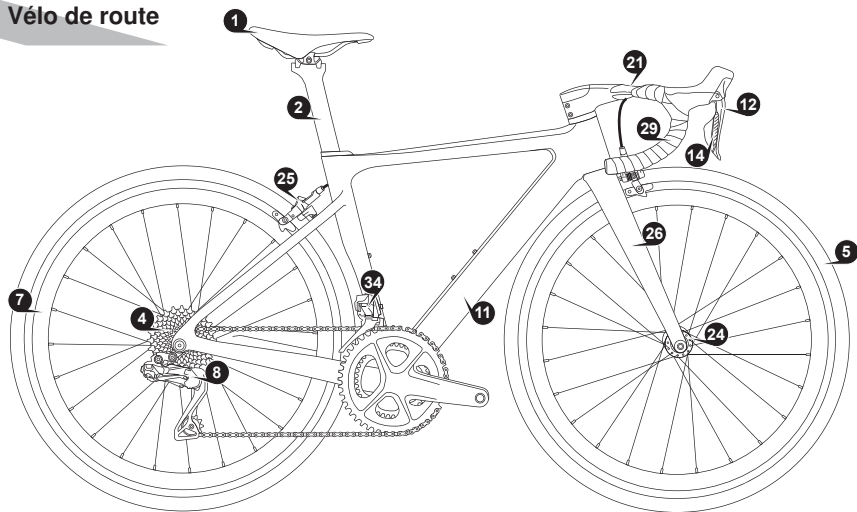
**VTT (semi-rigide)**



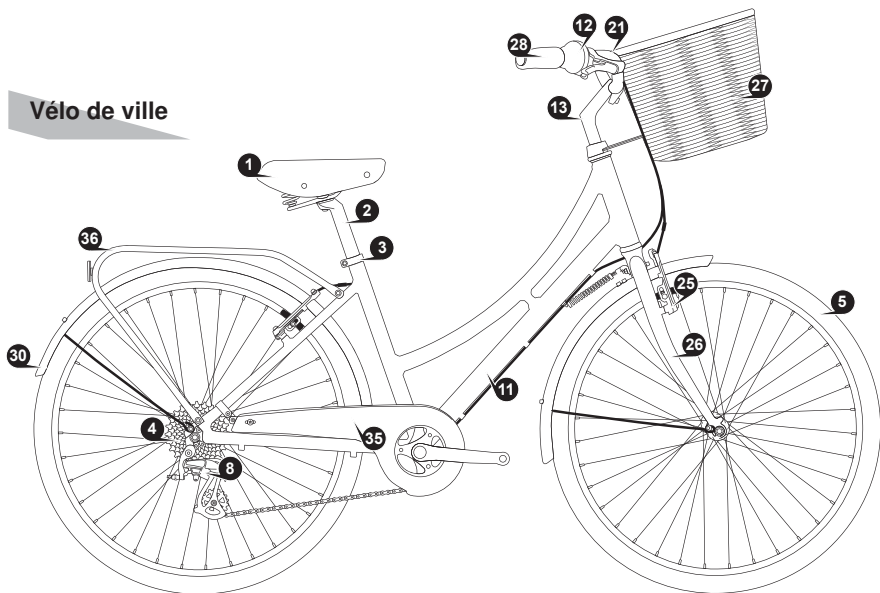
**VTT (tout-suspension)**



## Vélo de route



## Vélo de ville



- |                       |                         |                          |
|-----------------------|-------------------------|--------------------------|
| 1. SELLE              | 13. POTENCE             | 25. FREIN SUR JANTE      |
| 2. TIGE DE SELLE      | 14. MANETTE DE VITESSES | 26. FOURCHE RIGIDE       |
| 3. COLLIER DE SELLE   | 15. FREIN À DISQUE      | 27. PANIER               |
| 4. CASSETTE           | 16. FOURCHE SUSPENDUE   | 28. POIGNÉE              |
| 5. PNEU               | 17. COMMANDE DE TIGE    | 29. RUBAN DE CINTRE      |
| 6. RAYON              | 18. TÉLESCOPIQUE        | 30. GARDE-BOUE           |
| 7. JANTE              | 18. AMORTISSEUR         | 31. TIGE DE SELLE        |
| 8. DÉRAILLEUR ARRIÈRE | ARRIÈRE                 | TÉLESCOPIQUE             |
| 9. CHAÎNE             | 19. AXE TRAVERSANT      | 32. GUIDE-CHAÎNE         |
| 10. PÉDALIER          | 20. BLOCAGE RAPIDE      | 33. PROTECTION DE CHAÎNE |
| 11. CADRE             | 21. CINTRE              | 34. DÉRAILLEUR AVANT     |
| 12. LEVIER DE FREIN   | 22. BIELLETTE DE CADRE  | 35. CARTER DE CHAÎNE     |
|                       | 23. TRIANGLE ARRIÈRE    | 36. PORTE-BAGAGES        |
|                       | 24. MOYEU               |                          |

# SOMMAIRE

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| <b>Avertissement général</b>                    | 1  |
| Remarque particulière pour les parents          | 2  |
| <b>Préparation avant la sortie</b>              | 3  |
| <b>Dispositions légales</b>                     | 7  |
| <b>Utilisation conforme</b>                     | 8  |
| <b>Réglage du vélo</b>                          | 10 |
| A. Montage des pédales                          | 10 |
| B. Réglage du cintre                            | 10 |
| C. Réglage de la potence                        | 11 |
| D. Roue avant                                   | 13 |
| E. Réglage de la selle                          | 16 |
| F. Réglage des leviers de frein                 | 17 |
| G. Contrôle et réglage                          | 18 |
| H. Réglage du dérailleur arrière                | 18 |
| I. Réglage des butées                           | 19 |
| J. Réglage du dérailleur avant                  | 20 |
| <b>Vélos enfants</b>                            | 21 |
| <b>Pièces et accessoires</b>                    | 23 |
| Accessoires montés                              | 23 |
| Porte-bagages                                   | 23 |
| Suspension                                      | 24 |
| Cadres tout-suspendus et éléments de suspension | 25 |
| Tige de selle télescopique                      | 26 |
| <b>Entretien</b>                                | 27 |
| Boîtier de pédalier                             | 27 |
| Entretien et réparation                         | 27 |
| Chaîne                                          | 27 |
| Tension de chaîne                               | 28 |
| Transmission par courroie                       | 28 |
| Pneus et jantes                                 | 29 |
| Pneus tubeless                                  | 30 |
| Boyaux                                          | 30 |
| Réparer une crevaillon                          | 31 |
| Freins                                          | 33 |
| Vitesses électroniques                          | 34 |
| Calendrier d'inspection                         | 34 |
| Lubrifiants                                     | 36 |
| Assemblages vissés                              | 36 |
| Composants en carbone                           | 38 |
| <b>Garantie</b>                                 | 39 |
| Usure et garantie                               | 39 |
| Responsabilité en cas de défaut                 | 39 |
| Inspection de garantie                          | 42 |
| Inspection annuelle                             | 43 |
| Documents de remise                             | 47 |
| Guide des tailles et identification du vélo     | 50 |

# **AVERTISSEMENT GÉNÉRAL :**

---

Comme tout sport, le cyclisme comporte des risques de blessures et de dommages. Respectez les règles de sécurité, roulez de manière responsable et entretenez correctement votre vélo. Une utilisation et un entretien appropriés réduisent les risques de blessures et de dommages.

Ce manuel contient des mentions « Avertissement » et « Danger » concernant les conséquences d'un défaut d'entretien ou d'inspection de votre vélo et du non-respect des règles de sécurité.

La combinaison du  symbole d'alerte de sécurité et du mot **Danger** signale une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

La combinaison du symbole  d'alerte de sécurité et du mot **Avertissement** signale une situation potentiellement dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, peut entraîner des blessures légères ou modérées, ou met en garde contre des pratiques dangereuses.

De nombreuses mentions « Avertissement » et « Danger » indiquent « vous risquez de perdre le contrôle et de chuter ». Toute chute pouvant entraîner des blessures graves, voire mortelles, ce risque n'est pas systématiquement rappelé.

Comme il est impossible de prévoir toutes les situations ou conditions pouvant survenir en roulant, ce manuel ne garantit pas une utilisation sûre du vélo en toutes circonstances. L'utilisation de tout vélo comporte des risques qui ne peuvent être ni prévus ni évités et qui relèvent de la seule responsabilité du cycliste.

## A. Remarque particulière pour les parents

**AVERTISSEMENT** : ce manuel concerne les vélos adultes et juniors, les BMX et autres vélos de taille enfant. Votre enfant peut également utiliser un vélo de taille adulte.

En tant que parent ou tuteur, vous êtes responsable des activités et de la sécurité de votre enfant mineur. Vous devez notamment vous assurer que le vélo est adapté à sa taille, en bon état et sûr ; que vous et votre enfant avez appris et compris son utilisation en toute sécurité ; et que vous connaissez, comprenez et respectez le code de la route et les lois locales applicables, ainsi que les règles de bon sens d'une pratique sûre et responsable du vélo. Lisez ce manuel et passez en revue avec votre enfant les avertissements, les fonctions et le fonctionnement du vélo avant de le laisser rouler.

**AVERTISSEMENT** : veillez à ce que votre enfant porte toujours un casque de vélo homologué lorsqu'il roule, et qu'il comprenne que ce casque est réservé au vélo et doit être retiré après la sortie. Le casque ne doit pas être porté pour jouer, sur les aires de jeux, sur les équipements de jeux, pour grimper aux arbres, ni à aucun autre moment en dehors du vélo. Le non-respect de cet avertissement peut entraîner des blessures graves, voire mortelles.

# PRÉPARATION AVANT LA SORTIE

**REMARQUE :** nous vous recommandons vivement de lire ce manuel en entier avant votre première sortie. Lisez au minimum chaque point de cette section et assurez-vous de le comprendre ; reportez-vous aux sections citées pour tout point qui ne serait pas parfaitement clair. Tous les vélos ne disposent pas de toutes les fonctions décrites dans ce manuel. Demandez à votre revendeur de vous présenter celles de votre vélo.

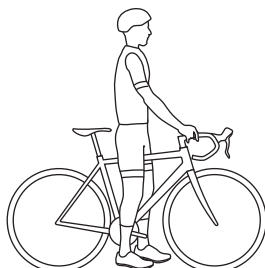


Figure 1.1 : Hauteur correcte.



Figure 1.2 : Réglage de la hauteur.



Figure 1.3 : Contrôle de la hauteur.

## A. Taille du vélo

- Pour un vélo à tube supérieur droit standard, il doit y avoir au moins 25 mm (1 in) d'espace entre vous et le tube supérieur lorsque vous vous tenez debout au-dessus du vélo (figure 1.1).
- Pour un cadre ouvert ou un cadre de VTT, vérifiez la taille par rapport à un cadre équivalent à tube supérieur standard. Réglez la selle à une hauteur confortable. Pour vérifier la hauteur, asseyez-vous sur la selle, le talon sur la pédale basse (figure 1.2) : la jambe doit être légèrement fléchie (figure 1.3). Si la jambe est trop fléchie, remonte la selle. Si vous n'atteignez pas la pédale, abaissez-la.

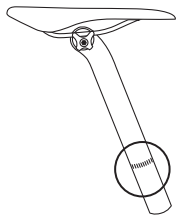


Figure 1.4

Pour éviter d'endommager la tige de selle ou le cadre, ne dépassez pas le repère d'insertion minimale de la tige de selle ou du mât de selle (figure 1.4). Si vous ne parvenez pas à positionner correctement la selle, consultez votre revendeur. Vélos à suspension arrière : lors du réglage de la selle, tenez compte du débattement de la roue arrière par rapport à la selle.

**⚠ AVERTISSEMENT** : tige de selle entièrement abaissée, selle en position la plus reculée et suspension arrière entièrement comprimée, le pneu arrière peut toucher la selle. Pour l'éviter, remontez et avancez la selle.

La position du cintre est essentielle pour le contrôle et le confort : le vélo suit la direction du cintre. L'alignement, le réglage et le serrage de la potence nécessitent des outils et des compétences spécifiques ; confiez-les à votre revendeur. N'effectuez pas ces réglages vous-même, car ils peuvent nécessiter d'ajuster aussi les manettes, les leviers de frein et les câbles.

**⚠ AVERTISSEMENT** : un montage incorrect du jeu de direction et de la potence, ou un couple de serrage inadapté, peut endommager le pivot de fourche et provoquer sa rupture. Si le pivot casse, vous risquez de chuter.



Apprenez et respectez le code de la route lorsque vous roulez sur la voie publique, et portez TOUJOURS un casque homologué.

Un bon casque doit :

- être confortable
- être léger
- bien ventiler la tête
- être bien ajusté
- couvrir le front

## Apprenez à connaître votre vélo

Pour profiter pleinement de votre vélo, familiarisez-vous avec :

- les freins (leviers ou pédales)
- les vitesses (le cas échéant)
- la suspension (le cas échéant)

## B. Liste de contrôle de sécurité

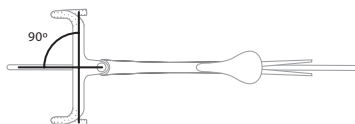


Figure 1.6 : alignement correct du cintre et de la selle.

### Vérifiez le cintre

- Assurez-vous que le cintre est à 90° par rapport à la roue (figure 1.6).
- Vérifiez que le cintre est bien aligné et ne tourne pas dans la potence.
- Vérifiez qu'aucun câble n'est tendu ou coincé lorsque vous tournez le cintre d'un côté à l'autre.

### Vérifiez la selle et la tige de selle

- Assurez-vous que la selle est dans l'axe du vélo (figure 1.6).
- Vérifiez que les rails de selle et le collier ne peuvent ni tourner, ni bouger, ni basculer vers le haut ou le bas.

**⚠ AVERTISSEMENT** : un levier de blocage rapide mal réglé ou mal fermé peut bouger et se prendre dans les rayons ou le disque de frein. La roue peut aussi prendre du jeu ou se détacher de façon inattendue, entraînant une perte de contrôle, une chute et des blessures graves, voire mortelles. Avant chaque sortie, vérifiez que le blocage rapide est correctement réglé et fermé.

## Vérifiez les roues

- Contrôlez l'état des jantes et des rayons. Faites tourner la roue : elle doit tourner droit dans la fourche (avant) ou entre les bases (arrière) sans toucher les patins (freins sur jante).
- Vérifiez que les axes sont bien en place dans les pattes.
- Soulevez le vélo et frappez fermement le dessus du pneu : la roue ne doit ni se détacher, ni avoir de jeu, ni bouger latéralement.

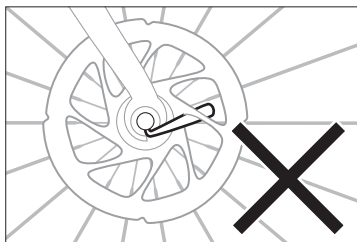


Figure 1.7 : un blocage rapide mal positionné peut gêner le système de freinage.

- Si votre roue est équipée d'un blocage rapide, vérifiez que le levier est bien fermé et positionné : il ne doit toucher ni la fourche ni un accessoire (porte-bagages, garde-boue, sacoches, etc.), ni gêner les rayons ou le frein à disque lorsque la roue tourne (figure 1.7).



**AVERTISSEMENT** : le serrage correct d'une roue à blocage rapide demande une force importante. Une roue mal fixée peut prendre du jeu ou se détacher et causer des blessures graves. L'écrou de réglage doit être suffisamment serré pour que la fermeture du levier laisse une empreinte dans la paume de votre main. Si le levier ne se ferme pas correctement en raison d'un contact avec la fourche ou un accessoire, repositionnez-le puis refermez-le. Si le levier touche quoi que ce soit, il est peut-être mal fermé. Avec un blocage rapide (et non un axe traversant), si une fermeture correcte est impossible, retirez l'axe et placez le levier de l'autre côté du vélo. Réglez et fermez correctement, ou contactez votre revendeur pour un remplacement.

## Vérifiez les pneus

- Gonflez à la pression recommandée avec une pompe équipée d'un manomètre. Ne dépassez pas la pression maximale indiquée sur le flanc du pneu ou sur la jante (la plus faible des deux).

**REMARQUE** : préférez une pompe à main ou à pied à un compresseur de station-service ou électrique, qui pourrait faire éclater le pneu.

## Vérifiez les freins

- À l'arrêt, assurez-vous de pouvoir freiner à fond sans que le levier touche le cintre. Si c'est le cas, les freins doivent être réglés.
- Vérifiez le frein avant : roulez lentement et actionnez-le. Le vélo doit s'arrêter rapidement et de façon contrôlée.



Figure 1.8 : actionnez les deux freins ensemble. Utiliser uniquement le frein avant peut faire basculer le vélo vers l'avant.

**⚠ AVERTISSEMENT** : la roue arrière peut se soulever si le frein avant est actionné trop fort ou trop brusquement, ce qui peut entraîner une perte de contrôle et une chute. Pour plus de sécurité, actionnez les deux freins simultanément (figure 1.8).

- Freins sur jante ou à disque : répétez l'essai avec le frein arrière.
- Frein à rétropédalage : placez la manivelle arrière légèrement au-dessus de l'horizontale et appuyez vers le bas sur la pédale arrière ; le frein doit s'enclencher.

**⚠ AVERTISSEMENT** : sur sol mouillé ou glissant, le freinage peut être dangereux et différent de ce que vous connaissez. Adaptez votre conduite et prévoyez des distances de freinage plus longues ! Avec un vélo monovitesse ou à pignon fixe, familiarisez-vous avec son freinage avant de partir. Sur un pignon fixe, les manivelles et les pédales tournent en permanence lorsque le vélo roule.

### Vérifiez les câbles

- Assurez-vous que tous les câbles et gaines sont correctement fixés au cadre ou à la fourche afin qu'ils ne puissent pas gêner ni se prendre dans les pièces mobiles.

**Vérifiez catadioptres, éclairages et accessoires** (catadioptres de roue perpendiculaires à la jante).

- Assurez-vous que les éclairages avant et arrière et les autres accessoires sont bien fixés, bien positionnés et fonctionnent.
- Orientez les éclairages parallèlement au sol. Vérifiez la charge des batteries.

### Vérifiez la suspension (le cas échéant)

- Réglez la suspension selon votre usage et assurez-vous qu'aucun élément ne peut arriver en butée (compression totale).

### Vérifiez les pédales

- Assurez-vous que pédales et chaussures sont propres et exemptes de débris pouvant nuire à l'adhérence ou au système de pédale.
- Saisissez pédales et manivelles et secouez-les pour détecter tout jeu. Faites tourner les pédales pour vérifier qu'elles tournent librement.

### Kit de réparation

Les accessoires essentiels pour une sortie réussie sont une pompe et une petite trousse à outils comprenant deux démonte-pneus en plastique, les clés Allen les plus courantes, une chambre à air de rechange, un kit de réparation et un peu d'argent. Vous serez ainsi paré en cas de crevaison ou d'autre incident. Emportez aussi votre téléphone portable.

## DISPOSITIONS LÉGALES

---



Renseignez-vous toujours sur la réglementation nationale qui vous concerne avant de circuler sur la voie publique. Elle définit les exigences d'homologation et les règles de circulation.

Exigences d'homologation pour la circulation routière :

- Éclairage avec feu avant blanc et feu arrière rouge
- Éclairage alimenté par une dynamo fixe (6 V, 3 W)
- Avertisseur sonore (sonnette)
- Catadioptres : avant : blanc, grand, pouvant être intégré au phare ; arrière : deux rouges, dont un pouvant être intégré au feu arrière ; roues : deux jaunes par roue, ou bandes réfléchissantes blanches sur les pneus, jantes ou rayons ; pédales : un jaune par pédale, vers l'avant et vers l'arrière
- Règles particulières pour les vélos de course : les vélos de moins de 11 kg peuvent être équipés d'éclairages à piles, qui doivent être emportés en permanence. Les vélos de plus de 11 kg doivent être équipés d'un éclairage à dynamo. L'éclairage doit porter une marque d'homologation officielle : une ligne ondulée et un numéro.

Les composants électriques ne peuvent être remplacés que par des pièces de type homologué, par exemple en raison d'évolutions techniques.



En Autriche, la circulation à vélo sur la voie publique est régie par le 146e règlement (Fahrradverordnung), publié au Journal officiel fédéral autrichien.



En Suisse, la réglementation applicable figure dans l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers. Consultez les articles 213 et 218.

# UTILISATION CONFORME

Selon la réglementation, le vélo est un moyen de transport pour une seule personne. Le transport d'une personne supplémentaire n'est autorisé que dans le cadre de la législation nationale applicable ; les tandems, par exemple, font exception. Pour transporter des charges, le vélo doit être équipé d'un dispositif adapté. Respectez la charge maximale du porte-bagages. Les enfants ne peuvent être transportés que dans un siège enfant ou une remorque prévue à cet effet.

**⚠ AVERTISSEMENT :** si vous utilisez le vélo dans des conditions extrêmes, au-delà des conditions d'utilisation prévues, le vélo ou ses composants peuvent être endommagés ou casser, entraînant une perte de contrôle, voire une chute. Ne dépassez pas les limites du vélo. En cas de doute sur ces limites, consultez votre revendeur.

| Condition         | Terrain                                                                                                                                               | Poids max.               | Bicycle type or definition                                                                                                               |
|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>CLASS</b><br>1 | Adapté aux enfants. L'enfant doit rouler sous la surveillance d'un adulte. Ne pas rouler près de pentes, trottoirs, escaliers, dénivelés ou piscines. | 40kg (88lb)              | Généralement vélo à roues de 12", 16" ou 20" ; tricycle d'enfant ; draisienne incluse<br><br>Sans système de blocage rapide des roues    |
|                   |                                                                                                                                                       | 136kg (300lb)            | Vélos de ville - sans suspension                                                                                                         |
| <b>CLASS</b><br>2 | Sur surface revêtue, les pneus restant toujours au sol.                                                                                               | 125 kg (275 lb)          | Vélo de route à cintre route                                                                                                             |
|                   |                                                                                                                                                       |                          | Vélo de triathlon, de contre-la-montre ou de vitesse                                                                                     |
|                   |                                                                                                                                                       |                          | Cruiser à gros pneus de 26" et cintre relevé, ou vélo de ville                                                                           |
|                   |                                                                                                                                                       | 136 kg (300 lb) standard | Vélo de route à assistance électrique, cintre route                                                                                      |
| <b>CLASS</b><br>3 | Sur chemins de gravier lisses et sentiers aménagés à faible pente.<br><br>Non prévu pour les sauts ou les marches                                     | 250 kg (550 lb) Tandem   | Vélo à assistance électrique (VAE)                                                                                                       |
|                   |                                                                                                                                                       | 80 kg (175 lb)           | VTT ou vélo hybride à roues de 24"                                                                                                       |
|                   |                                                                                                                                                       | 125kg (275lb)            | Vélo gravel, cyclo-cross, randonnée : cintre route, pneus 700c à crampons, freins cantilever ou à disque                                 |
|                   |                                                                                                                                                       | 136kg (300lb)            | Vélo hybride ou DuoSport à roues 700c wheels, tires wider than 28c, and flat et cintre plat<br><br>Vélo à assistance électrique standard |

|                                                                                   |                                                                                                                                                        |                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>Conditions des classes 2 et 3, plus sentiers accidentés, petits obstacles et passages techniques roulants.</p> <p>Sauts de 61 cm (24") maximum.</p> | 80 kg (175 lb) VTT à roues de 24" |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|                                                                                   |                                                                                                                                                        | 136kg (300lb)                     | <p>Tout VTT sans suspension arrière est conçu pour les conditions de classe 3. Tout VTT à suspension arrière à faible débattement est également conçu pour la classe 3.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• VTT « standard », « course », « cross-country » ou « single-track » à pneus larges à crampons de 26", 27,5" ou 29"</li> <li>• Suspension arrière à faible débattement (75 mm/3" ou moins)</li> </ul> <p>VTT à assistance électrique 136 kg (300 lb)</p>                                                                   |
|  | <p>Conditions des classes 2, 3 et 4, plus passages techniques accidentés et obstacles de hauteur moyenne. Sauts de 120 cm (48") maximum.</p>           |                                   | <p>VTT « renforcé », « trail technique » ou « all-mountain » à pneus larges à crampons de 26", 27,5" ou 29" et suspension arrière à débattement moyen (100 mm/4" ou plus)</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|  | <p>Pratique avec sauts, vitesse élevée, conduite agressive sur terrains accidentés ou réception de sauts sur flat surfaces.</p>                        | 136kg (300lb)                     | <p>Vélo « freeride », « dirt » ou « gravity » à cadre, fourche et composants renforcés, avec suspension arrière à grand débattement (178 mm/7" ou plus). Ce type d'utilisation est très dangereux et soumet le vélo à des efforts importants, qui peuvent solliciter dangereusement le cadre, la fourche et les composants. En condition de classe 6, prenez des précautions : inspections plus fréquentes et remplacement plus fréquent des pièces. Portez un équipement de protection complet : casque intégral, protections et dorsale.</p> |

# RÉGLAGE DU VÉLO

## A. Montage des pédales

Votre vélo peut être livré sans pédales. Vissez-les à la main puis serrez-les avec une clé à pédales adaptée. Les pédales se vissent dans des sens opposés : pédale droite dans le sens horaire, pédale gauche dans le sens antihoraire. Respectez le couple de serrage prescrit. Graissez le filetage des pédales avant le montage.

 **Danger** Si vous utilisez des pédales automatiques, lisez attentivement les instructions du fabricant. Avant de rouler, entraînez-vous à enclencher et déclencher la chaussure dans un endroit calme, sans circulation. Ne vous entraînez jamais dans la circulation : des pédales automatiques mal maîtrisées représentent un risque pour la sécurité.

 **Avertissement** Sur les pédales automatiques, la force nécessaire au déclenchement de la chaussure est réglable. Pour vos premières sorties, réglez une tension de déclenchement très faible ! Nettoyez régulièrement les pédales et entretenez-les avec une huile en spray adaptée.

## B. Réglage du cintre

La hauteur du cintre par rapport à la selle et la distance selle-cintre déterminent l'inclinaison du buste. Abaisser le cintre procure une position plus aérodynamique et charge davantage la roue avant. Cependant, la position très penchée qui en résulte est fatigante et moins confortable, car elle sollicite davantage les poignets, les bras, le dos, le haut du corps et la nuque.

 **Avertissement** Modifier la position de la potence modifie celle du cintre, des leviers de frein et des manettes. Soyez prudent : la réaction du cycliste en direction et au freinage peut en être affectée. Il en va de même avec une extension aérodynamique (prolongateur) montée sur le cintre. Un prolongateur est une extension du cintre munie d'appuis pour les avant-bras. Lorsque vous roulez les avant-bras ou les coudes sur un prolongateur, votre capacité à diriger et à arrêter le vélo est réduite. Lorsque vous avez besoin de plus de contrôle, placez les mains près des leviers de frein sans prendre appui sur les avant-bras ou les coudes. N'utilisez pas les appuis comme poignées : ils servent uniquement à soutenir les avant-bras placés au centre du coussin. S'appuyer sur leurs bords peut les casser. Gardez toujours une distance de sécurité suffisante avec les autres véhicules ou obstacles pour pouvoir vous arrêter. Adaptez distance et force de freinage aux conditions et à la vitesse. Freinez de manière progressive et régulière. Anticipez et adaptez votre vitesse pour éviter les freinages brusques.

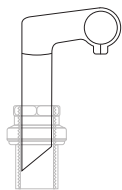


Figure (2.a)

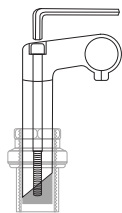


Figure (2.b)

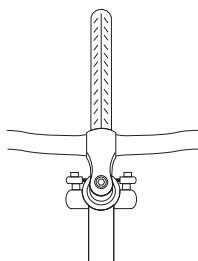


Figure (2.c)

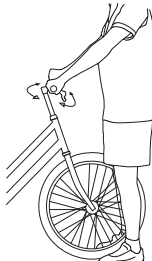


Figure (2.d)

(2.a). Les cintres avec potence plongeuse classique offrent un réglage vertical limité, en déplaçant la potence vers le haut ou le bas dans le pivot de fourche.

(2.b). Desserrez la vis d'expandeur de deux à trois tours. La potence doit alors tourner librement dans la fourche. Sinon, débloquez la vis en la tapotant avec un maillet en caoutchouc. Pour une vis Allen, insérez d'abord la clé dans la tête, généralement noyée, avant de taper. Vous pouvez alors déplacer l'ensemble cintre-potence vers le haut ou le bas. Ne sortez pas trop la potence : le repère (end, min, max, stop, limit, etc.) doit toujours rester dans le tube. Une position plus basse de la potence ne peut qu'améliorer votre sécurité !

(2.c). Réalignez le cintre avec la roue avant. Vérifiez que la roue avant est alignée avec le cintre et la potence. Resserrez la vis d'expandeur avec une clé dynamométrique, progressivement (par paliers de 0,5 Nm) jusqu'à la valeur maximale prescrite, en vérifiant la bonne fixation entre chaque palier. Ne dépassez jamais le couple maximal indiqué par le fabricant ! Les valeurs prescrites figurent directement sur les composants et/ou dans le manuel POLYGON.

(2.d). Vérifiez le serrage de la potence en bloquant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le cintre par rapport à la roue. S'il bouge, augmentez le couple de serrage sans dépasser la valeur maximale. Si le cintre reste trop haut ou trop bas, la potence peut être remplacée. Cette opération peut être importante, car elle implique parfois de démonter et remonter tous les équipements du cintre. Demandez conseil à votre revendeur sur les différents types de potences.

### C. Réglage de la potence

Régalez l'inclinaison de la partie avant des potences réglables (3.a). Certains modèles ont des vis sur les côtés de l'articulation (3.b), d'autres des vis par le dessus ou le dessous, d'autres encore des mécanismes de blocage ou vis de réglage supplémentaires. Demandez à votre revendeur POLYGON de vous expliquer le fonctionnement et le réglage de votre potence ou, mieux encore, confiez-lui ce travail.

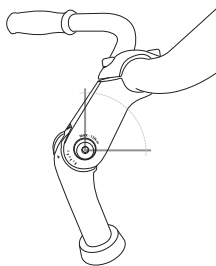


Figure (3.a)

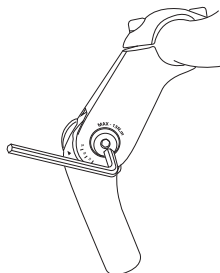


Figure (3.b)

**Remarque :** les assemblages vissés des potences et cintres réglables doivent être serrés aux couples prescrits, faute de quoi le cintre ou la potence peut se desserrer ou casser. Utilisez une clé dynamométrique et respectez les couples minimal et maximal ! Les valeurs prescrites figurent sur les composants et/ou dans le manuel POLYGON.

### Potences pour jeux de direction sans filetage - Aheadset®



Figure (3.c)

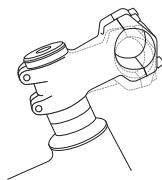


Figure (3.d)

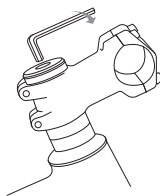


Figure (3.e)

Sur les vélos POLYGON équipés d'un jeu de direction Aheadset®, la potence sert aussi à régler la précontrainte des roulements. Si vous modifiez la position de la potence, vous devez régler à nouveau le jeu des roulements.

La plage de réglage en hauteur est déterminée par les bagues intermédiaires, ou entretoises (3.c). Sur les potences réversibles (3.d), la potence peut être retournée pour obtenir une autre hauteur de cintre. Pour la modifier, dévissez la vis en haut du pivot de fourche qui règle la précontrainte, retirez le capuchon Ahead (3.e) et desserrez les vis latérales de la potence de trois tours maximum. Retirez la potence et les entretoises du pivot, en tenant le cadre et la fourche pour éviter que la fourche ne glisse hors du tube de direction.

La hauteur du cintre dépend de la disposition de la potence et des entretoises. Placez les entretoises restantes sur le pivot de fourche, au-dessus de la potence.

Ces opérations exigeant savoir-faire, expérience, outils adaptés et compétences, limitez-vous au réglage de votre position assise. Si votre position ne vous convient pas ou si vous souhaitez une modification, contactez votre revendeur POLYGON. Il pourra s'en charger lorsque vous déposerez votre vélo à l'atelier, par exemple lors de la première révision.

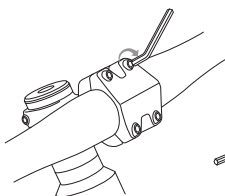


Figure (3.f)

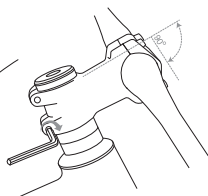


Figure (3.g)

Pour retourner la potence, desserrez également les vis de la plaque de serrage du cintre (3.f). Si la potence possède une plaque amovible, le cintre peut alors être simplement retiré. Sinon, démontez les équipements du cintre, puis remontez le cintre et ses équipements si nécessaire. Après réglage ou montage, vérifiez que le cintre est bien fixé dans la potence en essayant de le faire pivoter vers le bas (3.g). Vérifiez que l'ensemble cintre-potence ne tourne pas par rapport à la fourche : bloquez la roue avant entre vos genoux et essayez de tourner le cintre. En cas de mouvement, resserrez légèrement les vis avec la clé dynamométrique, sans dépasser le couple maximal, puis vérifiez à nouveau.

Serrez progressivement (par paliers de 0,5 Nm) jusqu'au couple maximal prescrit, en vérifiant la bonne fixation entre chaque palier. Ne dépassez jamais le couple maximal indiqué par POLYGON ! Demandez à votre revendeur POLYGON de vous expliquer le fonctionnement et le réglage de votre potence ou, mieux encore, confiez-lui ce travail.



**Avertissement** Lisez attentivement le manuel du fabricant du composant. Toute intervention sur le cintre et la potence doit être réalisée par un revendeur spécialisé !



**Danger** Toute modification de la position de la potence modifie celle du cintre. Vous devez toujours pouvoir atteindre poignées, leviers et commandes en toute sécurité, et leur bon fonctionnement doit être garanti. Les câbles et gaines doivent être assez longs pour permettre tous les mouvements de direction en toute sécurité.

## D. Roue avant

Votre vélo est équipé d'une roue avant à écrous, à blocage rapide ou à axe traversant. Apprenez et appliquez la bonne méthode de fixation de votre roue.

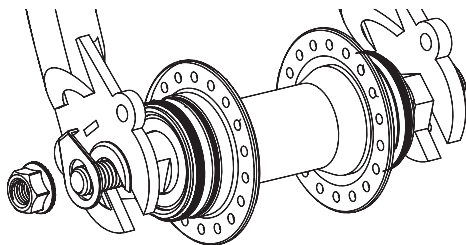


Une roue avant solidement fixée à la fourche est essentielle pour éviter tout risque d'accident. Après avoir installé la roue avant, réglez correctement le frein avant.

Vélos de course : attention à la réduction possible de l'espace entre le pied et la roue en cas de remplacement des manivelles ou des pneus.

### Roue à écrous

Étape 1 : placez l'axe avant dans les pattes de fourche et vérifiez que la roue est bien positionnée. Repérez le sens de rotation indiqué sur le flanc du pneu : la flèche doit pointer vers l'avant du vélo.



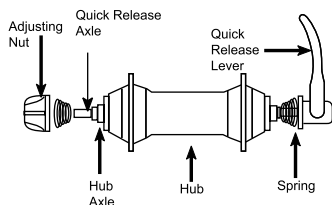
Étape 2 : si votre vélo possède des rondelles de sécurité à ergot, insérez correctement les ergots dans les trous des pattes de fourche. Les rondelles se placent à l'extérieur de la fourche.

Étape 3 : serrez fermement les écrous et vérifiez que la roue est droite dans la fourche. Contrôlez de nouveau que la roue est bien fixée.

**!** Une roue avant solidement fixée est essentielle pour éviter tout accident. Tous les écrous doivent être fermement serrés avant de rouler. Avant chaque sortie, vérifiez les deux roues en les secouant latéralement ; si elles bougent, les écrous doivent probablement être resserrés.

### Blocage rapide

Le blocage rapide fixe la roue au cadre ou à la fourche par tension. Cette tension est réglée par l'écrou de réglage (opposé au levier), qui doit être correctement ajusté. Trop de tension empêche le levier de se fermer ; trop peu ne maintient pas la roue. Les instructions suivantes expliquent comment installer correctement le blocage rapide.



Étape 1 : retirez l'écrou de réglage et un ressort conique du blocage rapide, puis glissez la tige dans l'axe de façon que le levier soit du côté gauche du vélo.

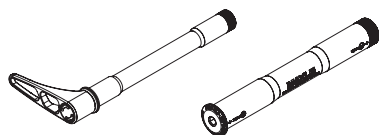
Étape 2 : remettez le ressort (petite extrémité en premier) et l'écrou de réglage sur la tige, puis placez l'axe dans les pattes de fourche, roue centrée et dans le bon sens.

Étape 3 : réglez toujours le serrage levier à mi-course, en tournant l'écrou de réglage et non le levier. Arrêtez dès que vous sentez une résistance.

Étape 4 : fermez le levier avec la paume pour fixer la roue. Une résistance doit se faire sentir à mi-course du levier ; à partir de là, appuyez fermement jusqu'à la fermeture complète.

Étape 5 : levier fermé, la roue ne doit présenter aucun jeu. Sinon, ouvrez le levier, serrez l'écrou et recommencez. Vérifiez que la roue est droite et bien fixée dans la fourche.

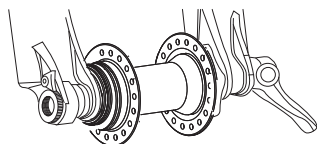
Étape 6 : le levier fermé doit toujours pointer vers l'arrière, afin qu'il ne s'accroche pas à un obstacle en roulant et ne s'ouvre pas, ce qui pourrait provoquer accidents et blessures.



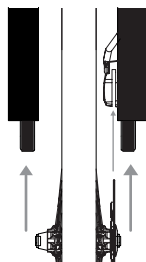
## Roue à axe traversant

De nombreux vélos sont équipés d'un axe traversant avant. Certains ont un levier à tension réglable, d'autres un levier fixe, d'autres encore nécessitent un outil, généralement une clé Allen de 6 mm. Apprenez et appliquez la bonne méthode de fixation de votre roue.

Certaines fourches suspendues haut de gamme ont aussi une vis de pincement de 6 mm sur la patte côté transmission, qui assure le maintien de l'axe en conditions extrêmes. Vérifiez si votre fourche en possède une : desserrez-la avant d'installer la roue, puis serrez-la à 5 Nm une fois la roue en place. En cas de doute, consultez le manuel du fabricant du composant.



Étape 1 : placez l'axe avant dans les pattes de fourche et vérifiez que la roue est bien positionnée. Veillez à ce que le disque s'insère correctement dans l'étrier de frein.



Étape 2 : roue en place, insérez l'axe traversant dans les pattes et le moyeu. Le côté d'insertion peut varier selon le modèle de fourche. Serrez l'axe au couple recommandé.

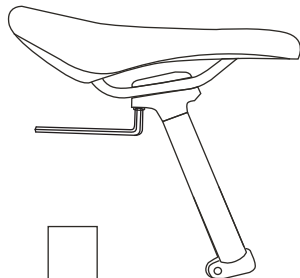
Étape 3 : si l'axe possède un levier de tension, réglez-le pour sentir une résistance à mi-course du levier. À partir de là, appuyez fermement jusqu'à la fermeture complète.

Étape 4 : axe installé, la roue ne doit présenter aucun jeu. Sinon, recommencez. Vérifiez que la roue est droite et bien fixée dans la fourche.

## E. Réglage de la selle

Après le réglage de la hauteur, l'inclinaison de la selle doit être vérifiée et fixée. L'assise doit être horizontale. Le réglage se fait collier de selle desserré.

Si votre vélo possède un mât de selle intégré ou une tige de selle à butée intégrée, lisez attentivement le manuel du fabricant pour savoir comment l'utiliser et la régler.



**⚠ Danger** Avant de partir, vérifiez que la selle et la tige de selle sont solidement fixées. Tenez la selle par l'avant et l'arrière et essayez de la faire pivoter : elle ne doit pas bouger.

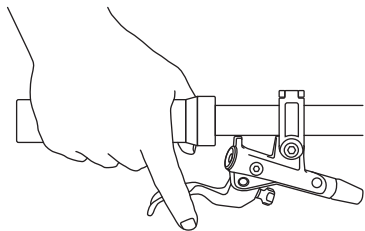
**⚠ Avertissement** Lisez attentivement le manuel du fabricant pour l'utilisation et le réglage des tiges de selle suspendues et télescopiques.

**⚠ Danger** Ne sortez jamais la tige de selle du tube de selle au-delà du repère maximal gravé. En l'absence de repère, la tige doit être insérée d'au moins 7,5 cm dans le tube de selle.

## F. Réglage des leviers de frein

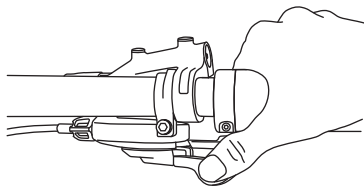
Les leviers doivent être réglés de façon à pouvoir les saisir à tout moment, fermement et sans effort. Vous devez les actionner naturellement et savoir quel levier commande le frein avant et le frein arrière. Certains freins intègrent un limiteur de force, appelé « modulateur », qui fonctionne comme l'ABS d'une voiture.

**Danger** La force de freinage peut augmenter brusquement si le levier est tiré fortement ou en fin de course. L'effet de freinage peut être différent de celui auquel vous êtes habitué : familiarisez-vous avec lui. Lisez le manuel du fabricant et faites-vous expliquer le fonctionnement par un revendeur spécialisé.



**Attention** Des leviers correctement réglés prolongent l'axe de vos avant-bras : vous pouvez ainsi les actionner en toute sécurité et sans fatigue.

Une vis de réglage permet de rapprocher les leviers du cintre afin que les cyclistes aux petites mains puissent les atteindre en toute sécurité. Les vélos de course disposent de dispositifs spécifiques pour rapprocher le levier de la poignée. Lisez attentivement les manuels des fabricants. La tension doit être réglée de façon que le levier ne touche jamais la poignée, même tiré à fond !



Les vitesses de votre vélo POLYGON permettent d'adapter le développement au terrain et à la vitesse souhaitée. Un petit braquet (petit plateau et grand pignon sur un dérailleur) permet de gravir des pentes raides avec un effort modéré, mais à une cadence plus élevée. Les grands braquets (grand plateau, petit pignon) servent en descente : chaque tour de pédale fait avancer de plusieurs mètres, à vitesse élevée.

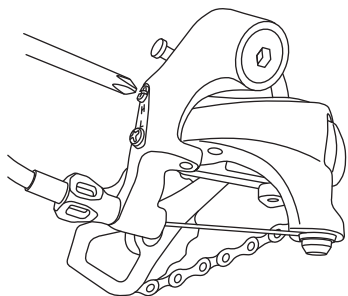


Figure (4.a)

## G. Contrôle et réglage

Les dérailleurs de votre vélo ont été soigneusement réglés par votre revendeur POLYGON avant la livraison. Cependant, les câbles peuvent s'allonger légèrement durant les premiers kilomètres, rendant le passage des vitesses imprécis et la chaîne bruyante. Le réglage précis des dérailleurs avant et arrière (4.a) relève d'un mécanicien expérimenté. Si vous souhaitez le faire vous-même, suivez aussi le manuel du fabricant des vitesses. En cas de problème, contactez votre revendeur POLYGON.

## H. Réglage du dérailleur arrière

Augmentez la tension du câble en tournant la butée de gaine réglable sur la manette (5.a) ou la vis de réglage du dérailleur arrière (5.b). Passez sur le plus petit pignon et tournez la vis dans le sens antihoraire par demi-tours jusqu'à ce que le câble soit légèrement tendu. Vérifiez ensuite que la chaîne monte immédiatement sur le pignon supérieur.

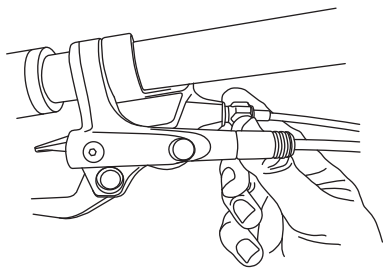


Figure (5.a)

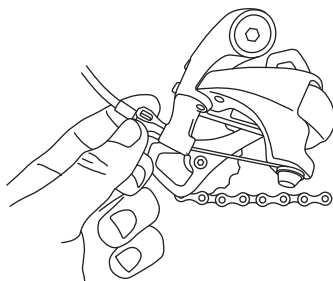


Figure (5.b)

Pour vérifier le résultat, tournez le pédalier à la main (5.c) ou roulez en passant les vitesses. La chaîne doit monter facilement sur le pignon supérieur, et inversement. Sinon, desserrez légèrement la vis de réglage concernée. Plusieurs essais peuvent être nécessaires.

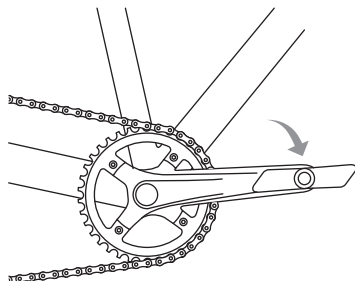


Figure (5.c)

## I. Réglage des butées

Le dérailleur arrière est équipé de vis de butée (6.a) qui limitent sa course afin d'éviter que le dérailleur et la chaîne ne touchent les rayons ou que la chaîne ne tombe du plus petit pignon. Ces vis sont réglées par votre revendeur POLYGON et ne bougent pas en usage normal.

Si nécessaire, corrigez la position à l'aide des vis de butée, souvent marquées « H » (grande vitesse) et « L » (petite vitesse). La grande vitesse correspond à la chaîne sur le plus petit pignon. Tournez la vis dans le sens horaire pour rapprocher le dérailleur de la roue, et dans le sens antihoraire pour l'en éloigner (6.b). Passez sur le plus grand pignon (le plus à l'intérieur) et vérifiez que les dents du pignon et celles du galet de guidage sont parfaitement alignées verticalement (6.c).

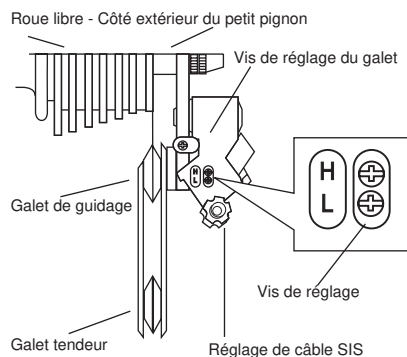


Figure (6.a)

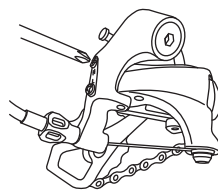
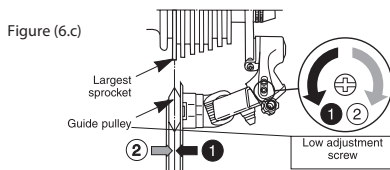


Figure (6.b)



Tournez la vis « L » dans le sens horaire jusqu'à ce que le dérailleur ne puisse plus se rapprocher des rayons, ni par la manette ni à la main. Tournez les manivelles avec précaution. Ce réglage empêche la chaîne de se coincer entre le pignon et les rayons, et le dérailleur ou sa chape de toucher les rayons, ce qui pourrait endommager les rayons, le dérailleur et le cadre. Dans le pire des cas, cela peut provoquer une chute ou un accident.

**⚠ Danger** Si votre vélo POLYGON est tombé ou si le dérailleur arrière a subi un choc, le dérailleur, sa fixation ou sa patte peuvent être tordus, entraînant une défaillance, voire un accident. Après un tel incident ou le montage d'une nouvelle roue arrière, vérifiez la course du dérailleur et réglez les vis de butée si nécessaire.

## J. Réglage du dérailleur avant

La marge de réglage du dérailleur avant (sans toucher la chaîne) est très réduite. Si la chaîne a tendance à sauter du plateau, réduisez la course comme pour le dérailleur arrière, en tournant les vis de butée « H » et « L » (7.a). Ces vis sont réglées par votre revendeur POLYGON et ne bougent pas en usage normal. Comme pour le dérailleur arrière, le câble du dérailleur avant (7.b) peut s'allonger, ce qui rend le passage des vitesses moins précis. Si nécessaire, passez sur le petit plateau et augmentez la tension du câble à l'aide de la vis de réglage située à l'entrée de la manette (7.c).

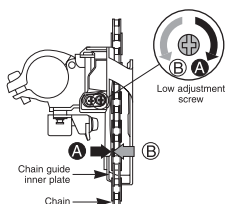


Figure (7.a)

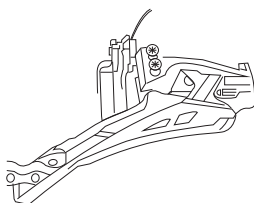


Figure (7.b)

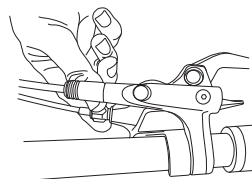


Figure (7.c)

**⚠ DANGER** Après un accident, vérifiez toujours que les plaques de la chape du dérailleur avant sont toujours parallèles aux plateaux et qu'elles ne touchent pas le grand plateau, ce qui bloquerait la transmission. Risque d'accident !

## Frein à rétropédalage

Ce frein s'actionne en pédalant vers l'arrière. Avec un frein à rétropédalage, il est impossible de faire tourner les pédales en arrière en roue libre !

**⚠ Attention** Avec un frein à rétropédalage, freinez de préférence lorsque les pédales sont à l'horizontale. Si les manivelles sont à la verticale, un pied en haut et l'autre en bas, vous ne pouvez pas appliquer une force suffisante pour freiner fortement.

**⚠ Remarque** En cas de freinage prolongé, par exemple dans de longues descentes, le frein à rétropédalage peut surchauffer, ce qui réduit fortement, voire annule, son efficacité ! Dans les longues descentes, utilisez aussi le frein avant. Ne touchez pas le frein après un freinage prolongé : il est très chaud et vous risquez de vous brûler !

## VÉLOS ENFANTS

En tant que parent ou personne responsable de la surveillance, vous portez une grande responsabilité lorsqu'un enfant à vélo circule sur la voie publique !

- Faites pratiquer l'enfant en votre présence dans un lieu sûr, sans circulation (parking vide, pelouse, etc.), jusqu'à ce qu'il maîtrise son vélo.
- Expliquez-lui qu'il doit porter des vêtements clairs, visibles de loin. Veillez à ce qu'il porte toujours un casque et expliquez-lui pourquoi.
- Lors du réglage de la selle et du cintre, vérifiez que l'enfant peut poser les pieds au sol en cas de besoin. Une position détendue est essentielle pour bien maîtriser le vélo.
- Expliquez-lui l'utilisation des freins avant et arrière et aidez-le à s'entraîner, en particulier au rétropédalage et à l'usage modéré du frein avant.

 **Danger** Lisez attentivement le manuel du fabricant avant de monter les stabilisateurs. Ils doivent être fixés très solidement : votre enfant en dépend ! En cas de difficulté, contactez un revendeur spécialisé.

 **Avertissement** Les stabilisateurs aident l'enfant à se familiariser avec le vélo, car il se sent plus en sécurité et ne risque pas de tomber. Mais rouler avec des stabilisateurs revient à rouler en tricycle : l'enfant n'apprend pas à garder l'équilibre. Surveillez-le donc particulièrement après leur retrait : il doit s'habituer au nouveau comportement du vélo et apprendre beaucoup de choses.

### Transport d'enfants / Remorques pour enfants

- Privilégiez la qualité : n'installez votre enfant que dans un siège testé et homologué !
- Le siège doit maintenir fermement les pieds de l'enfant : c'est le seul moyen d'éviter tout contact avec les pièces mobiles, comme les rayons.
- Attachez toujours l'enfant avec un harnais de sécurité.
- Veillez à ce que l'enfant porte toujours un casque bien ajusté.
- Un siège enfant modifie défavorablement le comportement du vélo : en raison du poids supplémentaire, le vélo devient moins stable et la distance de freinage augmente. Entraînez-vous avec le siège monté dans un lieu calme, sans circulation.
- Lisez attentivement les manuels des fabricants.
- Ne dépassez pas le poids total autorisé du vélo, incluant cycliste, enfant, siège et équipements montés.

 **Danger** Les sièges enfants ne peuvent être montés que sur des vélos homologués à cet effet. Ne fixez jamais un siège enfant sur un cadre ou des composants en carbone, ni sur la tige de selle ! N'utilisez pas de selle ou de tige de selle suspendue lorsque vous transportez un enfant dans un siège placé derrière la selle : risque important de blessure ! Couvrez toutes les pièces mobiles et les ressorts de selle afin que l'enfant ne puisse pas s'y coincer les doigts.

 **Avertissement** En Allemagne, le transport en siège enfant n'est autorisé que pour les enfants de moins de sept ans, et le cycliste doit avoir au moins 16 ans. Renseignez-vous toujours sur la réglementation nationale qui vous concerne.

Si votre vélo est livré avec des accessoires non montés, lisez attentivement les manuels de leurs fabricants.

### **Remorques pour enfants**

- N'utilisez que des remorques de qualité, testées et homologuées. Renseignez-vous sur la réglementation nationale applicable.
- Tous les vélos ne sont pas homologués pour tracter une remorque. Vérifiez que le fabricant l'autorise et n'utilisez que les fixations qu'il fournit.
- Une remorque avec enfant passe facilement inaperçue dans la circulation ! Améliorez sa visibilité avec un fanion et des éclairages homologués. Demandez conseil à votre revendeur sur les accessoires de sécurité adaptés.
- Une remorque modifie défavorablement le comportement du vélo : en raison du poids supplémentaire, la distance de freinage augmente et la direction réagit différemment. Entraînez-vous dans un lieu calme, sans circulation.

Les remorques ne sont pas autorisées sur les vélos Polygon de ville, de trekking et urbains. POLYGON décline toute responsabilité et garantie pour l'utilisation de remorques, en raison de la grande diversité des systèmes de fixation, de leurs caractéristiques techniques et des problèmes qui peuvent y être liés. Charge maximale : 25 kg, ou selon les indications du fabricant du porte-bagages. Si un siège enfant est installé, couvrez les ressorts hélicoïdaux sous la selle pour éviter que l'enfant ne s'y coince les doigts.

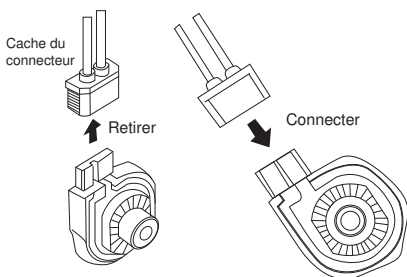
## PIÈCES ET ACCESSOIRES

### Accessoires montés

Accessoires / Réparations / Pièces détachées

Installation d'éclairage

Renseignez-vous toujours sur la réglementation nationale qui vous concerne.



Si votre vélo est équipé d'une dynamo à galet, activez-la en appuyant sur le bouton ou sur le levier ON par le dessus. Pour l'arrêter, écarter la dynamo du pneu et ramenez-la en position de repos. Avec une dynamo dans le moyeu, l'interrupteur se trouve à l'arrière du phare ou sur le cintre. Si l'éclairage est équipé d'un capteur, il s'allume automatiquement en cas de faible luminosité ou à l'entrée d'un tunnel.

**⚠ Danger** N'activez ou ne désactivez la dynamo qu'à l'arrêt. Sinon, vous vous mettez en danger, ainsi que les autres usagers.

### Avertissement Nettoyez

régulièrement le phare et les catadioptrés à l'eau tiède avec un produit adapté ou du liquide vaisselle. Les produits abrasifs peuvent causer des dommages. Pour entretenir les contacts, utilisez une huile en spray adaptée.

**Danger** Un éclairage en bon état est une question de vie ou de mort ! Faites réparer les défauts par un professionnel.

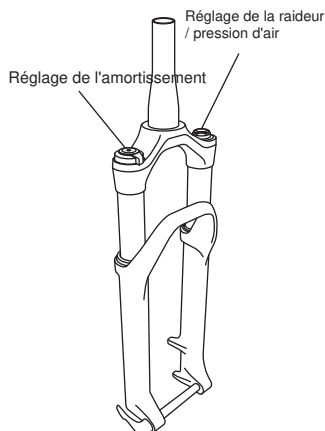
### Porte-bagages

**⚠ Danger** Le transport de bagages modifie le comportement du vélo : la distance de freinage augmente, ce qui peut provoquer des accidents graves. Adaptez votre conduite : freinez plus tôt et tenez compte d'une direction moins réactive. Ne transportez des bagages que sur des porte-bagages prévus à cet effet. Ne fixez jamais de porte-bagages sur la tige de selle, qui n'est pas conçue pour cela. Une surcharge peut la faire casser et provoquer des chutes graves !

- Ne montez un siège enfant sur le porte-bagages arrière que si les fixations nécessaires existent et sont fournies par le fabricant.
- Fixez toujours les bagages de façon que rien ne puisse se prendre dans les rayons ou les pièces mobiles.

**⚠ Attention** Lors du transport de bagages, ne dépassez jamais le poids total autorisé du vélo. La charge maximale autorisée est gravée sur le porte-bagages.

**⚠ Remarque** Porte-bagages avant : ils se fixent sur l'axe avant ou sur la fourche et sont conçus pour des charges plus faibles que les porte-bagages arrière. Ils ont une forte influence négative sur le comportement du vélo ! Avant de partir, entraînez-vous avec un porte-bagages avant chargé dans un lieu sûr, sans circulation.



## Suspension

Les éléments de suspension de votre vélo doivent être réglés selon le poids du cycliste et l'usage prévu. Ce réglage exige des connaissances et de l'expérience : effectuez-le uniquement en accord avec un revendeur spécialisé. Lisez attentivement le manuel fourni avec les éléments de suspension. Une fourche suspendue typique de vélo de trekking ou de VTT se présente ainsi :

Le réglage d'une fourche suspendue doit respecter les indications du manuel de son fabricant. En règle générale, sur terrain irrégulier, la fourche doit travailler de façon perceptible sans arriver en butée. Avec un réglage de base correct, cycliste assis normalement, l'enfoncement (sag) doit représenter environ 10-15 % (cross-country), 15-20 % (randonnée) ou 25-33 % (enduro, freeride, descente) du débattement.

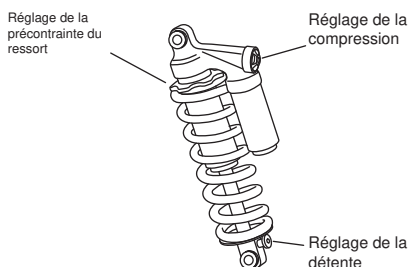
**Avertissement** Nettoyez régulièrement la fourche suspendue pour préserver son bon fonctionnement. Utilisez uniquement des produits spécifiques ou de l'eau tiède avec du liquide vaisselle. Lubrifiez-la régulièrement avec une huile en spray adaptée (disponible chez les revendeurs spécialisés). Procédez de même avec la tige de selle suspendue.

**Avertissement** La plupart des tiges de selle suspendues peuvent être réglées selon le poids du cycliste, ce qui nécessite souvent leur démontage. Contactez votre revendeur spécialisé.



### Cadres tout-suspendus et éléments de suspension

Sur un cadre tout-suspendu, la partie arrière est articulée et suspendue par un amortisseur. Selon le modèle, la suspension est assurée par un ressort ou une chambre à air. Sur les amortisseurs haut de gamme, l'amortissement, c'est-à-dire la vitesse de compression et de détente, est réglable.



Un amortisseur typique se présente ainsi. Consultez les manuels des fabricants pour plus de détails.

**⚠ Avertissement** Ne nettoyez pas votre vélo au nettoyeur haute pression : le liquide pénétrerait dans les roulements étanches et les endommagerait. Lors de l'entretien courant, essuyez soigneusement le piston et le joint de l'amortisseur avec un chiffon doux. Pulvérisez de l'huile sur la surface de glissement et le joint pour préserver leur fonctionnement. Utilisez des huiles en spray spécifiques.

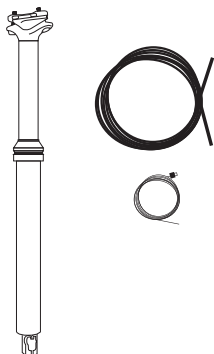
Vérifiez régulièrement l'absence de jeu dans les articulations arrière. Tenez le cadre et essayez de déplacer la roue arrière latéralement. Contrôlez les fixations en soulevant et reposant rapidement la roue arrière. En cas de jeu ou de bruit de cliquetis, faites contrôler votre vélo par un revendeur spécialisé. Ne roulez pas avant la réparation.

**⚠ Danger** Le bon fonctionnement et la fixation correcte des éléments de suspension sont essentiels à votre sécurité ! Des contrôles et un entretien réguliers de votre vélo tout-suspendu sont donc indispensables. Nettoyez-le à l'eau tiède avec du liquide vaisselle ou un produit doux homologué.

**⚠ Danger** Serrez toutes les vis au couple prescrit. Des vis ou fixations mal serrées peuvent se rompre, casser ou se desserrer, et provoquer des chutes et blessures très graves !

**⚠ Attention** Les vélos tout-suspendus ne conviennent pas au remorquage de remorques, y compris pour enfants ! Les roulements et fixations ne sont pas conçus pour les efforts qui en résultent, d'où une usure accrue et un risque de rupture de composants pouvant provoquer des chutes et blessures très graves.

**⚠ Remarque** Si votre cadre tout-suspendu possède un tube de selle court et ouvert par le bas, la tige de selle ne doit être insérée que jusqu'au point où elle ne peut pas toucher l'amortisseur, même en fin de débattement.

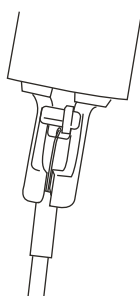
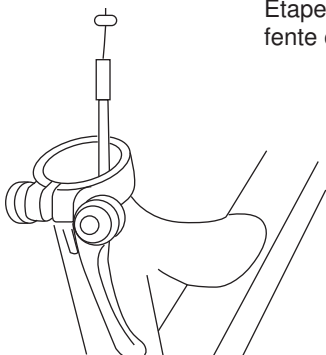


### Tige de selle télescopique

La tige de selle télescopique a révolutionné le VTT : elle offre une position de pédalage optimale en montée et, d'une simple pression sur la commande, permet d'abaisser la selle pour aborder les descentes en toute aisance. C'est pourquoi de nombreux vélos en sont désormais équipés.

Étape 1 : sortez le câble de la tige télescopique du tube de selle. Il peut être nécessaire de tourner le cintre tout en poussant le câble depuis l'autre extrémité du cadre.

Étape 2 : insérez l'embout de gaine dans la fente en guidant le câble dans l'encoche.



Étape 3 : insérez le barillet d'activation dans le crochet sous la tige et faites glisser le câble dans l'encoche du crochet.

Étape 4 : vérifiez visuellement que tout est bien en place : la commande doit maintenant actionner la tige.

Étape 5 : insérez la tige télescopique dans le tube de selle en respectant le repère d'insertion minimale. Ramenez le câble vers l'avant du vélo pendant l'insertion pour ne pas endommager le câble ni le mécanisme.

Étape 6 : ajustez le passage du câble à sa sortie du cadre afin d'éviter toute pliure ou courbe serrée. Pour faire glisser le câble dans le cadre, poussez-le d'un côté tout en tirant de l'autre.

Étape 7 : placez la tige télescopique à la position souhaitée et serrez le collier de selle (levier de blocage rapide ou vis Allen) à 5 Nm.

Étape 8 : testez l'activation en abaissant la selle tout en appuyant sur la commande, puis en appuyant sur la commande selle abaissée pour laisser la tige remonter.

## ENTRETIEN

### Entretien et réparation

 **Remarque** Faites contrôler régulièrement votre vélo par un revendeur spécialisé, au moins tous les 1 000 km ou une fois par an, selon la première échéance. Il identifiera rapidement les pièces endommagées ou usées et vous conseillera sur leur remplacement. N'effectuez pas vous-même de réparations sur les éléments de sécurité tels que cadre, fourche, cintre, potence, jeu de direction, freins et éclairage.

Les VAE POLYGON sont équipés de composants conçus pour fonctionner ensemble de manière puissante et naturelle. Le niveau sonore perçu par le cycliste est inférieur à 70 dB. En cas de remplacement, utilisez exclusivement des pièces d'origine.

L'utilisation de pièces contrefaites ou de dimensions non conformes, par exemple plaquettes de frein ou pneus, peut rendre le vélo instable. Risque d'accident ! **Remarque** : sur les VAE POLYGON, seuls certains composants peuvent être remplacés afin de préserver la couverture d'assurance. Utilisez exclusivement des pièces d'origine.

 **Danger** Lors de toute intervention sur le vélo, toutes les vis doivent être serrées au couple correct. Le couple requis est indiqué sur de nombreux composants. Il s'exprime en newton-mètres (Nm) et ne peut être appliqué qu'avec une clé dynamométrique. Des vis ou composants insuffisamment serrés peuvent se rompre, casser ou se desserrer. Si vous n'avez pas de clé dynamométrique, confiez le travail à votre revendeur spécialisé.

### Boîtier de pédalier

L'entretien du boîtier de pédalier est recommandé environ tous les 5 000 à 10 000 km (conditions sèches), tous les 1 000 à 3 000 km (conditions humides ou difficiles), ou au moins une fois par an, selon la première échéance. Il consiste à démonter le boîtier, à le nettoyer ainsi que la boîte de pédalier, puis à appliquer de la graisse neuve avant de tout remonter correctement.

Cette opération nécessitant le démontage préalable du pédalier, souvent avec un outil très spécifique, nous vous recommandons vivement de confier votre vélo au revendeur le plus proche.

## Chaîne

Nettoyez et lubrifiez régulièrement la chaîne pour préserver son bon fonctionnement. La saleté s'élimine lors du lavage normal du vélo ; vous pouvez aussi faire passer la chaîne dans un chiffon huilé. Appliquez un lubrifiant adapté sur les maillons propres, laissez agir, puis essuyez l'excédent.

**! Remarque** La chaîne doit être suffisamment tendue pour garantir le bon fonctionnement de la transmission. Avec un dérailleur, la tension est automatique. Avec un moyeu à vitesses intégrées, la chaîne doit être retendue si elle est trop détendue ; sinon, elle risque de sauter et de provoquer une chute.

### Tension de chaîne

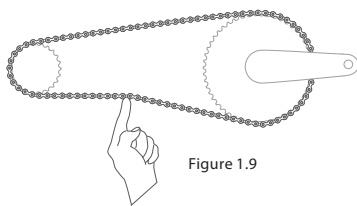


Figure 1.9

**! Attention** Sur un vélo à pattes réglables, ce sont les vis de fixation du support d'axe, et non les écrous d'axe, qui doivent être desserrés puis resserrés. Si un excentrique est monté dans la boîte de pédalier, tendez la chaîne selon les indications du fabricant concerné.

**! Avertissement** La saleté et les efforts continus usent la chaîne. Elle doit être remplacée dès qu'elle peut être nettement soulevée (environ 5 mm) du plateau avant. Les chaînes modernes de dérailleur n'ont pas d'attache rapide : leur remplacement nécessite des outils spécifiques. Confiez-le à un revendeur spécialisé. D'autres chaînes sont livrées avec une attache rapide qui s'ouvre sans outil, ce qui permet de réparer la chaîne en cours de route. Choisissez une attache de la bonne largeur, compatible avec les pignons.

## Transmission par courroie

Les courroies sont très durables lorsqu'elles sont correctement manipulées. Toutefois, des précautions s'imposent avant et pendant le montage pour ne pas endommager les fibres qui assurent leur résistance. Une flexion ou une torsion excessive crée des plis pouvant entraîner une rupture sous forte charge. Ne tordez pas, ne pliez pas à l'envers, ne pincez pas, ne retournez pas, n'enroulez pas et ne fixez pas la courroie avec un collier. Ne l'utilisez pas comme clé à sangle ou fouet à chaîne. Ne la lubrifiez pas, ne faites pas levier dessus et ne la montez pas en la faisant rouler.

### ENTRETIEN DE LA COURROIE

- Lavez-la à l'eau pour éliminer les débris
- Aucune lubrification n'est nécessaire
- Si votre vélo est équipé d'un guide anti-saut (snubber), celui-ci ne doit pas toucher la courroie
- Il s'agit d'un système de transmission : tenez les parties du corps et les vêtements à l'écart lorsqu'il est en mouvement

## UNE TENSION ET UN ALIGNEMENT CORRECTS SONT ESSENTIELS À LA PERFORMANCE

- Une tension insuffisante peut faire sauter la courroie. Une tension excessive peut endommager d'autres composants et accélérer l'usure de la transmission.

- Les signes d'un mauvais alignement comprennent notamment : bruit, usure prématurée de la courroie ou des pignons, déraillement de la courroie. Les procédures de tension varient selon le vélo ; les systèmes courants sont les pattes coulissantes ou pivotantes et les boîtiers excentriques.

Remarque : l'alignement doit être conservé pendant le réglage de la tension.

Si vous ne disposez pas des outils adaptés pour contrôler la tension et l'alignement de la courroie, confiez votre vélo au revendeur en plus, page 10 ou dont les repères indiquent l'usure. Faites contrôler et, si nécessaire, remplacez les pièces autorisées, par ex. 35-80 psi (2,5-5,5 bar), figure 29, page 29. Respectez-les, sinon le pneu peut déjanter ou éclater !

**Remarque** Les pneus sont des pièces d'usure. Vérifiez régulièrement la profondeur des sculptures, la pression et l'état des flancs. Chaque type de pneu correspond à un usage. Consultez votre revendeur pour choisir le pneu le mieux adapté à votre vélo.

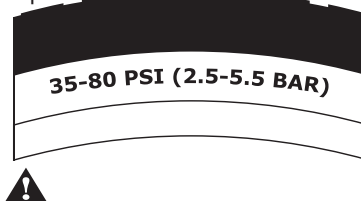
**! Remarque** Sur les jantes modernes (à partir de 24"), des points ou lignes gravés ou colorés sur les surfaces de freinage indiquent l'usure. Si ces repères ne sont plus visibles à un endroit, remplacez la jante.

D'autres repères remplissant la même fonction n'apparaissent qu'après une certaine durée d'utilisation : la jante doit alors être remplacée. Faites contrôler la jante par un revendeur spécialisé au plus tard après l'usure de la deuxième paire de patins.

**! Danger** Les jantes sont des pièces fortement sollicitées et essentielles à la sécurité. Elles s'usent en usage normal, en particulier avec des freins sur jante.

Ne contrôlez pas la tension et l'alignement de la courroie, confiez votre vélo au revendeur en plus, page 10 ou dont les repères indiquent l'usure. Faites contrôler et, si nécessaire, remplacez les pièces autorisées, par ex. 35-80 psi (2,5-5,5 bar), figure 29, page 29. Respectez-les, sinon le pneu peut déjanter ou éclater !

Ne contrôlez pas la tension et l'alignement de la courroie, confiez votre vélo au revendeur en plus, page 10 ou dont les repères indiquent l'usure. Faites contrôler et, si nécessaire, remplacez les pièces autorisées, par ex. 35-80 psi (2,5-5,5 bar), figure 29, page 29. Respectez-les, sinon le pneu peut déjanter ou éclater !



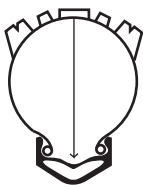
## Pneus et jantes

**! Remarque** En usage normal, les patins et plaquettes de frein s'usent. Contrôlez régulièrement l'état du système de freinage et des garnitures. Remplacez à temps les plaquettes et patins usés. Gardez jantes et disques propres et exempts de graisse.

**⚠ Danger** Avec des pièces non d'origine ou contrefaites, le bon fonctionnement du vélo n'est plus garanti. Des pneus à faible adhérence ou peu fiables, des garnitures de frein à friction insuffisante ou des composants d'éclairage mal utilisés ou mal conçus peuvent entraîner des chutes graves. Il en va de même d'un montage incorrect.

**Remarque** Si, à la suite d'une erreur ou de l'usure, des pièces de sécurité doivent être remplacées, utilisez uniquement des pièces d'origine approuvées par le fabricant.

C'est obligatoire pour l'éclairage. Pour les autres pièces, la garantie est généralement annulée si les pièces utilisées ne sont pas approuvées par le fabricant. Demandez conseil au fabricant, à l'importateur ou à un revendeur spécialisé.



### **Pneus tubeless**

Si votre vélo est équipé de pneus tubeless, lisez attentivement les manuels des fabricants des pneus et des jantes.

**⚠ Danger** Les pneus tubeless ne peuvent être montés que sur des jantes prévues à cet effet, marquées en conséquence, par ex. « UST ».

**⚠ Remarque** Avec des pneus tubeless, respectez les instructions prescrites. Montez-les sans outils pour éviter tout dommage ou fuite. Si le liquide préventif ne suffit pas à réparer un défaut, vous pouvez monter une chambre à air classique après avoir retiré la valve.

### **Boyaux**

Si votre vélo est équipé de boyaux, lisez attentivement les manuels des fabricants des boyaux et des jantes.

**⚠ Danger** Avec des boyaux, utilisez uniquement des jantes prévues à cet effet : sans crochets, avec une surface lisse et incurvée sur laquelle le boyau est collé.

**⚠ Remarque** Avec des boyaux, respectez les instructions d'utilisation et la pression de gonflage prescrites.

**⚠ Danger** Le collage des boyaux exige des compétences particulières et beaucoup d'expérience. Faites-les remplacer par un professionnel et renseignez-vous sur leur manipulation et leur remplacement corrects.

## Réparer une crevaison

Matériel nécessaire :

- Démonte-pneus en plastique
- Clé plate (pour les roues sans blocage rapide)
- Pompe
- Chambre à air de rechange

Procédure :

### 1. Ouverture du frein

Frein cantilever ou V-brake :

- Serrez les bras de frein contre la jante
- Décrochez le câble ou la gaine de l'un des bras de frein

### Frein hydraulique sur jante

- Si un blocage rapide est présent, démontez une unité de frein selon les instructions du manuel
- Sinon, dégonflez le pneu

### Frein à étrier

- Si disponible, ouvrez le blocage rapide sur le bras ou le levier de frein
- Sinon, dégonflez le pneu. Vous pouvez alors retirer la roue d'entre les patins.

### Moyeu à vitesses intégrées, frein à rouleau, à tambour ou à rétropédalage :

- Desserrez la vis de serrage du câble ou le blocage rapide sur le bras de frein.
- Avec un frein à rétropédalage, desserrez la vis de fixation du bras de frein.

## 2. Démontage de la roue

- Si votre vélo a un blocage rapide, ouvrez-le.
  - S'il a des écrous hexagonaux, desserrez-les dans le sens antihoraire avec une clé polygonale adaptée. Vous pouvez alors retirer la roue avant de la fourche.
  - Pour la roue arrière (étapes données à titre d'exemple) :
    - Avec un dérailleur, passez sur le plus petit pignon : le dérailleur ne gêne alors pas le démontage.
    - Ouvrez le blocage rapide, le cas échéant.
    - Avec des écrous hexagonaux, desserrez-les dans le sens antihoraire avec une clé polygonale adaptée.
    - Tirez légèrement le dérailleur vers l'arrière
    - Soulevez légèrement le vélo
    - Poussez la roue vers le bas en la tapant légèrement du plat de la main
    - La roue sort du cadre par le bas.
- Avec un moyeu à vitesses intégrées, suivez le manuel du fabricant pour le démontage.

### Types de valves

Presta (Sclaverand), Dunlop (anglaise ou Woods), automobile (Schrader ou américaine)

|                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Valve Presta</p>   | <p>Synonymes<br/>SV - valve Schlaerverand<br/>Valve française<br/>Valve de vélo de course<br/>Valve de boyau<br/>Valve Presta<br/>Perçage de jante 6,5 mm<br/>Pression maximale 15 bar</p>     |
|  <p>Valve Schrader</p> | <p>Synonymes<br/>Valve automobile<br/>Valve de voiture<br/>Perçage de jante 6,5 mm<br/>Pression maximale 6 bar</p>                                                                             |
|  <p>Valve Dunlop</p>   | <p>Synonymes<br/>DV - valve Dunlop<br/>NV - valve normale<br/>Valve de vélo<br/>Valve anglaise<br/>Valve Woods<br/>Valve allemande<br/>Perçage de jante 8,5 mm<br/>Pression maximale 6 bar</p> |

### 3. Démontage du pneu et de la chambre à air

- Retirez le capuchon, l'écrou de blocage et, le cas échéant, l'écrou-raccord de la valve. Sur une valve Dunlop, retirez l'obus.
- Videz l'air restant.
- Placez un démonte-pneu à l'opposé de la valve, à l'intérieur du pneu.
- Placez le second à environ 10 cm du premier, entre jante et pneu.
- Faites passer le flanc du pneu par-dessus le rebord de la jante, autant de fois que nécessaire sur tout le tour.
- Retirez la chambre à air.

### 4. Remplacement de la chambre à air

**Remarque** Ne remplacez chambre à air et pneu (classique ou tubeless) que selon les indications du fabricant du pneu ou de la jante.

### 5. Montage du pneu et de la chambre à air

**⚠ Remarque** Veillez à ce qu'aucun corps étranger ne pénètre dans le pneu. La chambre à air ne doit être ni pliée ni pincée. Vérifiez que toutes les têtes de rayons sont couvertes par le fond de jante, sans dommage visible.

- Placez un bord du pneu sur la jante.
- Engagez complètement un flanc du pneu dans la jante.
- Passez la valve dans le trou de la jante et placez la chambre à air dans le pneu.
- Du talon de la main, faites passer l'autre flanc par-dessus le bord de la jante.
- Vérifiez que la chambre à air est bien en place.
- Valve Dunlop : remettez l'obus et serrez l'écrou-raccord.
- Gonflez légèrement.
- Vérifiez la bonne assise et la rotation du pneu à l'aide de la ligne de repère sur le flanc ; corrigez à la main si nécessaire.
- Gonflez à la pression recommandée.

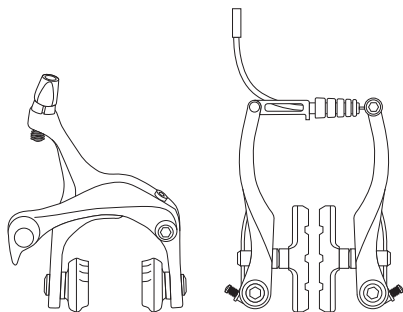
### 6. Montage de la roue

Fixez solidement la roue au cadre ou à la fourche avec le blocage rapide ou l'axe fileté.

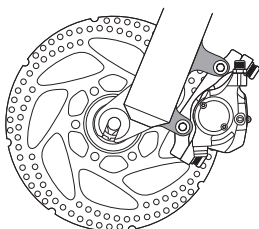
**⚠ Danger** Avec des freins à disque, vérifiez impérativement que le disque est correctement placé entre les plaquettes. Lisez attentivement les manuels des fabricants pour le montage et le réglage corrects et sûrs des dérailleurs, des moyeux à vitesses intégrées et de leurs combinaisons.

**⚠ Danger** Serrez toutes les vis au couple prescrit, sinon elles peuvent casser et des composants peuvent se détacher.

- Raccrochez les câbles de frein, fixez-les ou fermez le blocage rapide.
- Vérifiez que les garnitures touchent les surfaces de freinage.
- Remontez solidement tous les éléments de frein démontés.
- Effectuez un essai de freinage.



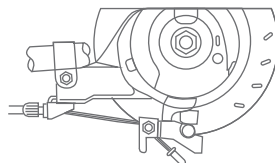
Freins sur jante



Freins à disque

## Freins

Les vélos modernes peuvent être équipés de nombreux systèmes de freinage différents :



Freins à rouleau

Les freins modernes peuvent être beaucoup plus puissants que ceux dont vous avez l'habitude. Avant de circuler, entraînez-vous dans un lieu calme, sans circulation. Mémorisez quel levier, droit ou gauche, commande le frein avant et le frein arrière.

**⚠ Remarque** Votre vélo est livré avec le manuel d'utilisation du modèle de frein installé. Vous trouverez des informations sur les freins dans les manuels et sur les sites web des fabricants. Lisez très attentivement les instructions d'utilisation et d'entretien des freins !

**⚠ Danger** Les freins sont des éléments essentiels à la sécurité ! Un entretien régulier est indispensable et nécessite des connaissances et des outils spécifiques. Confiez toute intervention sur les freins à un revendeur spécialisé ! Un travail mal exécuté compromet la sécurité de votre vélo !

 **AVERTISSEMENT** : ne touchez pas le frein à disque après une utilisation prolongée. Sa surface peut être très chaude et provoquer des brûlures.

### **Changement de vitesses**

Les vélos modernes peuvent être équipés de différents systèmes de vitesses :

- Dérailleurs
- Moyeux à vitesses intégrées
- Combinaison dérailleur et moyeu
- Vitesses automatiques

**Remarque** Le manuel du système de vitesses installé est fourni avec le vélo. Vous trouverez des informations complémentaires dans les manuels des fabricants.

 **Danger** Les systèmes de freinage et de transmission sont essentiels à la sécurité ! Lisez attentivement les manuels des fabricants. Avant votre première sortie, familiarisez-vous avec le passage des vitesses. Confiez toute intervention sur les vitesses à un revendeur spécialisé ! Un travail mal exécuté compromet la sécurité de votre vélo !

### **Vitesses électriques / électroniques**

Si votre vélo est équipé de vitesses à commande électronique, lisez impérativement les manuels du fabricant concernant leur utilisation et leur entretien.

### **Calendrier d'inspection**

La technologie moderne du vélo est performante mais sensible : un entretien régulier est indispensable et nécessite des connaissances et des outils spécifiques. Confiez toute intervention à un revendeur spécialisé ! Vous trouverez des informations sur les composants et leur entretien dans les manuels et sur les sites web des fabricants.

Les actions suivantes sont nécessaires pour garantir un fonctionnement durable et préserver vos droits à garantie :

- Nettoyez votre vélo après chaque sortie et vérifiez visuellement l'absence de dommages.
- Faites toujours réaliser les inspections par un revendeur spécialisé.
- Contrôlez votre vélo environ tous les 300 à 500 km, et au moins tous les trois à six mois ; vérifiez notamment le serrage des vis, boulons et blocages rapides.
- Utilisez une clé dynamométrique pour tous les assemblages vissés !
- Entretenez et lubrifiez toutes les pièces mobiles (sauf les surfaces de freinage) selon les indications du fabricant.
- Faites retoucher la peinture si nécessaire.

## **Échéances d'entretien et d'inspection**

Avant chaque sortie :

Actions à effectuer - Contrôle :

- Rayons
- Jantes (usure et voile)
- Pneus (dommages et corps étrangers)
- Blocages rapides (fixation correcte)
- Fonctionnement des vitesses et de la suspension
- Fonctionnement des freins ; freins hydrauliques : étanchéité
- Éclairage

Après les 200 premiers kilomètres, puis au moins une fois par an.

Actions à effectuer - Contrôle :

- Pneus et roues

Faire régler :

- Jeu de direction
- Freins
- Vitesses
- Suspension

Couples de serrage :

- Manivelles
- Tige de selle - Pédales
- Toutes les vis de fixation
- Selle
- Cintre et potence

Environ tous les 300 à 500 km : actions à effectuer

Contrôle :

- Chaîne
- Pignons
- Cassette
- Jante
- Garnitures de frein (usure) ; faire remplacer si nécessaire (revendeur)

Lubrification :

- Chaîne, avec un lubrifiant adapté

Contrôler / faire contrôler :

- Le serrage de toutes les vis

Nettoyage :

- Chaîne
- Pignons
- Cassette

Environ tous les 1 000 km : actions à effectuer

Contrôler le frein à moyeu ; si nécessaire, graisser ou remplacer la gaine de frein (revendeur)

Environ tous les 3 000 km : actions à effectuer

Faire contrôler, nettoyer et, si nécessaire, remplacer par votre revendeur :

- Moyeux • Pédales
- Jeu de direction
- Vitesses • Freins

Après chaque sortie sous la pluie : actions à effectuer

Nettoyer et lubrifier :

- Changement de vitesses • Chaîne
- Freins (sauf surfaces de freinage)

## Lubrification

 **Avertissement** Demandez conseil à votre revendeur sur les lubrifiants adaptés ! Tous les lubrifiants ne conviennent pas à tous les usages. Un lubrifiant inadapté peut causer des dommages et nuire au fonctionnement !

 **Remarque** La première révision est particulièrement importante pour le bon fonctionnement et la sécurité de votre vélo : les câbles et les rayons peuvent s'allonger et les vis se desserrer. Faites-la réaliser par un revendeur spécialisé.

 **Danger** Intervenir sur un vélo nécessite des connaissances, des outils spécifiques et de l'expérience. Veuillez absolument à ce que toute intervention sur les pièces de sécurité soit réalisée ou contrôlée par un revendeur spécialisé !

### Plan de lubrification

Chaîne : après nettoyage, après la pluie, tous les 250 km, avec de l'huile pour chaîne

Câbles de frein et de vitesses : en cas de mauvais fonctionnement, une fois par an, avec une graisse sans silicone

Roulements de roues, de pédales et de boîtier : une fois par an, avec de la graisse pour roulements

Suspension : après nettoyage, après la pluie, selon le fabricant, avec une huile en spray spécifique

Filetages : au montage, avec de la graisse de montage

Surfaces de contact des pièces carbone : au montage, avec de la pâte de montage carbone

Surfaces de glissement des blocages rapides : une fois par an, avec de la graisse ou de l'huile en spray

Tige de selle métallique dans cadre métallique : au montage, avec de la graisse

Articulations de dérailleur et de frein : en cas de mauvais fonctionnement, une fois par an, avec de l'huile en spray

### Assemblages vissés

 **Danger** Un couple de serrage correct est indispensable pour tous les assemblages vissés du vélo afin qu'ils restent bien fixés. Un couple trop élevé peut endommager la vis, l'écrou ou le composant. Utilisez toujours une clé dynamométrique : sans cet outil, il est impossible de serrer correctement.

 **Avertissement** Appliquez le couple indiqué sur le composant. En l'absence d'indication, consultez le manuel du fabricant.

| Vis de serrage                     | Couple (Nm) |
|------------------------------------|-------------|
| Manivelle, acier                   | 30Nm        |
| Manivelle, aluminium               | 40Nm        |
| Pédales                            | 40Nm        |
| Écrou de roue, avant               | 25Nm        |
| Écrou de roue, arrière             | 40Nm        |
| Vis d'expandeur                    | 8Nm         |
| Vis de serrage Ahead               | 9Nm         |
| Vis de serrage de poignée          | 10Nm        |
| Vis de collier de selle M8         | 20Nm        |
| Vis de collier de selle M6         | 14Nm        |
| Chariot de selle                   | 20Nm        |
| Patins de frein                    | 6Nm         |
| Fixation de dynamo                 | 10Nm        |
| Collier de selle sur cadre carbone | 5Nm         |
| Porte-bidon sur cadre carbone      | 2Nm         |
| Vis de cintre                      | 6-8Nm       |
| Vis de potence (cintre et pivot)   | 6-8Nm       |
| Blockage rapide de tige de selle   |             |

|                                                             |       |
|-------------------------------------------------------------|-------|
| Assemblage/filetage/<br>couple max. Chariot<br>de selle, M5 | 4Nm   |
| Chariot de<br>selle, M6                                     | 5.5Nm |
| Patte de dérailleur,<br>M10 x 1                             | 8Nm   |
| Porte-bidon, M5                                             | 4Nm   |

Boîtier de pédalier BSA\* : selon les indications du fabricant

Étrier de frein à disque Shimano (IS et PM), M6 : 6-8 Nm\*

Étrier de frein à disque AVID (IS et PM), M6 : 8-10 Nm\*

Étrier de frein à disque Magura (IS et PM), M6 : 6 Nm\*

En bout de vis. \* L'utilisation de pâte de montage carbone est recommandée.

**Danger** La graisse et l'huile ne doivent pas être utilisées sur les cadres et composants en carbone. Utilisez une pâte spéciale pour pièces en carbone.

### Valeurs spécifiques au carbone :

| Vis de serrage                                     | Couple (Nm) |
|----------------------------------------------------|-------------|
| Assemblage/couple<br>Dérailleur, vis de<br>serrage | 3Nm         |
| Manette, vis de fixation                           | 3Nm         |
| Levier de frein,<br>vis de fixation                | 3Nm         |
| Serrage cintre-potence                             | 5Nm         |
| Serrage potence-pivot<br>de fourche                | 4Nm         |

### Couples généraux des assemblages vissés

Couples applicables en principe :  
Dimension / couple pour les classes  
de vis 8.8, 10.9, 12.9

M4 : 2,7/3,8/4,6 Nm

M5 : 5,5/8,0/9,5 Nm

M6 : 9,5/13,0/16,0 Nm

M8 : 23,0/32,0/39,0 Nm

M10 : 46,0/64,0/77,0 Nm

## Manipulation des composants en carbone

Le carbone est un matériau qui exige une manipulation et un soin particuliers lors du montage, de l'entretien, de l'utilisation, du transport et du stockage.

### Propriétés

 **Danger** Après un accident ou une chute, même si les pièces en carbone ne sont ni déformées, ni enfoncées, ni tordues, des fibres peuvent être endommagées ou décollées à l'intérieur, sans que cela soit toujours visible de l'extérieur. Le cadre et les composants en carbone doivent donc être inspectés régulièrement et attentivement, surtout après un accident ou une chute du vélo.

- Recherchez éclats, fissures, rayures profondes, trous ou toute autre modification de la surface.
- Vérifiez si certaines parties semblent plus souples ou moins rigides que la normale.
- Vérifiez si des couches se décollent (vernis, finition ou fibres).
- Soyez attentif aux bruits inhabituels ou aux craquements.

En cas de doute sur l'état d'une pièce en carbone, faites-la toujours contrôler par un professionnel.

 **Avertissement** Les composants en carbone nécessitent un couple de serrage inférieur à celui des composants métalliques équivalents. Un couple trop élevé peut causer des dommages cachés, invisibles de l'extérieur. Respectez toujours les indications des fabricants ou demandez conseil à votre revendeur. Utilisez toujours une clé dynamométrique. Ne graissez jamais les pièces en carbone : utilisez une pâte de montage spéciale carbone, qui assure un maintien sûr à faible couple.

N'exposez jamais les pièces en carbone à des températures élevées. Même dans une voiture, un fort ensoleillement peut faire monter la température au point d'affecter la sécurité des pièces en carbone. Ne serrez jamais un cadre carbone directement dans les mâchoires d'un pied d'atelier : fixez-le uniquement par la tige de selle. Si la tige de selle est aussi en carbone, utilisez temporairement une tige métallique pendant l'intervention.

## GARANTIE

### Usure et garantie

Sur un VAE, les composants s'usent plus vite que sur un vélo sans assistance, en raison du poids plus élevé et de la vitesse moyenne supérieure. Une usure accrue ne constitue pas un défaut couvert par la garantie. Pièces d'usure typiques :

- Pneus
- Cassette / roue libre
- Chaîne
- Garnitures de frein
- Plateaux

La batterie vieillit et constitue donc une pièce d'usure. L'autonomie d'une batterie pleinement chargée diminue avec l'âge et l'utilisation. Tenez-en compte lors de la préparation de vos sorties et remplacez la batterie à temps si nécessaire. Des batteries de rechange sont disponibles chez les revendeurs spécialisés.

 **Avertissement** L'expédition d'une batterie est soumise à des conditions particulières. Renseignez-vous auprès du fabricant ou d'un revendeur sur la réglementation applicable. Si vous transportez votre VAE en voiture, retirez la batterie et transportez-la séparément.

### Responsabilité en cas de défaut

Les conditions de garantie légale sont (partiellement) harmonisées dans les pays soumis au droit de l'UE. Renseignez-vous sur les dispositions nationales applicables. Dans le cadre du droit de l'UE, le vendeur répond des défauts matériels pendant au moins deux ans à compter de la date d'achat. Cette garantie couvre les défauts existant au moment de l'achat ou de la livraison. En outre, pendant les six premiers mois, le défaut est présumé avoir existé au moment de l'achat. Pour toute réclamation auprès du vendeur, l'acheteur doit avoir respecté toutes les conditions d'utilisation et d'entretien prescrites, décrites dans les chapitres de ce manuel et dans les manuels des fabricants des composants.



En Allemagne et en Autriche, en cas de défaut, vous pouvez d'abord exiger une réparation ou un remplacement. Si la deuxième tentative échoue, la mise en conformité est réputée définitivement impossible : vous pouvez alors obtenir une réduction du prix ou résilier l'achat.



En Suisse, la responsabilité est limitée à un an à compter de la date d'achat. En cas de défaut, vous pouvez choisir entre la résiliation, la réduction du prix, le remplacement ou, dans tous les cas, la réparation.

La garantie pour défauts matériels ne couvre pas l'usure normale dans le cadre d'une utilisation conforme. Les composants de transmission et de freinage, les pneus, l'éclairage et les points de contact entre le cycliste et le vélo s'usent par nature. Sur les VAE et vélos électriques, la batterie est également une pièce d'usure. Consultez les conditions de garantie pour connaître l'étendue de la couverture et les modalités de réclamation.

**⚠ Remarque** En cas de défaut ou de réclamation, contactez un revendeur spécialisé et présentez tous les justificatifs d'achat et d'inspection.

**Entretien et maintenance** Plus vous utilisez votre VTT ou vélo de course souvent et intensément, plus il nécessite d'entretien. Un entretien régulier prolonge sa durée de vie, garantit son bon fonctionnement et évite des réparations importantes. Une inspection complète doit être réalisée au moins une fois par an par votre revendeur. Si vous constatez des changements inexplicables (comportement, direction ou freinage), consultez immédiatement votre revendeur pour des raisons de sécurité.

Voici quelques conseils d'entretien complémentaires. Un chiffon est idéal pour enlever la poussière ; la boue s'élimine au mieux avec un seau d'eau tiède et un peu de liquide vaisselle biodégradable. Ce nettoyage extérieur convient à toutes les parties du vélo, sauf la chaîne, la selle, les pneus et les pièces en plastique. Le nettoyage permet aussi de détecter rapidement d'éventuels défauts : profitez-en pour inspecter le cadre, la fourche et les composants. Après nettoyage et séchage, appliquez un produit de protection ; la cire en spray a fait ses preuves. Mieux vaut en appliquer peu et souvent qu'en excès de temps en temps.

**⚠ Avertissement** Sur les vélos à freins sur jante, veillez impérativement à ce qu'aucun lubrifiant (cire, huile, graisse) n'atteigne les flancs de jante ou les patins, sous peine d'annuler l'effet de freinage. Sur les VTT tout-suspendus, l'entretien se limite à la base arrière et au nettoyage soigneux des zones de roulements et de l'amortisseur. N'utilisez pas de nettoyeur vapeur ni de produits abrasifs ! Vérifiez régulièrement l'absence de jeu latéral dans les roulements du triangle arrière et de jeu vertical dans les roulements de l'amortisseur.

1. Soulevez le vélo par la selle et essayez de déplacer la roue arrière latéralement. Si nécessaire, faites-vous aider pour tenir l'avant du cadre.
2. Pour contrôler le jeu de l'amortisseur, posez doucement la roue arrière au sol puis soulevez-la légèrement. Soyez attentif aux bruits de claquement.
3. En cas de jeu, faites immédiatement réparer le vélo par votre revendeur.

## GUARANTEE INSPECTION

### Guarantee inspection checklist within 30 to 60 days of purchase

| Checked                      | New                      | Adjusted                                                                | Repaired                 |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Gears / Chain                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Bowden cables gears          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Brake system / Linings       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Bowden cables brakes         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Bearing system               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Spring fork / Spring element | <input type="checkbox"/> | Adhere to the manufacturer's service instructions and service intervals |                          |
| Pedal bearings / Seating     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Headset / Seating            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Stem / Fastening             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Handlebar / Fastening        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Seat / Fastening             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Seatpost                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Wheels / Wear and tear       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Spoke tension                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Tyres                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |

Work carried out: \_\_\_\_\_

Materials used: \_\_\_\_\_

Specialist dealer, date, stamp \_\_\_\_\_

**ANNUAL INSPECTION**

**Checklist annual inspection 12 months after date of purchase or 200 ridden kilometres**

| Checked                      | New                                                                                              | Adjusted                 | Repaired                 |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Gears / Chain                | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bowden cables gears          | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Brake system / Linings       | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bowden cables brakes         | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bearing system               | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Spring fork / Spring element | <input type="checkbox"/> Adhere to the manufacturer's service instructions and service intervals |                          |                          |
| Pedal bearings / Seating     | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Headset / Seating            | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Stem / Fastening             | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Handlebar / Fastening        | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Seat / Fastening             | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Seatpost                     | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Wheels / Wear and tear       | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Spoke tension                | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Tyres                        | <input type="checkbox"/>                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Work carried out: \_\_\_\_\_

Materials used: \_\_\_\_\_

Specialist dealer, date, stamp \_\_\_\_\_

**ANNUAL INSPECTION**

**Checklist annual inspection 24 months after date of purchase or 1000 ridden kilometres**

| <b>Checked</b>               | <b>New</b>               | <b>Adjusted</b>                                                         | <b>Repaired</b>          |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Gears / Chain                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Bowden cables gears          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Brake system / Linings       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Bowden cables brakes         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Bearing system               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Spring fork / Spring element | <input type="checkbox"/> | Adhere to the manufacturer's service instructions and service intervals |                          |
| Pedal bearings / Seating     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Headset / Seating            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Stem / Fastening             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Handlebar / Fastening        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Seat / Fastening             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Seatpost                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Wheels / Wear and tear       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Spoke tension                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Tyres                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |

Work carried out: \_\_\_\_\_

Materials used: \_\_\_\_\_

Specialist dealer, date, stamp \_\_\_\_\_

**ANNUAL INSPECTION**

**Checklist annual inspection 36 months after date of purchase or 2000 ridden kilometres**

| Checked                      | New                      | Adjusted                                                                | Repaired                 |
|------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Gears / Chain                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Bowden cables gears          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Brake system / Linings       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Bowden cables brakes         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Bearing system               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Spring fork / Spring element | <input type="checkbox"/> | Adhere to the manufacturer's service instructions and service intervals |                          |
| Pedal bearings / Seating     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Headset / Seating            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Stem / Fastening             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Handlebar / Fastening        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Seat / Fastening             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Seatpost                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Wheels / Wear and tear       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Spoke tension                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |
| Tyres                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>                                                | <input type="checkbox"/> |

Work carried out: \_\_\_\_\_

Materials used: \_\_\_\_\_

Specialist dealer, date, stamp \_\_\_\_\_

| Object                     | To be done                              | Before every ride                      | Monthly        | Annually |
|----------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------|----------------|----------|
|                            |                                         |                                        |                |          |
| Steering bearing           | Steering bearing for free movement      | √                                      |                |          |
| Handlebar (and bar ends)   | Check for firm seating                  | √                                      |                |          |
| All quick release skewers  | Check for firm seating                  | √                                      |                |          |
| Rims                       | For damage resp. Edge abrasion checking | √                                      |                |          |
| Tyres                      | Condition and air pressure Checking     | √                                      |                |          |
| Valves                     | Check seating                           | √                                      |                |          |
| Brake system               | For full functionality Checking         | √                                      |                |          |
| Pedal bearings             | Checking play in bearings               |                                        | √              |          |
| Crank set                  | Check for seating resp. tighten         |                                        |                | √        |
| Chain                      | For need to lubricate Checking          | √                                      |                |          |
|                            | Check for lengths                       |                                        | from 1000 km   |          |
| Hub                        | Checking play in bearings               |                                        | Every 3 months |          |
| Spokes                     | Check tension                           | √                                      |                |          |
| Wheels                     | Check for true run                      | √                                      |                |          |
| Gear / brake bowden cables | Demount, grease anew                    |                                        |                | √        |
| (Spring) fork              | Check and service                       | See specifications of the manufacturer |                |          |
| Frame spring element       | Check and service                       | See specifications of the manufacturer |                |          |

### Handover log

The bicycle that is specified in the bicycle identification has been handed over to the customer in properly mounted and ready-to-ride condition. The customer has carried out a visual inspection.

#### Functional check for the following components:

- |                                                                       |                          |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Visual check (lacquer damage, scratches)                              | <input type="checkbox"/> |
| Wheels: secure seating, spoke tension, true run, correct air pressure | <input type="checkbox"/> |
| All screw joints: secure seating, correct torque                      | <input type="checkbox"/> |
| Brake system                                                          | <input type="checkbox"/> |
| Gears                                                                 | <input type="checkbox"/> |
| Lighting system                                                       | <input type="checkbox"/> |
| Adjustment of sitting position to the rider                           | <input type="checkbox"/> |
| Adjustment of spring elements to the rider                            | <input type="checkbox"/> |

The following extensions have been separately mounted and checked:

- |                                                    |                          |
|----------------------------------------------------|--------------------------|
| Test ride by the mechanic / acceptance             | <input type="checkbox"/> |
| Instructing the customer in respect of the bicycle | <input type="checkbox"/> |
| Grip for front wheel brake right (mark)            | <input type="checkbox"/> |
| Grip for front wheel brake left (mark)             | <input type="checkbox"/> |

Date signature mechanic / Dealer's stamp: \_\_\_\_\_

**The following manuals have been handed over and explained: (mark)**

Bicycle

Additional manuals for:

Brake system ☐

Gears ☐

Spring elements ☐

V-belt propulsion ☐

Pedelec:  
Battery ☐

Propulsion ☐

Operating element ☐

Other records: \_\_\_\_\_

Permissible total weight  
(Weight bicycle + Rider + Baggage + Trailer)

**Customer/receiver**

Name \_\_\_\_\_

First name \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

Postal code,  
town/city: \_\_\_\_\_

Email \_\_\_\_\_

Date signature mechanic / Dealer stamp: \_\_\_\_\_

## Identification properties of the bicycle

Bicycle manufacturer / Make:

Bicycle model:

Frame height / size:

Colour:

Frame number:

Fork manufacturer / Make:

Fork model:

Colour:

Serial number:

Type of gears:

Separately mounted parts / Special equipment \_\_\_\_\_

Date of Purchase:

Owner (Surname, first name) \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

Date / Signature \_\_\_\_\_

Handed over by (Dealer's stamp):

In case of change of ownership:

Owner (Surname, first name) \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

Date / Signature \_\_\_\_\_

## **CLASSIFICATION STANDARD DES USAGES DU VÉLO**

Pour des informations détaillées et à jour, consultez [www.polygonbikes.com](http://www.polygonbikes.com)

## **GUIDE DES TAILLES**

Pour des informations détaillées et à jour, consultez [www.polygonbikes.com](http://www.polygonbikes.com)



**POLYGON**

[WWW.POLYGONBIKES.COM](http://WWW.POLYGONBIKES.COM)

**SCAN ME**

FOR OUR BICYCLE OWNERS MANUAL !

