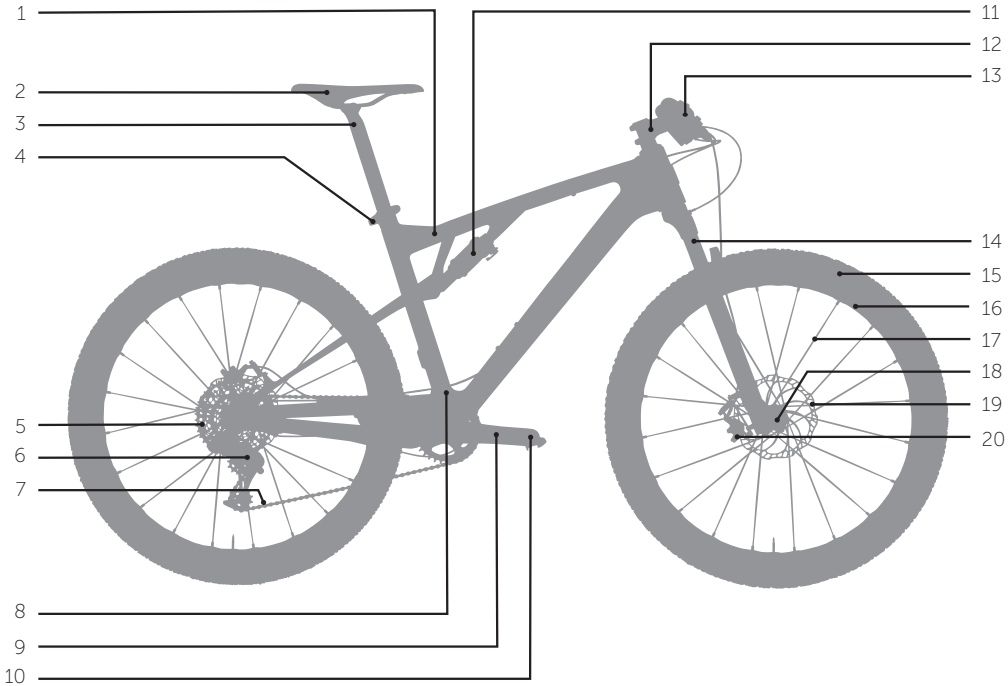
ROSE

MANUEL D'INSTRUCTIONS

2019-01_MTB_FR



1	Cadre	11	Amortisseur
2	Selle	12	Potence
3	Tige de selle	13	Cintre avec poignées, manettes de dérailleur et de frein
4	Collier de selle	14	Fourche suspendue
5	Cassette	15	Pneu
6	Dérailleur arrière	16	Jante
7	Chaîne	17	Rayon
8	Dérailleur avant	18	Moyeu
9	Pédalier avec plateau	19	Disque de frein
10	Pédale	20	Étrier de frein

Félicitations pour l'achat de votre vélo de rêve ROSE !

Nous nous réjouissons que vous vous soyez décidé pour notre enseigne et nous sommes convaincus que votre nouveau vélo vous mettra le sourire sur le visage à chaque fois que vous roulerez avec.

Votre vélo est unique – avant qu'il soit livré chez vous, un de nos monteurs experts l'a monté à la main d'après votre configuration personnelle et un autre employé l'a contrôlé en veillant à nos plus hautes attentes de qualité. Nous portons de ce fait garant du fonctionnement impeccable et de la technicité la plus récente de votre vélo. Une transmission et des freins faciles d'utilisation, un design parachevé et un rapport qualité-prix imbattable ne sont que quelques raisons pour lesquelles vous adorerez votre vélo.

Dans le but de simplifier le transport, on a démonté ou déréglé certains composants. Avant de rouler, montez ou réglez-les en quelques pas seulement (voir « 3. Montage du vélo » à la page 10).

Si vous nettoyez et entretenez régulièrement votre vélo (voir « 7. Entretien et soin » à la page 29), vous pourrez le rouler très longtemps. Pour avoir de plus amples informations sur l'utilisation, l'entretien et le soin du vélo, veuillez consulter les chapitres concernés.
Nous vous recommandons de réviser et d'entretenir votre vélo systématiquement et minutieusement. Votre sécurité et la préservation du vélo devraient vous tenir à coeur et mériter cet effort.

Comme vous le saurez, nous vous proposons une configuration à la carte du vélo qui permet bon nombre de combinaisons divers composants. Ce manuel d'instructions décrit tous les détails qui sont nécessaires pour l'utilisation sûre de votre vélo et aussi les faits les plus importants et valables globalement de votre vélo. Au cas où vous ayez besoin d'informations complémentaires sur les composants montés sur votre vélo, veuillez svp recourir aux manuels d'instructions des fabricants des composants en question. Ils sont soit livrés avec votre vélo soit disponibles en ligne.

Veuillez lire attentivement ce manuel. Surtout les paragraphes signalisés par les mots frappants DANGER, AVERTISSEMENT et ATTENTION sont de grande importance. Il est indispensable de suivre les instructions de ces avertissements. Aussi, nous vous recommandons de donner suite aux instructions décrites dans les chapitres « 5. Réglages avant et après une sortie à vélo » à la page 23 et de faire faire régulièrement des révisions (voir « 7. Entretien et soin » à la page 29) dans le but de rouler à tout moment en sécurité.

Votre équipe ROSE Bikes vous souhaite bonne route sur votre vélo de rêve !

1. Informations générales 5
1.1 Tableau des symboles 5
1.2 Groupe cible 6
1.3 Capacités du cycliste 6
1.4 Manuels d'instructions des fabricants de composants 6
1.5 Outillage 6
1.6 Particularités du carbone 6
1.7 Montage des composants et accessoires 6
1.8 Garantie contractuelle et garantie légale 7
1.9 Pièces d'usure 7
1.10 Poids maximum 7
1.11 Exonération de la responsabilité 7

2. Sécurité 8
2.1 Sécurité générale 8
2.2 Obligation du cycliste d'agir précautionneusement 8
2.3 Utilisation conforme 9

3. Montage du vélo 10
3.1 Outillage indispensable 10
3.2 Ouvrir la boîte du vélo ROSE et sortir le vélo 10
3.3 Mettre le guidon droit et régler le jeu du jeu de direction 11
3.4 Régler l'inclinaison du guidon 12
3.5 Monter la roue avant 13
3.6 Monter la tige de selle avec la selle 19
3.7 Ajuster la hauteur d'assise d'une tige de selle télescopique avec câblerie acheminée en interne 20
3.8 Mettre les pédales 21

4. Première sortie et familiarisation avec votre nouveau vélo 22

5. Réglages avant et après une sortie à vélo 23
5.1 Avant la sortie 23
5.2 Après la sortie 25
5.3 Après une chute 26

6. Transport et stockage 27
6.1 Transport dans la voiture 27
6.2 Transport sur le porte-vélo arrière ou le porte-vélo de toit 27
6.3 Stockage du vélo 27
6.4 Envoi du vélo 28

7. Entretien et soin 29
7.1 Révision des vélos 29
7.2 Couple de serrage 30
7.3 Pression de gonflage 31

1. Informations générales

Ce manuel d'instructions est l'élément essentiel pour effectuer le montage sans rien risquer, pour rouler et entretenir assidûment votre nouveau vélo. Il doit vous transmettre les connaissances techniques de base de votre vélo, vous soutenir dans le montage et vous donner des conseils utiles pendant tout ce temps que vous utilisez votre vélo. Si vous avez des doutes ou questions sur la réalisation des tâches à faire, veuillez consulter dans tous les cas un mécatronicien deux-roues diplômé.

Veuillez lire attentivement ce manuel d'instructions avant d'utiliser votre vélo pour la première fois et assurez-vous de tout comprendre. Assurez-vous aussi que les utilisateurs tiers sont informés sur le contenu de ce manuel d'instructions et qu'ils l'ont bien compris et le respectent.

Conservez ce manuel d'instructions pour une prochaine utilisation. Si vous vendez ou donnez votre vélo, veuillez également inclure ce manuel d'instructions.

Ce manuel d'instructions est disponible en fichier pdf sur rosebikes.fr/manuels_dinstructions.

1.1 Tableau des symboles

DANGER

... définit une mise en danger accrue, ayant pour conséquence des blessures graves ou la mort, si elle n'est pas évitée.

AVERTISSEMENT

... définit une mise en danger moyen, ayant pour conséquence des blessures insignifiantes à médiocres, si elle n'est pas évitée.

ATTENTION

... définit une mise en danger faible, ayant pour conséquence des blessures insignifiantes à médiocres, si elle n'est pas évitée.

NOTE

... définit une mise en danger de biens.

... définit des informations complémentaires.

1.2 Groupe cible

Le groupe cible de ce manuel d'instructions, c'est vous, propriétaire du vélo ROSE.
Condition préalable du montage et de l'entretien du vélo est le savoir-faire et les connaissances techniques de base du vélo. Au cas où vous ayez des doutes, consultez dans tous les cas un mécatronicien deux-roues diplômé. Le mauvais montage ou le mauvais entretien de votre vélo peuvent conduire aux accidents graves qui peuvent être mortels !

1.3 Capacités du cycliste

Il faut que le cycliste sache rouler, c'est-à-dire qu'il est nécessaire qu'il possède des connaissances de base de faire du vélo et l'équilibre suffisant de piloter en sécurité un vélo. Circuler dans le trafic public veut dire avoir des facultés cognitives pour ce faire. Il est indispensable que le cycliste est physiquement et mentalement capable de conduire le vélo en sécurité sur une longue période et distance.
Il y a des cours spécifiques pour des vélos que les débutants ou personnes qui reprennent le vélo peuvent faire.

1.4 Manuels d'instructions des fabricants de composants

Ce manuel d'instructions contient toutes les informations nécessaires pour utiliser en sécurité votre vélo. En plus de ce manuel d'instructions, diverses informations sur des produits ou manuels d'instructions des fabricants de divers composants sont inclus. Consultez-les si besoin p. ex. pour monter ou régler certains éléments du vélo ou pour avoir de plus amples informations sur les produits. Il se peut que les manuels d'instructions de certains fabricants ne soient disponibles qu'en ligne.

1.5 Outillage

Effectuez les tâches du vélo uniquement avec l'outillage approprié.
Toute la visserie doit être serrée avec une clé dynamométrique appropriée. Si vous l'utilisez correctement, vous évitez de forcer les vis au risque de les casser.

Seulement si on utilise l'outillage à l'état et au fonctionnement impeccables, on peut garantir le montage et le démontage impeccables des composants.

1.6 Particularités du carbone

Les composants en carbone sont très sensibles à la pression. Il ne faut pas serrer les cadres en carbone (p. ex. dans la griffe d'un pied d'atelier) ou les soumettre à une autre sorte de pression. Les composants en carbone sont à visser uniquement avec le couple prescrit.

Après une chute, d'éventuels dégâts ne sont pas forcément visibles immédiatement. Au cas où vous ayez des doutes, consultez dans tous les cas un mécatronicien deux-roues diplômé.

Les composants en carbone ont une durée de vie limitée. Un cintre, une tige de selle, une potence, un pédalier et des roues en carbone doivent être remplacés à intervalles réguliers (p. ex. tous les trois ans). Nous vous conseillons de remplacer les cadres et fourches ROSE en carbone après six ans.

La chaleur endommage durablement la structure du carbone. Les composants en carbone sont à garder loin de sources de chaleur et en dehors de véhicules qui sont exposés à l'insolation directe.

Les cadres carbone à l'allure UD peuvent présenter une structure irrégulière et ombrée. Ce sont notamment ces caractéristiques qui mettent en relief l'allure UD. Ce n'est ni un défaut ni un vice.

1.7 Montage des composants et accessoires

Les remorques à vélo ne doivent être attachées à l'axe arrière du vélo qu'à l'aide d'un dispositif spécial prévu à cet effet.

Il ne faut pas utiliser des sièges enfants et remorques que l'on fixe par un collier de serrage sur la tige de selle ou le cadre.

Les porte-bagages sont à monter uniquement sur les points de fixation prévus à cet effet.

Avant de monter des composants, accessoires ou autre, veuillez lire le manuel d'instructions du fabricant concerné.

Le poids maximum du système (v. « 1.10 Poids maximum » à la page 7) n'est en aucun cas à dépasser, non plus avec les composants et accessoires montés.

1.8 Garantie contractuelle et garantie légale

Pour toute information sur la garantie contractuelle et la garantie légale, consultez le site web rosebikes.fr/cgv.

1.9 Pièces d'usure

Étant un produit technique, le vélo est constitué de nombreux composants qui sont soumis à l'usure due à leur fonction. C'est pourquoi les composants figurant sur la liste ci-dessous devraient être contrôlés régulièrement et remplacés au besoin :

- pneus et chambres à air
- jantes
- patins ou plaquettes de frein
- roulements (jeu de direction, boîtier de pédalier, roulements au triangle arrière, roulements des moyeux)
- chaîne, cassette et pignons
- guidon et potence
- guidoline et poignées
- selle et tige de selle
- graisse, lubrifiant, huile hydraulique, liquide de frein
- câblerie et gaines des freins et des commandes
- fourche suspendue et amortisseur
- autocollants et peinture

1.10 Poids maximum

Les vélos tous terrains ROSE sont prévus pour un poids maximum de 120 kg. Le poids maximum est obtenu en additionnant le poids du vélo, du cycliste, de l'équipement (casque, sac à dos, chaussures, habillement) et du bagage.

1.11 Exonération de la responsabilité

Les tâches décrites dans le présent manuel d'instructions doivent être réalisées par des personnes qui ont les connaissances techniques nécessaires.

L'utilisateur répond des dégâts à la suite :

- de l'usage incorrect (voir « 2.3 Utilisation conforme » à la page 9)
- du non-respect des règlements importants à la sécurité
- du montage, de la réparation ou de l'entretien incorrects
- du montage de pièces de rechange ou d'accessoires non admis
- de la modification de la configuration montée par nos soins

Au cas où vous ayez des doutes, veuillez svp consulter un mécatronicien deux-roues diplômé ou le service après-vente ROSE Bikes.

2. Sécurité

2.1 Sécurité générale

DANGER

Risque de blessure dû à l'équipement de protection non approprié !

Porter un équipement de protection approprié contribue largement à votre sécurité personnelle.

- Portez toujours un casque quand vous faites du vélo.
- Portez également des vêtements réfléchissants que l'on perçoit plus facilement.

DANGER

Risque d'accident dû aux composants montés incorrectement !

Les composants mal montés peuvent se desserrer en conduite !

- Le montage est à exécuter conformément aux prescriptions de ce manuel d'instructions.
- En cas de doutes, consultez le service après-vente ROSE Bikes ou un mécatronicien deux-roues diplômé.

DANGER

Risque d'accident dû à la capacité diminuée de freinage suite aux plaquettes de frein non rodées !

Seulement après le rodage soigneux des plaquettes de frein, les freins à disque arrivent à déployer à l'intégralité leur force de freinage. Rodez les freins sur une rue qui ne fait pas partie des voies publiques.

- Freinez 20 à 30 fois avec le frein avant ou le frein arrière en ralentissant de 30 km/h à 5 km/h et répétez cette procédure avec le deuxième frein. Freinez aussi fort que possible mais sans que l'une ou l'autre roue bloque.
- Veuillez respecter les indications du fabricant du frein (voir manuel d'instructions joint).

DANGER

Risque d'accident dû à l'équipement inapproprié pour la circulation routière !

Les vélos tous terrains ROSE Bikes ne sont pas destinés à être roulés dans la circulation routière publique. Si vous voulez rouler votre vélo tout de même sur les routes publiques, il faut faire un mécatronicien deux-roues diplômé équiper le vélo des composants prescrits par le code de la route valable (éclairages, réflecteurs, etc.).

Veuillez vous renseigner d'avance sur les règlements valables dans le pays où vous faites du vélo.

DANGER

Risque d'accident dû à la défaillance imprévue de composants endommagés d'avance !

Les vélos sont soumis à de très fortes sollicitations. Une chute ou une manœuvre imprévue causent des pics de sollicitation imprévisibles. Ces sollicitations peuvent endommager votre vélo sans que vous en preniez note. Il est à tout moment possible que ces composants endommagés à un moment donné se tordent ou cassent en conduite.

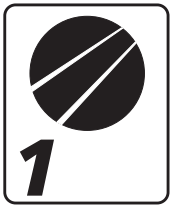
- Révisez régulièrement vos composants pour vous rassurer qu'ils ne soient pas endommagés.
- Il faut remplacer régulièrement les composants fortement sollicités et faire un mécatronicien deux-roues diplômé les réviser à intervalles.

2.2 Obligation du cycliste d'agir précautionneusement

Ce manuel d'instructions ne délie pas le cycliste de l'obligation de veiller à l'état propre et au fonctionnement impeccable du vélo. En cas de questions, il faut absolument consulter un mécatronicien deux-roues diplômé ou le service après-vente ROSE Bikes.

2.3 Utilisation conforme

Les champs de pratique des vélos ROSE sont subdivisés en cinq catégories – de sorties sur des routes bitumées aux secteurs de freeride ou de downhill. Les vélos sont à utiliser uniquement conformément aux dispositions. Sinon, l'utilisateur se fait responsable des conséquences.
La définition de l'utilisation conforme de votre vélo est communiquée sur l'autocollant affichant le champ de pratique sur le cadre de votre vélo.



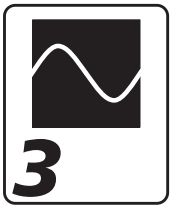
Catégorie 1 : utilisation uniquement sur les routes asphaltées

La catégorie 1 identifie les vélos et ses composants à utiliser sur les routes stabilisées.

Les vélos demeurent à tout moment en contact avec le sol.

Catégorie 2 : utilisation sur route et chemins carrossables et des niveaux de moins de 15 cm

La catégorie 2 identifie les vélos et ses composants à utiliser sur les terrains mentionnés dans la catégorie 1 ainsi que sur le gravier et les trails modérés. Il est possible que les vélos perdent le contact avec le sol. Les niveaux à surmonter doivent être de moins de 15 cm de hauteur.



Catégorie 3 : utilisation sur le terrain rigoureux et des sauts de moins de 61 cm

La catégorie 3 identifie les vélos et ses composants à utiliser dans les conditions mentionnées dans les catégories 1 et 2 ainsi que sur les trails accidentés, le terrain rigoureux et non stabilisé qui demandent une technique supérieure de conduite. Les sauts et niveaux à surmonter doivent être de moins de 61 cm de hauteur.

Catégorie 4 : utilisation sur le terrain rigoureux et des sauts de moins de 122 cm

La catégorie 4 identifie les vélos et ses composants à utiliser dans les catégories 1, 2, et 3 ainsi qu'à de plus grandes vitesses sur les trails rigoureux et raides. Les sauts et niveaux à surmonter doivent être de moins de 122 cm de hauteur.

Catégorie 5 : champ de pratique extrême (downhill, freeride, dirt)

La catégorie 5 identifie les vélos et ses composants à utiliser dans les conditions mentionnées dans les catégories 1, 2, 3, et 4 ainsi qu'à de plus grandes vitesses et lors de sauts extrêmes sur les trails rigoureux et dans les bike parks.

Les vélos de dirt et de slopestyle ne sont pas conçus pour parcourir les pistes de Downhill avec. Si vous envisagez de faire de grands sauts et d'atterrir sur le plan ou des terrains irréguliers, il vous faut un vélo avec un très grand débattement (vélos Freeride ou Downhill). Les vélos dirt sont destinés à l'utilisation sur des dirt jumps, des pumptracks et dans des skate parks. Le pilote devrait dans tous les cas porter des protections comme un casque/casque intégral, des genouillères, coudières, gants et une protection dorsale.

Si on roule un vélo souvent dans les conditions décrites dans la catégorie 5, il faudrait réviser fréquemment les composants soumis à l'effort extrême et les remplacer.

3. Montage du vélo

Lisez dans ce chapitre comment facilement sortir le vélo de la boîte d'origine ROSE et le monter.

Dans le but de simplifier le transport, on a démonté ou déréglé certains composants. Il faut également monter les pédales et s'assurer de l'état impeccable du vélo.

DANGER

Risque d'accident dû aux composants montés incorrectement !

Les composants montés incorrectement peuvent se desserrer en conduite !

- Le montage est à exécuter conformément aux prescriptions de ce manuel d'instructions.
- En cas de doutes, consultez le service après-vente ROSE Bikes ou un mécatronicien deux-roues diplômé.

En plus des informations dans ce manuel d'instructions, vous trouverez sur le site web rosebikes.fr des vidéos relatives au montage de votre vélo.

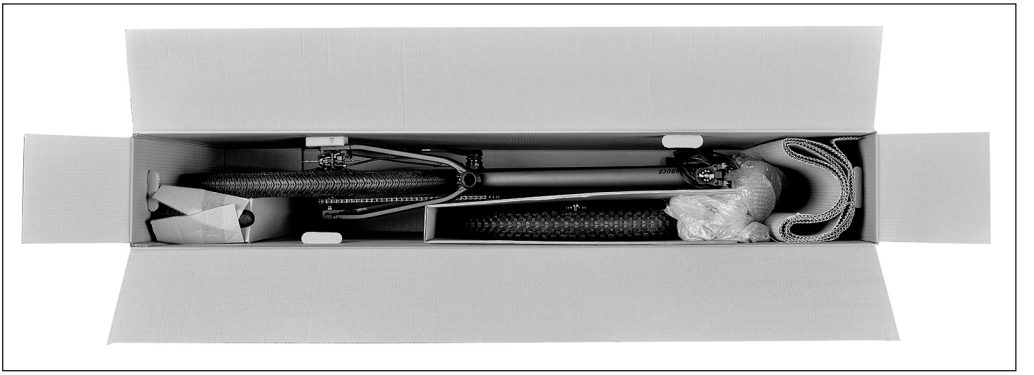
3.1 Outillage indispensable

En fonction du modèle et de la configuration, pour le montage de votre vélo, il vous faut des outils ci-dessous :

- clé hexagonale 4 mm, 5 mm, 6 mm, 8 mm
- clé dynamométrique avec embouts 4 mm, 5 mm, 6 mm, et 8 mm
- clé plate 15 mm

3.2 Ouvrir la boîte du vélo ROSE et sortir le vélo

Avant ouverture, veuillez vérifier que la boîte ROSE ne soit pas abîmée et que le contenu soit complet. Informez-nous immédiatement sur un éventuel défaut !



1. Ouvrez précautionneusement la boîte pour vélos ROSE. Si vous ouvrez la boîte avec un couteau, veillez à ne pas endommager le contenu.
2. Sortez le contenu complet de la boîte.
3. Enlevez, si existant, les systèmes de sécurité de transport du cadre.

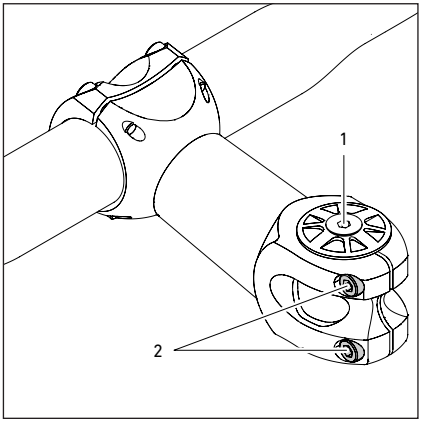
Gardez la boîte d'origine ROSE ! Vous en aurez besoin pour jouir du service après-vente ROSE Bikes.

3.3 Mettre le guidon droit et régler le jeu du jeu de direction

ATTENTION

La vis (1) destinée à régler le jeu du jeu de direction ne sert pas à serrer la potence mais uniquement à régler le jeu des roulements.

1. Desserrez la/les vis de serrage (2) de la potence à l'aide d'une clé hexagonale. Ne desserrez pas la vis (1) destinée à régler le jeu du jeu de direction.
2. Tournez le guidon dans le sens de la marche et alignez-le sur la roue avant.

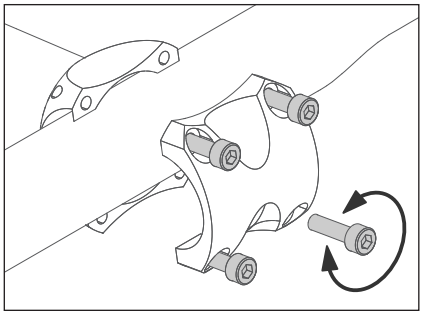


3. Révisez le jeu du jeu de direction en tirant le frein avant et en avançant et reculant lentement le vélo en même temps.

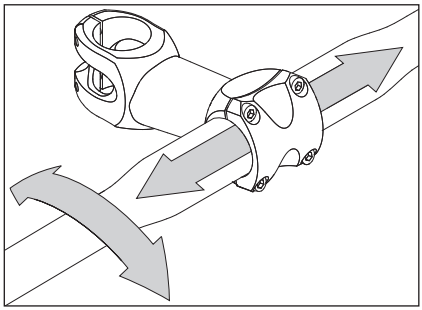
   → Il ne faut pas que vous notiez du jeu.
4. Si vous ressentez encore du jeu au niveau du jeu de direction, tournez la vis (1) destinée à régler le jeu d'un quart dans le sens des aiguilles d'une montre.
5. Contrôlez le jeu du jeu de direction et répétez les procédures décrites ci-dessus jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu dans le jeu de direction.
   Au cas où vous ayez des doutes ou questions, veuillez consulter un mécatronicien deux-roues diplômé.
6. Serrez tour à tour la/les vis de serrage (2) de la potence. Le couple nécessaire est annoncé sur la potence ou dans le chapitre « 7.2 Couple de serrage » à la page 30.

3.4 Régler l'inclinaison du guidon

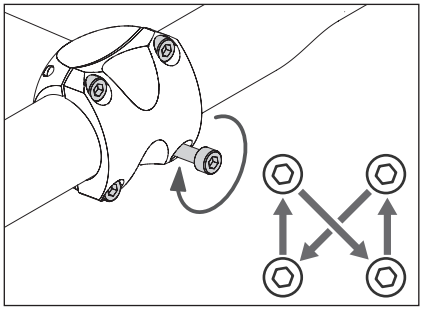
1. Desserrez les vis de serrage du guidon jusqu'à ce que le guidon puisse être réglé en inclinaison.
2. Vérifiez s'il y a un film protecteur entre le guidon et la potence.
   Si un film protecteur est présent :
   2.1 Desserrez complètement les vis de serrage et retirez la/les plaque/s de serrage du guidon.
   2.2 Retirez aussi le guidon et enlevez-en le film protecteur.
   2.3 Attachez à nouveau le guidon et le/les collier/s de serrage du guidon.
   2.4 Serrez les vis de la plaque de serrage jusqu'à ce que le guidon soit maintenu mais qu'il peut être bougé encore.



3. Alignez le cintre et réglez son inclinaison.



4. Serrez tour à tour les vis de serrage jusqu'à ce que vous ayez atteint le couple prescrit.
   Le couple nécessaire est annoncé sur la potence ou dans le chapitre « 7.2 Couple de serrage » à la page 30.



3.5 Monter la roue avant

DANGER

Risque d'accident dû aux axes ou blocages rapides mal montés !

Si l'axe traversant ou le blocage rapide n'est pas monté correctement, ils peuvent faire défaut tout d'un coup en conduite et résulter dans le desserrage ou le blocage de la roue !

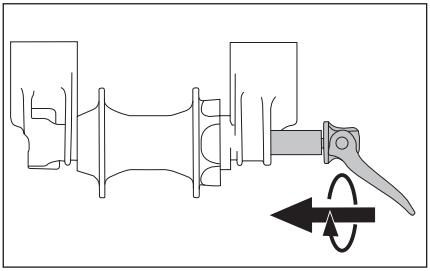
- Les axes à blocage rapide sont à serrer uniquement à la main, sans utiliser d'outillage quelconque.
- Les axes traversants sont à serrer en respectant le couple indiqué par le fabricant.
- En cas de doutes, consultez le service après-vente ROSE Bikes ou un mécatronicien deux-roues diplômé.

Un pied d'atelier pour vélo facilite le montage de la roue avant. Si vous utilisez un pied d'atelier, montez d'abord la tige de selle pour la serrer dans la griffe de maintien du pied d'atelier.
Au cas où vous montiez une tige de selle télescopique, il faut veiller à ne pas serrer son élément mobile.

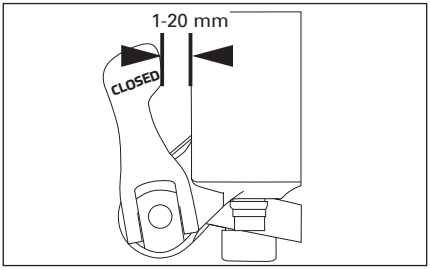
3.5.1 Monter la roue avant avec l'axe Fox à blocage rapide

i	Pour de plus amples informations, consultez le manuel d'instructions du fabricant.

1. Retirez l'axe traversant de la fourche.
2. Retirez aussi le système de sécurité de transport entre les patins ou plaquettes de frein. Gardez le système de sécurité pour un éventuel transport de votre vélo à un moment donné.
3. Vérifiez si un élastique se trouve sur le levier de frein avant. Enlevez l'élastique, si existant.
4. Passez la roue dans la fourche suspendue.
5. Ouvrez le levier de blocage rapide et faites passer l'axe à travers les pattes et le moyeu, veillant à le passer depuis le côté opposé de la cassette (côté gauche dans le sens de la marche).
6. Vissez en 5 à 6 tours l'axe traversant dans le filetage de la patte de fourche.



7. Fermez le levier de blocage rapide de l'axe traversant.
   → Vous pouvez lire l'écriture « CLOSED ».
   → La force appliquée au levier doit être aussi grande qu'elle laisse une trace dans le creux de la main.
   → Si la force de serrage est trop grande ou trop faible, il faut rouvrir le levier de blocage rapide et desserrer légèrement ou serrer encore.
   → Le levier fermé doit présenter un écart de 1 à 20 mm au fourreau.

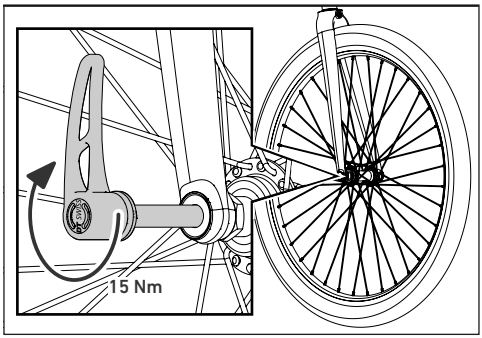


   → S'il est impossible d'atteindre l'écart de 1 à 20 mm au fourreau (force de serrage trop grande ou trop faible sur la position décrite), le levier de blocage rapide doit être réglé à nouveau. Veuillez tenir compte du manuel d'instructions de votre fourche suspendue Fox.

3.5.2 Monter la roue avant avec l'axe traversant DT Swiss RWS

i	Pour de plus amples informations, consultez le manuel d'instructions du fabricant.

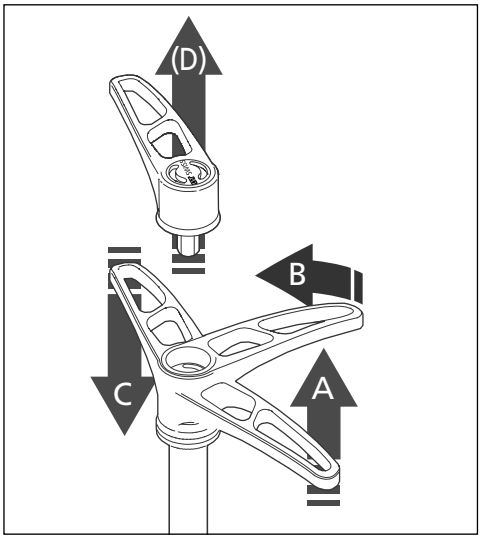
1. Retirez l'axe traversant de la fourche.
2. Vérifiez si un élastique se trouve sur le levier de frein avant. Enlevez l'élastique, si existant.
3. Si existant, retirez aussi le système de sécurité de transport entre les patins ou plaquettes de frein. Gardez le système de sécurité pour un éventuel transport de votre vélo à un moment donné.
4. Passez la roue dans la fourche suspendue.
5. Insérez l'axe à travers les pattes de fourche et le moyeu, veillant à le passer depuis le côté cassette (côté droite dans le sens de la marche).
6. Vissez l'axe traversant à l'intégralité dans la patte de fourche.
7. Serrez à la main le levier de l'axe aussi fort que possible, en appliquant un couple de 15 Nm au moins.



8. Soulevez le levier (A) du système roue-pneu, mettez-le sur la position souhaitée (B) et lâchez-le (C).

Certains modèles de vélo sont équipés de l'axe traversant DT Swiss RWS du type « RWS Plug In ». Cette sorte d'axe traversant permet de retirer le levier de l'axe (D).
Si le « RWS Plug In » est monté sur la roue avant et la roue arrière, un seul levier pour les deux axes est livré avec le vélo.

Le levier du type « RWS Plug In » est marqué par le symbole suivant :

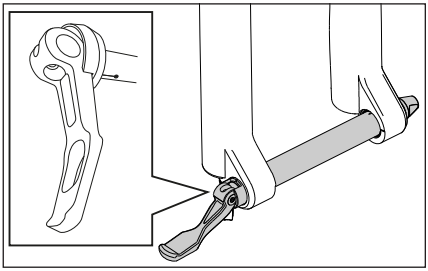


9. Contrôlez si la roue est montée impeccablement dans le cadre respectivement la fourche suspendue.

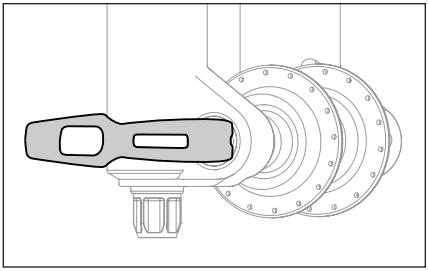
3.5.3 Monter la roue avant avec l'axe traversant Rock Shox Maxle et Maxle Light

i	Pour de plus amples informations, consultez le manuel d'instructions du fabricant.

1. Retirez l'axe traversant de la fourche.
2. Vérifiez si un élastique se trouve sur le levier de frein avant. Enlevez l'élastique, si existant.
3. Retirez aussi le système de sécurité de transport entre les patins ou plaquettes de frein. Gardez le système de sécurité pour un éventuel transport de votre vélo à un moment donné.
4. Passez la roue dans la fourche suspendue.
5. Placez le levier de blocage rapide dans le renfoncement de la flasque du moyeu.
6. Insérez l'axe à travers les pattes de fourche et le moyeu, veillant à le passer depuis le côté cassette (côté droite dans le sens de la marche).
7. Vissez à la main l'axe traversant complet dans la patte de fourche.



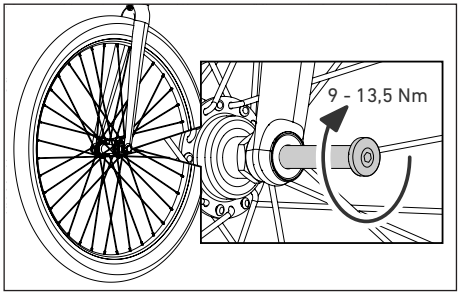
8. Fixez l'axe traversant en fermant le levier à l'horizontale.
   → La force appliquée au levier doit être aussi grande qu'elle laisse une trace dans le creux de la main.
   → Si la force de serrage est trop grande ou trop faible, la force de tension doit être réduite ou augmentée. Veuillez tenir compte du manuel de votre axe traversant Maxle.



3.5.4 Monter la roue avant avec l'axe traversant Rock Shox Maxle Stealth

i	Pour de plus amples informations, consultez le manuel d'instructions du fabricant.

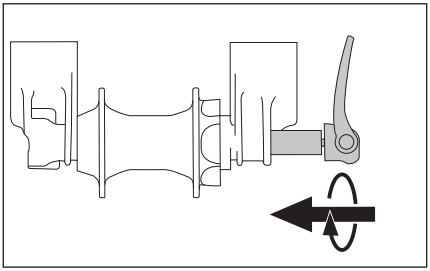
1. Retirez l'axe traversant de la fourche.
2. Vérifiez si un élastique se trouve sur le levier de frein avant. Enlevez l'élastique, si existant.
3. Si existant, retirez aussi le système de sécurité de transport entre les patins ou plaquettes de frein. Gardez le système de sécurité pour un éventuel transport de votre vélo à un moment donné.
4. Passez la roue dans la fourche suspendue.
5. Insérez l'axe à travers les pattes de fourche et le moyeu, veillant à le passer depuis le côté opposé cassette (côté gauche dans le sens de la marche).
6. À l'aide d'une clé hexagonale en 6 mm, vissez l'axe traversant à l'intégralité dans la patte de fourche.
7. À l'aide d'une clé dynamométrique, serrez l'axe traversant en appliquant un couple de 9 à 13,5 Nm.



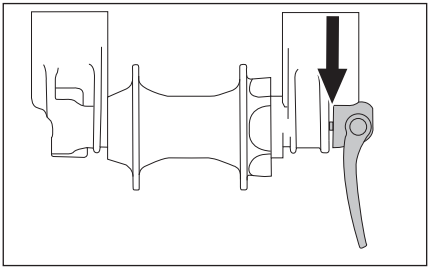
3.5.5 Monter la roue avant avec l'axe traversant Rock Shox Maxle Ultimate

i	Pour de plus amples informations, consultez le manuel d'instructions du fabricant.

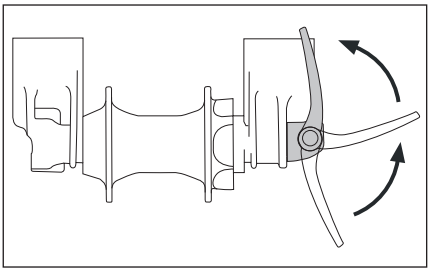
1. Retirez l'axe traversant de la fourche.
2. Vérifiez si un élastique se trouve sur le levier de frein avant. Enlevez l'élastique, si existant.
3. Retirez aussi le système de sécurité de transport entre les patins ou plaquettes de frein. Gardez le système de sécurité pour un éventuel transport de votre vélo à un moment donné.
4. Passez la roue dans la fourche suspendue.
5. Ouvrez le levier de l'axe et passez l'axe depuis le côté opposé de la cassette (à gauche dans le sens de la marche) dans les pattes de fourche et le moyeu de la roue avant.



6. Vissez l'axe traversant dans le filetage de la patte de fourche jusqu'à ce que seulement un petit interstice soit visible entre l'axe traversant et la patte de fourche.



7. Fermez le levier de l'axe traversant.
   → Il ne faut pas qu'il y ait encore un interstice entre l'axe traversant et la patte de fourche.
   → Si la tension est bonne, le levier laisse une trace dans le creux de votre main. Pour accroître la tension, rouvrez le levier et tournez-le dans le sens de la marche. Refermez-le ensuite et vérifiez la tension à nouveau. Répétez cette procédure jusqu'à ce que la tension soit bonne et refermez le levier ensuite.



Le levier de l'axe traversant peut être réglé de manière à rester sur la position voulue tout le long de l'axe, dans le but qu'il ne touche pas le cadre ou les composants. Pour ce faire, consultez le manuel d'instructions de votre axe traversant Rock Shox Maxle Ultimate.

3.6 Monter la tige de selle avec la selle

DANGER

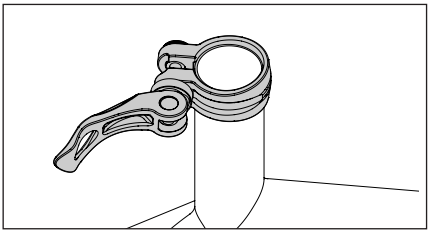
Risque d'accident et d'endommagement dus à une tige de selle trop peu mise dans le tube de selle !

Dans le cas que la tige de selle n'est pas insérée suffisamment dans le tube de selle, elle peut casser ou être endommagée en conduite.

- Il faut dans tous les cas veiller à respecter la profondeur d'insertion minimale qui est signalée sur la tige de selle.
- Au cas où le tube de selle plus long dépasse le tube supérieur, la tige de selle doit être insérée de manière à arriver au point inférieur fictif du tube horizontal.

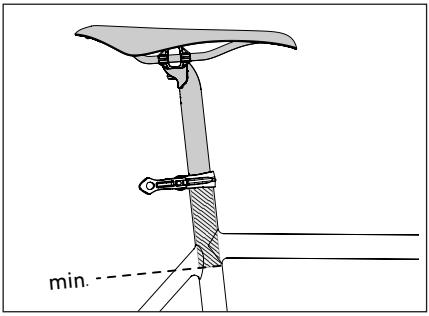
La tige de selle et l'intérieur du tube de selle sont graissés lors du montage (tiges de selle aluminium) ou bien lubrifiés avec une pâte de montage pour pièces carbone (tiges de selle carbone). Il n'est pas nécessaire d'entretenir la tige de selle au-delà pour le premier montage.

1. Si existant, retirez le film protecteur de la tige de selle.
2. Ouvrez le collier de selle.
   Le collier de selle est desserré soit par un levier de blocage rapide soit par une respectivement deux vis.



3. Insérez la tige de selle précautionneusement dans le tube de selle jusqu'à ce que la selle soit en la bonne hauteur et alignez la selle.

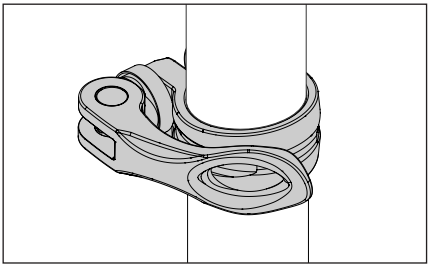
Il faut introduire la tige de selle en la profondeur minimum qui est inscrite sur la tige de selle.
Le bord inférieur de la tige de selle doit arriver du moins au point fictif de contact du tube supérieur et du tube de selle.



4. Fermez le collier de selle.

Le collier de selle est fermé soit avec un levier de blocage rapide soit avec une ou deux vis.

- Si vous utilisez un collier de selle à vis, renseignez-vous svp sur le couple prescrit sur le collier ou dans le chapitre « 7.2 Couple de serrage » à la page 30.
- Si vous utilisez un collier de selle à blocage rapide, le levier doit être fermé avec la plus grande force manuelle possible.



5. Montez sur votre vélo et vérifiez si la hauteur de la tige de selle est bonne.

3.7 Ajuster la hauteur d'assise d'une tige de selle télescopique avec câblerie acheminée en interne

NOTE

Risque d'endommagement de la tige de selle dû au réglage non conforme de la hauteur d'assise !

Si on met une tige de selle télescopique avec la câblerie acheminée en interne dans le cadre sans faire suivre la câblerie, la conduite casse. Des défauts d'étanchéité et dysfonctionnements en sont la conséquence.

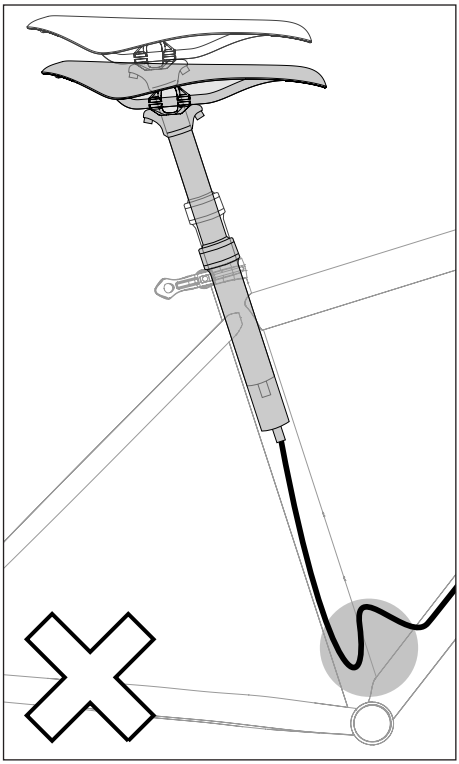
Diminuer la hauteur d'assise

1. Ouvrez le collier de selle.
2. Insérez précautionneusement la tige de selle et, avec la même précaution, faites sortir simultanément la conduite de l'ouverture dans le tube de selle.
3. Mettez la conduite exempte de coude ou de tension.
4. Fermez le collier de selle.

Accroître la hauteur d'assise

1. Ouvrez le collier de selle.
2. Sortez précautionneusement la tige de selle et poussez soigneusement la conduite.
3. Mettez la conduite exempte de coude ou de tension.
4. Fermez le collier de selle.

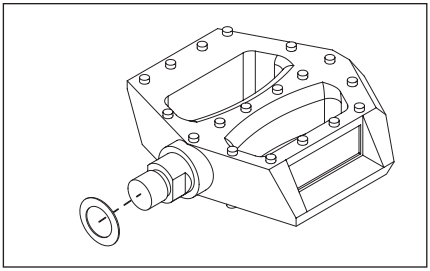
- Si vous utilisez un collier de selle à vis, renseignez-vous svp sur le couple prescrit sur le collier ou dans le chapitre « 7.2 Couple de serrage » à la page 30.
- Si vous utilisez un collier de selle à blocage rapide, le levier doit être fermé avec la plus grande force manuelle possible.



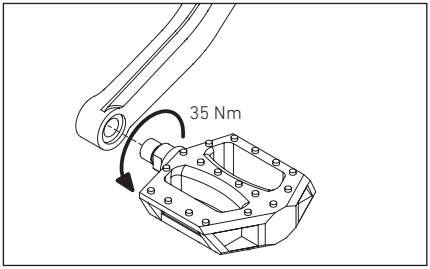
3.8 Mettre les pédales

i	L'une de vos pédales possède un filetage à droite et l'autre un filetage à gauche. La plupart des pédales est signalée par la lettre « L » (gauche) ou « R » (droite) pour indiquer le bon côté. La pédale gauche de certaines pédales est marquée par une rainure dans l'axe. Pour de plus amples informations, consultez le manuel d'instructions du fabricant.

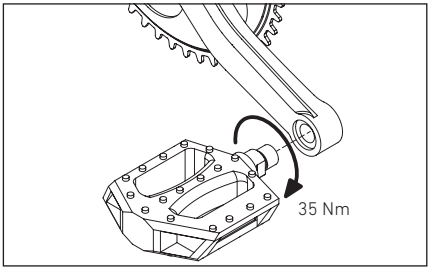
1. Vérifiez si le vélo est livré avec des rondelles et, dans le cas affirmatif, mettez les deux rondelles sur les deux axes de pédale.



2. Tournez la pédale gauche dans le filetage de la manivelle gauche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et serrez-la avec une clé dynamométrique au couple de 35 Nm.



3. Tournez la pédale droite dans le filetage de la manivelle droite dans le sens des aiguilles d'une montre et serrez-la avec une clé dynamométrique au couple de 35 Nm.



4. Première sortie et familiarisation avec votre nouveau vélo

Familiarisez-vous avec le comportement, les freins, la transmission et, le cas échéant, les suspensions de votre vélo sur le terrain facile à l'écart de la circulation routière publique. N'oubliez pas de porter un casque ! N'osez rouler qu'au fur et à mesure sur des terrains plus difficiles ou faire de manœuvres moins rassurantes.

Conditions préalables :

- Le vélo est monté conformément aux instructions dans le chapitre « Montage du vélo » (v. « 3. Montage du vélo » à la page 10).
- La hauteur d'assise est réglée de manière à rouler, monter et descendre confortablement.
- Les tâches figurant dans le tableau « Avant la sortie » (v. « 5. Réglages avant et après une sortie à vélo » à la page 23) ont été exécutées correctement.

Freins à disque :

1. Rodez les plaquettes de frein.
   Pour ce faire, sélectionnez une route qui ne fait pas partie de la circulation routière publique et actionnez chaque frein 20 à 30 fois pour ralentir de 30 km/h à 5 km/h. Freinez aussi fort que possible mais sans que l'une ou l'autre roue bloque. Ensuite, répétez-le avec le deuxième frein. C'est seulement après avoir rodé le frein qu'il peut déployer tout son potentiel.
   Tenez aussi compte des indications du fabricant de vos freins (voir manuel d'instructions contenu).

Freins à disque et freins à patins:

2. Vérifiez en conduite l'opérationnalité du frein.

i	En règle générale, la manette de frein arrière est montée à droite du guidon, la manette de frein avant à gauche. Au souhait, les manettes de frein peuvent être montées à l'inverse. Dans le cas que l'ordre sur votre vélo vous est inconnu et inhabituel, il faut être très prudent lors de vos premières sorties. Roulez lentement d'abord pour vous familiariser avec le fonctionnement et la force de freinage de vos freins. Sur de nombreux freins, on peut ajuster le point de pression et la garde du levier. Veuillez tenir compte des indications du fabricant des freins (voir manuel d'instructions joint).

Pédales automatiques :

3. Si vous utilisez des pédales automatiques, familiarisez-vous avec ce système avant de rouler en essayant debout d'enclencher et de déclencher les chaussures. Seulement si vous maîtrisez bien l'enclenchement et le déclenchement des pédales lorsque vous ne roulez pas encore, il est recommandé de l'essayer en conduite.
   La tension d'enclenchement et de déclenchement est réglable. Tenez compte des indications du fabricant de vos pédales (voir manuel d'instructions joint).

Transmission :

4. Changez en toutes les vitesses lorsque vous roulez lentement et enclenchez la bonne vitesse ensuite.

   → Toutes les vitesses peuvent être enclenchées.

   → La butée de la plus petite et de la plus grande vitesse est réglée de manière que la chaîne ne puisse pas dérailler.

5. Réglages avant et après une sortie à vélo

5.1 Avant la sortie

Pour rouler le vélo en toute sécurité, il faudrait que vous réalisiez d'abord certaines tâches. C'est principalement pour votre propre sécurité mais aussi pour le plaisir de conduire. Rien n'est plus agaçant qu'un dysfonctionnement qui surgit lors d'une sortie.

Si votre vélo présente des défauts ou dysfonctionnements, il faut faire un mécatronicien deux-roues diplômé réviser votre vélo et éliminer les vices. Ne roulez jamais sur un vélo qui est défectueux ou qui présente de défauts !

	Réglages/Vérifications	**Avant la première sortie**	**Avant chaque sortie**
Roues	Vérifiez la rotation des roues : soulevez la roue avant et la roue arrière l'une après l'autre et faites-les tourner. → Il faut que les roues tournent impeccablement. → Il faut que les roues tournent tout droit et qu'elles ne soient pas voilées. → Il faut que les pneus n'entrent à aucun endroit en contact avec le cadre.	X	X
	Vérifiez s'il existe du jeu au niveau du moyeu : soulevez la roue avant et la roue arrière l'une après l'autre et bougez-les vers le côté. → Il ne faut pas que vous notiez du jeu.	X	X
	Vérifiez le système de roue libre du moyeu arrière pour vous rassurer que la liaison par frottement soit impeccable : Asseyez-vous sur votre vélo, actionnez le frein avant et pédalez debout en faisant un effort moyen. → La force doit être transférée à la roue arrière. → Il ne faut pas que la roue libre glisse.	X	X
	Vérifiez la pression de gonflage des pneus: dans l'idéal avec une pompe à pied avec manomètre. → Il ne faut pas que les pressions de gonflage minimales et maximales soient inférieures ou supérieures (v. « 7.3 Pression de gonflage » à la page 31).	X	X
	Vérifiez les pneus dans le but d'identifier des endommagements et endroits usés. → Il faut qu'il soit en état impeccable. → L'usure ne doit pas être aussi prononcée que l'insert de protection de la crevaison ou les fils de la carcasse soient visibles à la chape.	X	X
	Vérifiez le montage correct des blocages rapides et des axes traversants.	X	X

Frein	Vérifiez le point de pression du frein : quand vous êtes debout à côté du vélo, actionnez les manettes de frein l'une après l'autre. → Après avoir actionné la manette à moitié, il faut ressentir clairement le point de pression.	X	X
	Vérifiez l'effet de freinage : quand vous êtes debout à côté du vélo, actionnez les manettes de frein l'une après l'autre et bougez le vélo vers l'avant et vers l'arrière. → La roue avant ainsi que la roue arrière doit bloquer lorsque le levier de frein reste actionné.	X	X
	Vérifiez le réglage correct des patins de frein. → Lorsque le frein est actionné, les patins de frein doivent reposer complètement sur les flancs de la jante, sans entrer en contact avec le pneu.	X	X
	Vérifiez à quel point sont usées les plaquettes respectivement patins de frein. → Frein à disque : La garniture sur la plaquette de frein doit au minimum être de 0,5 mm d'épaisseur. → Frein à patin : Il faut que toutes les rainures transversales des patins soient encore visibles. Au cas où une ou plusieurs rainures transversales aient disparues, il faut remplacer les patins de frein.		X
	Vérifiez à quel point sont usés le disque de frein et les flancs de freinage. → Épaisseur minimum des disques de frein : Avid : 1,55 mm, Magura : 1.8 mm, Shimano : 1.5 mm.		X
	Vérifiez les conduites de frein et connecteurs en regard de fuites du liquide de frein ou d'autres vices. → Il ne faut pas que le liquide de frein fuît au niveau des connecteurs.	X	X
Composants	Vérifiez le serrage correct de la potence : placez-vous devant le vélo, coincez la roue avant entre les genoux et essayez de tourner le guidon. → Il ne faut pas que le guidon tourne sans forcer anormalement.	X	X
	Vérifiez si vous ressentez du jeu au niveau du jeu de direction : debout à côté du vélo, prenez le guidon par les deux mains, actionnez le levier de frein avant et poussez légèrement le vélo vers l'avant et vers l'arrière. → Il ne faut pas que vous notiez du jeu dans les roulements.	X	X
	Vérifiez le serrage correct de la tige de selle : placez-vous derrière votre vélo et essayez de tourner la selle d'une main. → Il ne faut pas que la selle ou la tige de selle tourne.	X	X
	Vérifiez le montage de tous les composants et éléments attachés au vélo. → Tous les composants et éléments desserrés doivent être resserrés en respectant les couples prescrits (coupes v. « 7.2 Couple de serrage » à la page 30).	X	X
Cadre	Vérifiez le cadre en regard d'endommagements et de déformations. → Il faut qu'il soit en état impeccable.	X	X
	Vérifiez si tous les câbles et conduites se trouvent dans les attaches correspondantes et si toutes ces attaches furent bien fixées. → Il faut que la câblerie entière soit bien fixée dans les attaches appropriées.	X	X
Suspensions	Vérifiez les suspensions (si existantes) en regard d'endommagements. → Il faut qu'elles soient en état impeccable.	X	X

5.2 Après la sortie

DANGER

Dysfonctionnement des freins ou force de freinage réduite dus aux plaquettes ou surfaces de frein salies !

Les plaquettes respectivement patins de frein et surfaces de frein ne doivent pas entrer en contact avec des substances salissantes telles que des huiles, graisses (aussi graisse cutanée), cires, silicones, etc. ! N'utilisez jamais les plaquettes respectivement patins et surfaces de frein salis de ces substances !

5.2.1 Nettoyer le vélo

Après une sortie, vous devriez nettoyer minutieusement votre vélo avec un chiffon de nettoyage doux et de l'eau claire. N'utilisez jamais un nettoyeur à haute pression !

Les saletés tenaces peuvent être enlevées avec un nettoyant doux. Le mieux c'est d'utiliser des liquides vaisselle concentrés que l'on prend d'habitude à la maison. Veuillez dans tous les cas tenir compte des notes et recommandations d'emploi du nettoyant en question.

Sur www.rosebikes.fr, vous trouverez de nombreux nettoyants et produits d'entretien pour vélo.

Après nettoyage, il faut huiler à nouveau la chaîne (voir « 5.2.2 Entretenir la chaîne » à la page 25).

Si vous avez un vélo suspendu, vous êtes bien avisé de veiller surtout à bien nettoyer les pièces mobiles car si celles-ci ne sont pas propres, les éléments de suspension de votre vélo s'usent prématurément et deviennent moins efficaces.

5.2.2 Entretenir la chaîne

La chaîne de vélo est une partie élémentaire de la transmission de votre vélo. Les saletés grossières sont recueillies dans la chaîne huileuse et accélèrent l'usure.

Effectuez régulièrement les tâches ci-dessous pour accroître la résistance et la longévité de la chaîne :

1. Nettoyez la chaîne avec un chiffon imbibé d'huile.
2. Appliquez l'huile de chaîne sur la chaîne.
3. Essuyez l'huile superflue avec un chiffon sec qui ne peluche pas.

5.2.3 Garer le vélo

Le vélo doit être garé en sécurité de manière qu'il ne puisse pas tomber. Surtout les vélos dont le poids fut réduit sont déjà endommagés irréversiblement (non seulement le cadre mais aussi les composants) si eux, en position garée, tombent sur un bord. V. aussi « Transport et stockage ».

5.3 Après une chute

DANGER

Risque d'accident dû aux composants endommagés ou cassés !

Une chute ou un surmenage peuvent provoquer des dégâts que vous ne voyez ni ne notez.

- Si vous roulez un vélo avec des pièces endommagées, tordues ou même fissurées ou cassées, vous courez des risques vitaux.
- Après une chute, le vélo et les composants sont à réviser par le service après-vente ROSE Bikes ou un mécatronicien deux-roues diplômé.
- Ne réparez jamais vous-même les pièces tordues mais remplacez-les pour votre propre sécurité.

Il est très difficile de constater le dommage d'un composant en carbone. Non tous les dommages sont visibles. Une rayure superficielle peut être une indication d'une délamination (décollage des différentes couches de carbone).

Surtout les vélos dont le poids fut réduit sont déjà endommagés irréversiblement (non seulement le cadre mais aussi les composants) si eux, en position garée, tombent sur un bord. Si on craint que le vélo ou les composants soient endommagés, les dégâts doivent être révisés dans tous les cas par le service après-vente ROSE Bikes ou un mécatronicien deux-roues diplômé.

Si les composants endommagés sont en aluminium, ils présentent des bosses, fissures, déformations ou changements de couleur. Au cas où l'un de ces indicateurs surgisse, le composant ou le vélo concerné ne peuvent plus être utilisés. Si on craint que le vélo ou les composants soient endommagés, les dégâts doivent être révisés dans tous les cas par le service après-vente ROSE Bikes ou un mécatronicien deux-roues diplômé.

6. Transport et stockage

6.1 Transport dans la voiture

Le mieux et le plus sûr est de transporter votre vélo à l'intérieur de la voiture. Le vélo y est parfaitement protégé de tous les temps et du vol. Mais il y a tout de même quelques indications à respecter :

- Au rayonnement solaire direct, les surfaces situées dans la voiture peuvent devenir très chaudes. Les composants en carbone doivent être recouverts, respectivement protégés du rayonnement solaire direct.
- Les composants en carbone sont très délicats et ne résistent pas à la pression. Dans la mesure où les composants sont empilés, par exemple les roues et le cadre, il est indispensable qu'ils soient rembourrés. De nombreux fabricants proposent des sacs spéciaux pour roues. Ces sacs protègent parfaitement les roues lorsque celles-ci sont transportées.
- Si les roues sont démontées, il faut intercaler une sécurisation de transport entre les pattes de fourche et les pattes de cadre.

6.2 Transport sur le porte-vélo arrière ou le porte-vélo de toit

Les porte-vélos arrière et porte-vélo de toit dont les griffes de maintien tiennent le tube horizontal, le tube diagonal ou le tube de selle du vélo, ne conviennent pas pour les cadres de carbone. La force de serrage de la griffe est susceptible d'abîmer la structure du carbone.

Les jantes doivent être emballées d'une matière souple avant de les sécuriser avec des sangles d'arrimage à cliquet à enrouleur automatique ou des systèmes de crémaillère.

Si plusieurs vélos sont transportés sur le porte-vélo, il faut prévoir assez de place pour avoir un écart suffisant entre les vélos ou bien les matelasser comme il le faut.

Si les vélos sont en carbone, il faut en plus veiller à écarter la roue aussi loin que nécessaire du pot d'échappement. La distance minimum s'élève à 45 cm derrière le pot d'échappement et à 20 cm en-dessus.

Il faut démonter un siège enfant avant de transporter le vélo.

Veuillez tenir compte du manuel d'instructions du porte-vélo arrière ou le porte-vélo de toit.

6.3 Stockage du vélo

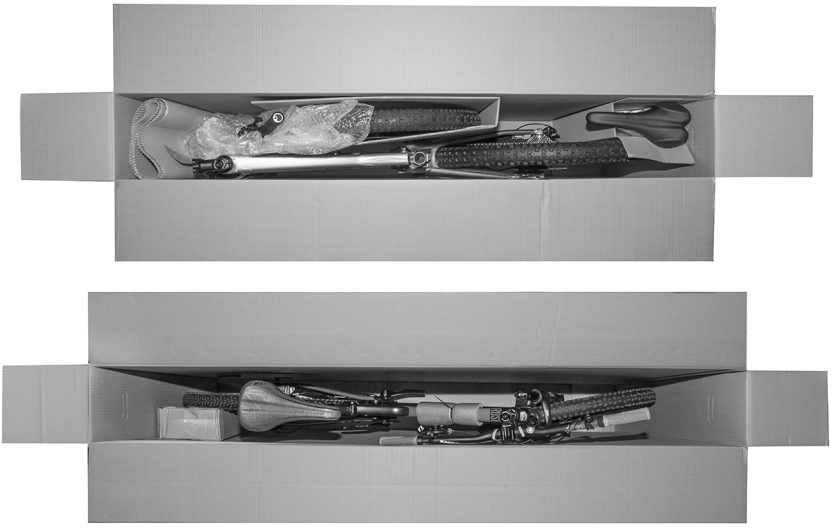
Le vélo doit être rangé dans un râtelier à vélo approprié, qui dans l'idéal n'accueille que la roue arrière. Si le vélo est plus longtemps garé, contrôlez régulièrement la pression de gonflage des pneus. Il ne faut pas que les roues d'un vélo longtemps stocké soient dégonflées.

Pour ranger en toute sécurité votre vélo, alternativement, on peut l'accrocher à un crochet matelassé ou plutôt revêtu de plastique ou de caoutchouc. Seuls les vélos avec les jantes à profil haut de carbone ne peuvent pas être rangés de cette manière.

Si le vélo est stocké plus de trois mois, il est recommandé de sortir le liquide préventif des pneus tubeless. Certains liquides d'étanchéité contiennent des agents renforçant la corrosion qui peut endommager les jantes.

6.4 Envoi du vélo

En fonction des cotes de la boîte d'origine ROSE, l'état à quel point est monté le vélo diffère. Envoyez le vélo à l'état dans lequel vous l'avez réceptionné.



1. Fixez toutes les pièces desserrées ou mobiles ou emballez-les suffisamment. Les composants coupants ou pointus doivent être emballés encore plus pour ne pas pouvoir endommager le contenu ou percer la boîte.
2. Si votre vélo fut livré avec la roue avant démontée, la roue avant est à démonter de nouveau avant renvoi. Emballez la roue avant d'un carton qui protège le guidon et le tube horizontal en même temps.
3. Si les roues sont démontées avant le transport, les blocages rapides doivent être emballés séparément. Les axes traversants doivent être vissés dans les pattes de cadre et de fourche.
4. Placez le carton de calage à l'arrière côté dérailleur arrière.
5. Protégez le tube horizontal avec du matériau approprié (p. ex. matériau d'isolation pour tubes) afin que le guidon ne puisse pas l'endommager.

7. Entretien et soin

Seulement si vous révisez et entretenez régulièrement votre nouveau vélo, il vous fera longtemps plaisir. Vous pouvez faire vous-même des tâches faciles de contrôle, d'entretien et de nettoyage (voir « 5. Réglages avant et après une sortie à vélo » à la page 23) à intervalles réguliers. Les révisions prescrites sont à effectuer par le Bike Service ROSE.

7.1 Révision des vélos

DANGER

Risque d'accident dû à l'entretien et à la révision non effectués ou non effectués à temps !

Si vous vous passez de l'entretien et de la révision, les composants usés peuvent occasionner un accident.

- Il faut respecter les révisions et intervalles indiqués dans ce manuel d'instructions.
- Il faut faire le SAV ROSE ou un mécatronicien deux-roues diplômé réaliser les révisions.

Tous les composants sont examinés lors d'une révision. La révision est réalisée d'après les délais ou kilométrages prescrits. Ce qui se produit le premier, est à prendre en compte.

Révisions et intervalles :

- 1e révision après 500 à 1 000 km, au plus tard six mois après l'acquisition
- 2e révision après 3 000 à 4 000 km ou 2 ans après l'acquisition
- 3e révision après 5 000 à 7 000 km ou 3 ans après l'acquisition

Tâches	1e révision	2e révision	3e révision
Révision de tous les composants	X	X	X
Contrôle des roulements et de la visserie	X	X	X
Vérification de la tension des rayons	X	X	X
Centrage des roues	X	X	X
Réglage du changement de vitesse	X	X	X
Réglage du frein	X	X	X
Révision des flancs de freinage (des freins sur jante) ou des disques de frein	X	X	X
Révision de l'usure de la chaîne, des plaquettes de frein et des pneus, l'échange au besoin		X	X

7.2 Couple de serrage

Toute la visserie doit être serrée avec une clé dynamométrique appropriée. Si vous l'utilisez correctement, vous évitez de forcer les vis au risque de les casser.

Les couples ci-dessous sont valables pour des filetages non graissés. Si on graisse les vis, le coefficient de frictions change considérablement et le couple doit être réduit.

Le tableau ci-dessous contient tous les couples de serrage nécessaires pour votre vélo:

Potences:

Fabricant	Modèle	Couple de serrage
Race Face	Turbine	Pivot de fourche: 9 Nm
		Cintre: 6,2 - 7,4 Nm
Race Face	Atlas	Pivot de fourche: 10,8 - 13,6 Nm
		Cintre: 8,4 - 9,6 Nm
Race Face	Chester	Pivot de fourche: 12 Nm
		Cintre: 7 Nm
Race Face	Ride	Pivot de fourche: 10 Nm
		Cintre: 6,2 - 7,5Nm
Ritchey	tous	Pivot de fourche: max. 5 Nm
		Cintre: max. 5 Nm
Spank	Spoon	Pivot de fourche: 9 Nm
		Cintre: 9 Nm
Spank	Spike Race	Pivot de fourche: 9 Nm
		Cintre: 9 Nm
Level Nine	Race	Pivot de fourche: 8 Nm
		Cintre: 8 Nm

Colliers de selle:

Fabricant	Modèle	Couple de serrage
Reverse	Bolt	max. 5 Nm
Sixpack	Skywalker	max. 5 Nm
ROSE		max. 4 Nm

7.3 Pression de gonflage

La section du pneu et la distance interne de la jante déterminent la pression de gonflage maximale. Avant d'augmenter ou de réduire la pression de gonflage, veuillez tenir compte du tableau ci-dessous. Il ne faut en aucun cas dépasser la pression de gonflage maximale!

Si vous voulez gonfler des pneus montés d'origine, vous pouvez déterminer la pression de gonflage maximale à l'aide de la section du pneu. La section du pneu est indiquée sur l'épaulement du pneu.

Si vous voulez rouler plus confortablement, vous pouvez réduire la pression de gonflage. La pression de gonflage minimale est également indiquée sur l'épaulement du pneu et doit dans tous les cas être respectée.

Distance interne (entre les crochets) de la jante	Section de pneu		Pression de gonflage maximale	
	[mm]	[pouces]	[bar]	[psi]
15 mm	20	0,8	9,5	138
17 mm	23	0,9	9	131
	25	1	8,5	123
19 mm	28	1,1	7,8	113
	30	1,2	7,2	104
21 mm de hauteur	32	1,25	6,8	99
	35	1,35	6	87
23 mm	37	1,4	5,7	83
	40	1,5	5,5	80
25 mm de hauteur	42	1,6	5,2	75
	44	1,7	5,0	73
27 mm	47	1,8	4,7	68
	50	1,9	4,4	64
29 - 40 mm	52	2	4,1	59
	54	2,1	3,8	55
	57	2,2	3,5	51
40 - 50 mm	60	2,3	3,2	46
	62	2,5	2,9	42
	66	2,6	2,7	39
	69	2,7	2,5	36
	71	2,8	2,3	33
	74	2,9	2,1	30
	76	3	2,0	29
50 - 80 mm	81	3,2		
	89	3,5		
	102	4		
	107	4,2		
	114	4,5		
	122	4,8		
	127	5		

225647703

ROSE Bikes GmbH
Scherfswelde 4
46395 Bocholt
Allemagne