

MENDIZ

MANUEL D'UTILISATION

BICISMENDIZ.COM

INDEX

Introduction	Page 4
Signalétique	Page 4
Identification des pièces	Page 5
Catégories d'utilisation	Page 8
Un vélo, plusieurs terrains	Page 8
Sécurité routière	Page 9
Transport des vélos	Page 10
Durée de vie	Page 10
Réglages de base avant la première utilisation	Page 11
Contrôles de sécurité de base	Page 13
Autres détails à examiner	Page 16
Entretien des vélos	Page 16
Calendrier d'entretien	Page 19

INTRODUCTION

Ce manuel d'utilisation de Mendiz Bicycles contient toutes les informations nécessaires pour que vous puissiez profiter de votre vélo de manière sûre et correcte. Le respect de tous les avertissements et instructions contenus dans ce manuel relève toujours de la responsabilité de l'utilisateur final. Dans le cas d'un utilisateur mineur, la responsabilité incombe au tuteur légal.

Toutefois, Bicletas Mendiz décline toute responsabilité quant aux facteurs externes liés à la pratique du vélo qui affectent la sécurité de l'utilisateur. L'état du terrain, les conditions personnelles du cycliste ou le respect du code de la route sont des variables qui ne sont pas couvertes par ce manuel. Le risque zéro n'existe pas dans le cyclisme et vous devez être conscient qu'il y aura toujours un risque d'accident.

Bicletas Mendiz rappelle que le port du casque de protection est obligatoire sur les routes interurbaines et qu'il est également conseillé d'utiliser les produits et accessoires correspondants.

Ce manuel est destiné à couvrir les facteurs qui sont pertinents pour l'état et l'utilisation de la bicyclette par l'utilisateur, en fournissant de l'aide et des conseils au client sur l'utilisation correcte, l'entretien et le bon maintien.

Bicletas Mendiz recommande vivement de contacter un revendeur Mendiz si vous ne comprenez pas une explication concernant le vélo. Mendiz recommande également l'utilisation d'outils professionnels et appropriés pour la manipulation des réglages du vélo, ainsi que le recours à un professionnel à cet effet.

Bicletas Mendiz offre à ses fournisseurs et à ses clients plusieurs moyens de contacter : par courrier électronique à l'adresse info@bicis mendiz.com et par téléphone au numéro +34 945 29 05 00.

Bicletas Mendiz S.A. (CIF : A-01115609) est situé à Pol. Ind. Júndiz, Calle de Zuazobidea 22, Vitoria-Gasteiz (Alava) Espagne.

Le manuel d'utilisation et son contenu sont la propriété de Bicletas Mendiz S.A. et sa reproduction partielle ou totale est interdite sans autorisation expresse.

SIGNALETIQUE

Dans ce manuel d'utilisation, des signaux spécifiques sont utilisés pour faciliter la compréhension des explications. Il convient d'y prêter une attention particulière et de les comprendre correctement.



Danger

On indique les actions nécessaires pour éviter un danger imminent pouvant mettre en péril l'intégrité physique ou la vie.



Attention

On signale les mesures nécessaires pour éviter tout dommage matériel grave au vélo ou à l'un de ses composants.



Information

On montre les informations nécessaires au bon fonctionnement du produit mais sans affecter la sécurité de l'utilisateur.

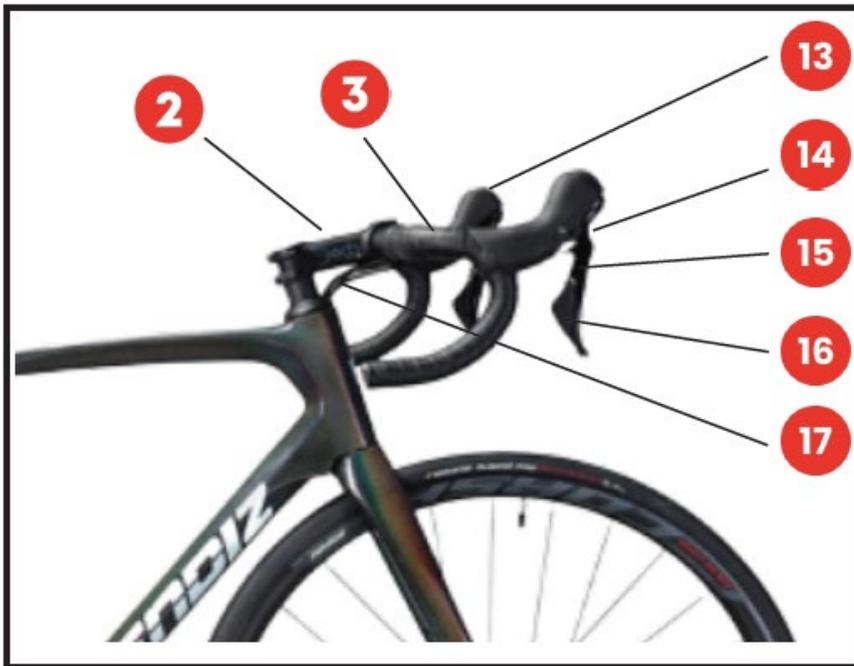
DETAIL DES PIECES (ROUTE)



- 1** Cadre
- 2** Potence
- 3** Guidon
- 4** Fourche
- 5** Disque
- 6** Roue complète

- 7** Chaîne
- 8** Dérailleur
- 9** Cassette
- 10** Pneu
- 11** Tige
- 12** Selle

DETAIL DES PIECES (ROUTE)



- 13 Poignée gauche, dérailleur avant et frein avant.
- 14 Poignée droite dérailleur arrière et frein arrière.
- 15 Frein
- 16 Bouton dérailleur
- 17 Câbles dérailleur et freins



- 18 Jante
- 19 Disque de frein.
- 20 Étrier de frein
- 21 Douille
- 22 Valve
- 23 Rayon
- 24 Dérailleur
- 25 Plateau
- 26 Manivelle

DÉTAIL DES PIÈCES (E-MOUNTAIN BIKE)



27 Triangle avant

28 Fourche à suspension

29 Batterie

30 Moteur électrique

31 Amortisseur

32 Triangle arrière

33 Bielette

34 Tige de selle
télescopique

35 Entretoises.

CATÉGORIES D'UTILISATION

Chaque vélo qui sort de notre usine est unique et différent. Mais ils ont tous des points communs. C'est pourquoi tous les vélos sont classés en différentes catégories en fonction de leur utilisation optimale. Il s'agit de recommandations d'utilisation qu'il convient de suivre pour le bon fonctionnement de chaque vélo. Si l'utilisateur et sa machine sortent de ces zones d'adéquation, l'utilisateur et sa machine peuvent être mis en danger.

Pour définir chacune des catégories d'utilisation, tous les fabricants de bicyclettes sont soumis aux normes internationales ASTM F2043-13, approuvées par l'American Society for Testing and Materials (ASTM International). Selon l'ASTM, ils existent cinq catégories d'utilisation dans la production de bicyclettes :



Catégorie 1

Les bicyclettes de cette catégorie ne peuvent être utilisées que sur des routes pavées et sans aucun type de saut, et leurs roues doivent donc rester toujours en contact avec le sol.



Catégorie 2

Les vélos de cette catégorie peuvent être utilisés sur des routes de gravier ou de terre sans inclinaison ou difficulté excessive et/ou complexité technique. En fonction de l'état du sol, une dénivellation allant jusqu'à 15 cm peut être prise en compte.



Catégorie 3

Les vélos de cette catégorie peuvent être utilisés sur des sentiers et/ou des terrains accidentés, ainsi que pour des parcours où la technique de l'utilisateur doit être bonne. Des sauts jusqu'à 61 cm sont possibles..



Catégorie 4

Les vélos de cette catégorie peuvent être utilisés sur des terrains accidentés où la vitesse maximale de sécurité ne dépasse pas 40 km/h. Ils permettent des sauts allant jusqu'à 122 cm.



Catégorie 5

Les vélos de cette catégorie permettent leur utilisation sur des terrains accidentés et/ou des sauts extrêmes où la vitesse dépasse les 40 km/h, également connue sous le nom de « extreme riding ». C'est pourquoi il est demandé aux utilisateurs de faire preuve d'une attention particulière dans cette catégorie.



Toutes les catégories d'utilisation incluent dans chacune d'elles les catégories inférieures.



Les conditions d'utilisation pour les mineurs requièrent la surveillance constante d'un adulte.



Si le vélo est en carbone, il ne doit jamais être exposé à des températures supérieures à 50°C.

UN VÉLO, PLUSIEURS TERRAINS

En poursuivant la séparation en catégories, il convient de rappeler que toute selle peut être utilisée sur plus d'un terrain, à l'exception de celles incluses dans la catégorie 1. Il est donc utile d'expliquer plus en détail les principales caractéristiques de chacune des catégories.

CATÉGORIE 1

D'une manière générale, il s'agit de bicyclettes destinées à être utilisées uniquement sur la route Malgré les possibles similitudes dans

la conception et la géométrie de ces vélos aux cadres de cyclocross ou de gravel, ils ne sont pas destinés à ces activités et ne peuvent pas être modifiés pour ces activités.

À la recherche d'un plus grand confort sur leur terrain de prédilection, ils se caractérisent par leur légèreté et leur agilité afin d'obtenir les meilleures performances possibles. Pour cette raison, leurs cadres sont aussi ceux qui nécessitent le plus de soins et sont les plus susceptibles de se déformer en cas de collision.

CATÉGORIE 2

Ce groupe comprend tous les vélos destinés à une utilisation intermédiaire entre la route et le tout-terrain, tels que les vélos de cyclocross et/ou de gravel. Ils ne peuvent donc pas être utilisés sur des terrains trop compliqués mais sont adaptés à des parcours sur asphalté.

Pour cela, ils ont une géométrie différente de celle des vélos de route et des roues plus robustes, bien qu'ils n'atteignent en aucun cas la capacité de résistance des VTT spécifiques, et ne sont donc pas préparés à franchir de gros obstacles.

CATÉGORIE 3

À partir de la catégorie 3, les vélos entrent dans le plus large groupe des VTT. Dans ce premier cas, on trouve ceux qui sont destinés aux compétitions de cross-country, aussi bien sur circuit qu'en marathon. Ce sont les VTT les plus légers, surtout en montée, mais leur principal inconvénient est leur manque de robustesse par rapport aux catégories 4 et 5.

CATÉGORIE 4

D'une manière générale, la catégorie 4 peut être considérée comme une évolution de la catégorie 3. Parmi les modifications qui caractérisent les vélos qui sont dans ce nouveau

groupe comprend y sont les suspensions à plus grand débattement et une plus grande résistance, ce qui lui permet d'étendre son champ d'action en montagne.

CATÉGORIE 5

Cette dernière catégorie comprend les types de cyclisme les plus dangereux (freeride, descente, gravité...) et s'adresse donc aux experts de ces terrains. Avec la maîtrise technique nécessaire, ils peuvent être utilisés sur presque tous les terrains grâce à leur résistance.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Lorsque nous prenons la route ou que nous circulons à vélo sur les routes, nous sommes un usager parmi d'autres dans l'écosystème constitué par les autres véhicules ou les piétons qui circulent à nos côtés. Il est donc essentiel de respecter les règles en vigueur lorsque nous pratiquons une activité de plein air.

Ces règles ne se limitent pas à celles qui sont normatives par loi, mais aussi on doit rajouter d'autres directives pour que la relation avec les personnes qui nous entourent dans notre environnement soient les plus correctes et sûres possibles.

La première étape pour respecter ces règles est de toujours conduire de manière défensive, c'est-à-dire de supposer que les autres usagers de la route ne sont pas conscients de notre présence. Nous évitons ainsi de créer des dangers inutiles.

Dans ce type de conduite, un certain nombre de détails doivent faire l'objet d'une vigilance accrue : véhicules entrant ou sortant de la route, portes de véhicules ouvertes, apparitions surprises sur la route, dommages éventuels de la chaussée pouvant entraîner des déséquilibres ou d'autres éléments de la surface de la route pouvant entraîner un déséquilibre du conducteur.

L'utilisation d'un vélo dans des conditions météorologiques défavorables (vent, pluie...) peut compliquer le bon maniement de notre vélo.

Comme indiqué dans les différents règlements de circulation, l'utilisation d'écouteurs ou d'autres systèmes qui inhibent l'utilisateur est strictement interdite. En outre, tant qu'il n'y a pas de dispositifs de retenue homologués pour le transport de jeunes enfants, il est également interdit de circuler à plus d'une personne sur n'importe quelle bicyclette.

En ce qui concerne les relations directes avec les autres usagers de la route, il est obligatoire de ne pas s'accrocher aux autres véhicules et de ne pas entraver la circulation normale par une conduite erratique et imprévisible.

Lorsque notre activité se déroule dans les différentes modalités "tout-terrain", il sera nécessaire d'ajouter à tous les points mentionnés ci-dessus une plus grande concentration et une meilleure connaissance des lieux où se déroule le parcours. Il est également conseillé de porter les vêtements spécifiques à chaque mode et d'essayer de rouler en compagnie.

TRANSPORT DES VELOS

Chaque fois que nous voulons faire un voyage avec notre bicyclette, il est nécessaire de prendre en compte la fragilité de n'importe laquelle de nos montures, puisqu'elles ne sont pas préassemblées pour être transportées dans d'autres véhicules sans les mesures nécessaires.

Dans le cas d'une voiture, il est recommandé de transporter le vélo sur un porte-vélo, soit sur la galerie de toit, soit sur d'autres types de supports. Avant de fixer un porte-vélo, vérifiez qu'il n'entre pas en conflit avec la géométrie du vélo, car un mauvais positionnement pourrait endommager gravement le cadre ou d'autres pièces. Dans le cas des vélos en carbone, ne serrez pas trop les fixations, car cela pourrait provoquer des fissures dans le cadre.

En outre, une fois acquis le nouveau porte-

vélo, les instructions du fabricant doivent être suivies à tout moment et, si nécessaire, des conseils doivent être demandés.

Pour le transport par d'autres moyens de transport (bus, avion, etc.), il est recommandé d'acheter des sacs spécifiques pour les bicyclettes au lieu de les assembler dans des boîtes ou d'autres méthodes d'emballage rudimentaires.

DUREE DE VIE

Définir un vélo peut parfois être compliqué. Pour beaucoup de nos utilisateurs, c'est un mode de vie. Cependant, il faut comprendre qu'il s'agit d'une machine. En tant que telle, un certain nombre de facteurs peuvent causer des problèmes au fil du temps. Ces problèmes doivent être évités par un bon entretien et, en particulier, par des contrôles réguliers de la part de l'utilisateur. Même pendant les périodes où ce compagnon de voyage est moins utilisé, il est également conseillé de maintenir toutes ses pièces en bon état.

Chaque vélo est différent. Leurs matériaux, leur conception ou leurs conditions d'utilisation ne seront pas les mêmes, même s'ils sont parfois similaires. De même, chaque utilisateur a sa propre façon de le conduire ou ses parcours peuvent causer plus d'usure que celles d'un autre utilisateur. C'est pourquoi, en cas de problème avec notre équipe, aussi minime soit-il, la meilleure option est de contacter Mendiz ou l'un de nos distributeurs.

En résumé, les composants d'une bicyclette sont nombreux et plus ou moins sophistiqués. Néanmoins, la durée de vie d'un vélo dépend du bon état général de chacun d'entre eux. Ils sont tous liés les uns aux autres. Quand l'un d'entre eux est usé, les autres peuvent être endommagés à cause de sa connexion. C'est pourquoi les dites contrôles doivent être aussi complets que possible si l'on veut que la durée de vie de notre machine soit longue.

LES RÉGLAGES, CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN DU VÉLO.

AJUSTEMENTS DE BASE AVANT LA PREMIÈRE UTILISATION

Il est important de rappeler qu'une révision correcte des composants du vélo permet de prolonger sa durée de vie. Une vie utile qui commencera dès l'instant où nous aurons cet élément entre les mains. Cependant, avant d'effectuer notre première sortie sur des terrains adaptés à notre machine, il est conseillé de procéder à quelques réglages initiaux.

i

Tous les réglages recommandés pour le vélo sont déterminants pour sa correcte utilisation correcte, tant pour l'usure que pour le confort de chaque cycliste. Ils constituent également un détail supplémentaire en faveur de la sécurité sur la route, car un mauvais réglage peut s'avérer dangereux.

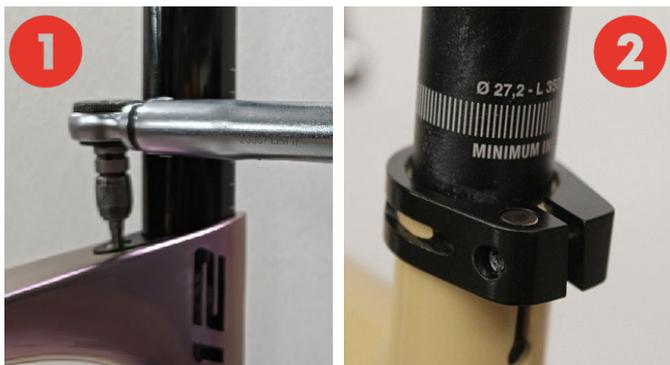
CHOIX DE LA TAILLE

Le premier point à prendre en compte lors de l'achat d'une bicyclette, c'est le choix de la taille. Pour éviter d'éventuels problèmes futurs, tant au niveau de la santé de l'utilisateur que de l'utilisation correcte du vélo, il s'agit d'un pilier fondamental de l'achat de la bicyclette. MENDIZ dispose à cet effet d'un tableau reprenant les mesures de base de ses cadres. En tenant compte de ces mesures, il est conseillé de demander l'avis d'un revendeur et de ne pas se laisser guider par la seule taille du cycliste.

CHOIX DE LA SELLE

Une fois la taille choisie, le premier point important à régler est la selle du vélo. Il s'agit sans aucun doute de l'un des axes fondamentaux sur lequel repose une bonne position, il est donc essentiel que sa position soit idéale. Pour ce faire, une fois sur la selle, nous devons atteindre le point où l'extension du genou est presque complète au moment de positionner le pied à son point le plus bas.

Pour ce faire, la selle est équipée d'un système de verrouillage à vis [Photo 1], qui doit être remis dans sa position d'origine [Photo 2].



Une fois la hauteur choisie, il faut utiliser une clé dynamométrique, en utilisant le serrage indiqué sur la tige de selle en newtons/mètres, en respectant le maximum et le minimum indiqués sur la pièce elle-même. Si vous avez besoin d'une hauteur supérieure à la marque d'insertion minimale [Photo 2], il est conseillé de vérifier que la taille choisie est correcte. Pour le reste des réglages de la selle (inclinaison, avance/retour...),

contactez svp le fabricant de ces pièces spécifiques pour obtenir leur manuel d'utilisation.

RÉGLAGE DE LA POIGNÉE

Bien que chaque type de vélo ait ses leviers (de frein et de vitesse) à un endroit différent, l'axe de base sur lequel leur position est orientée est le même. Pour les utiliser correctement, il doit être possible de les atteindre avec une certaine facilité avec l'index [photo 1]. Si l'on a besoin de plus d'assurance, on peut aussi trouver une position dans laquelle le majeur remplit la même fonction [photo 2].



RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Tous les points ci-dessus seront généralement réglés définitivement après un petit nombre de sorties, en procédant par essais et erreurs. Bien que ces réglages de base soient destinés à tous les types de cyclistes, chaque cycliste devra positionner tous les éléments du vélo dans la meilleure position pour sa conduite et son confort.

En outre, si vous avez des doutes sur l'un des points ou si vous éprouvez des problèmes physiques qui pourraient être dus à une mauvaise position, il est recommandé de consulter un spécialiste en biomécanique afin de corriger les éventuelles irrégularités dans la position de votre corps et dans la position des éléments qui composent le vélo.

CONTRÔLES DE BASE DE SÉCURITÉ

CHAQUE FOIS QU'IL EST UTILISÉ

Fixation des roues

L'un des points à vérifier est que les roues sont correctement fixées au cadre. Pour ce faire, nous devons utiliser une clé dynamométrique, en utilisant le couple de serrage indiqué sur la pièce elle-même en newtons/mètres. En règle générale, il existe deux types de fixation : le serrage rapide [photo 1] et l'écrou/vis [photo 2]. Dans le premier cas, le point de serrage exact est celui où, une fois l'écrou serré, le levier du côté opposé se ferme avec une force modérée. Dans le cas de la fixation par écrou/vis, ils fonctionnent dans le sens des aiguilles d'une montre.



Alignement des roues

En plus d'être correctement fixée au cadre de votre vélo, la roue doit également être correctement alignée. En d'autres termes, elle ne doit pas présenter d'oscillations latérales lorsqu'elle tourne, ce qui peut être vérifié en soulevant la roue du sol et en la faisant tourner. Si des défauts sont constatés, il faut vérifier que les rayons sont en bon état. S'ils présentent un jeu trop important, il convient de les régler à l'aide des clés spécifiques prévues à cet effet ou de faire appel à un mécanicien de confiance.

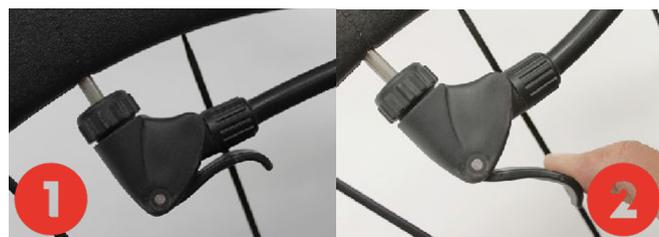
Dégagement des roues

Un autre problème relativement fréquent est le jeu des roues. Contrairement au parallélisme des roues, ce problème est causé par le moyeu ou l'un de ses composants [photo]. Il n'est pas conseillé d'essayer de le résoudre mais recommandé de consulter un mécanicien fiable.



Pression des pneus

La pression des pneus peut varier en fonction du type d'itinéraire emprunté et des goûts de l'utilisateur. Néanmoins, il est important de ne pas dépasser la pression maximale indiquée sur chaque pneu, et de gonfler le pneu au-dessus de la pression minimale indiquée. Pour ce faire, placez l'embout de la pompe sur la valve, une fois que le verrou de la valve a été ouvert.



État des pneus

De la même manière que ce contrôle est effectué sur les autres véhicules, les pneus doivent être vérifiés à chaque fois que vous montez sur votre vélo afin de s'assurer qu'ils sont en bon état. En bref, assurez-vous qu'il n'y a pas de déchirures, de coupures ou d'autres imperfections sur les pneus. Enfin, vérifiez que l'usure des pneus ne dépasse pas le maximum recommandé par le témoin [Photo].



État du système de freinage

Ce contrôle se compose de deux parties distinctes, mais peut être effectué en une seule fois. D'une part, il faut s'assurer que la butée maximale des leviers de frein se trouve à plus de 25 mm au-dessus du guidon. D'autre part, une fois cette butée atteinte, essayez de déplacer le vélo pour confirmer que les deux roues sont bloquées par les freins.

Étanchéité du système hydraulique

Ceci ne s'applique qu'aux vélos équipés de freins à disque. En procédant de la même manière que pour le contrôle du système de freinage, il convient d'actionner complètement chaque levier et de vérifier qu'il n'y a pas de fuite de liquide au niveau des conduites menant aux étriers. En outre, il convient de vérifier que la carcasse ne présente aucune imperfection.

État des disques de frein

Dès que l'un des disques présente une imperfection (rupture, frottement profond, dommage mécanique, etc.), il est nécessaire de le remplacer. En outre, ils perdent une partie de leurs propriétés en raison de la saleté qui peut s'y accumuler. Il convient de les nettoyer, roue enlevée, à l'aide d'un savon dégraissant.

UNE FOIS PAR MOIS

Glissement de la suspension avant (MTB et E-MTB)

Il s'agit d'un contrôle qui doit être effectué à l'arrêt et avec le frein avant au maximum de sa capacité. Après ce mouvement, le poids de la personne effectuant le contrôle doit être abaissé et soulevé pour s'assurer que le mouvement vertical de la suspension est régulier et exempt de bruits étranges.

Jeu de suspension avant (MTB et E-MTB)

Comme dans la vérification concernant le glissement de la suspension avant, on doit le faire en tenant la roue avant du vélo entre les jambes. Dans ce cas, le guidon doit être tiré vers le haut pour éviter que les barres verticales de la fourche ne se détachent ou ne se déplacent au-delà des mouvements habituels (dilatation et contraction) de ces composants.

Jeu de suspension arrière (MTB et E-MTB)

Ce contrôle est effectué dans la même position dans laquelle le cycliste utilise le vélo. À l'arrêt, l'amortissement de la suspension arrière doit être vérifié pour s'assurer qu'il n'y a pas de mouvements verticaux importants provoqués par le corps du cycliste. Le mouvement vertical de la suspension est régulier et sans bruits inhabituels dans aucun de ses composants.

DEUX FOIS PAR AN

Usure des pneus

Il s'agit d'un contrôle que l'on peut effectuer au toucher et sans démonter la roue du reste du cadre. Chacune des jantes présente des indicateurs d'usure sous la forme d'une légère indentation. S'ils sont à plat par rapport au reste de la jante, il est temps de remplacer la pièce.

Gaines et câbles de frein

Chaque fois que l'un des éléments reliant le guidon aux freins présente une imperfection (rupture, frottement profond, dommage mécanique, etc.), il est nécessaire de le remplacer. En outre, ils perdent également une partie de leur capacité à cause de la saleté. Si nécessaire, contactez votre revendeur ou votre mécanicien.

Fixation du système de freinage

Le système de freinage doit être correctement fixé.

Pour les freins à mâchoires, vérifiez en tirant les freins [photo 1] vers l'avant (avant) ou vers l'arrière (arrière) et vérifiez qu'ils ne bougent pas. Dans le cas des freins à disque, tirez les étriers de frein dans différentes directions [photo 2] et vérifiez qu'ils ne bougent pas. Pour le remplacement, contactez votre revendeur ou votre mécanicien.



Fixation du guidon et de la potence

Le positionnement de la roue avant doit être entre les jambes de la personne. Une fois dans cette position, essayez de bouger le guidon dans toutes les directions perpendiculaires à la fourche [Photo]. Le guidon ne doit pas bouger et ne doit pas émettre de sons étranges qui pourraient indiquer une défaillance quelconque dans cette zone. Quant au guidon, assurez-vous qu'il ne tourne pas sur la potence.



Jeu de la direction

Il s'agit d'un contrôle qui doit également être effectuée à l'arrêt et avec le frein avant au maximum de sa capacité. Tout en tenant le guidon des deux mains, essayez de déplacer le vélo par des mouvements brusques vers l'avant et vers l'arrière. Tout est correct s'il n'y a aucun signe de jeu de la direction par rapport au cadre, ni aucun bruit inhabituel qui pourrait indiquer des défauts dans cette zone.

Fixation des pédales

Vérifier que la pédale est correctement fixée aux manivelles. Le filetage complet des pédales (à serrer avec des clés différentes selon le fournisseur) doit être utilisé sans dépasser les limites du filetage.



Les cales de pédales ne font pas partie de la gamme de produits MENDIZ. Dans tous les cas, veuillez vous référer aux instructions du fabricant de la cale pour un montage correct.

UNE FOIS PAR AN

Fixations de la selle et de la tige de selle

Vérifier le bon fonctionnement du mécanisme de serrage, quel que soit son format (rapide ou à vis). En saisissant la selle par ses extrémités [photo] et sans exercer de force excessive, aucune partie de la selle ne doit tourner sur le cadre. La selle ne doit pas non plus osciller verticalement sur la tige de selle. Si vous ne parvenez pas à la serrer, contactez votre revendeur ou votre mécanicien.

En outre, il est impératif d'apporter un soin particulier au serrage si la pièce est en carbone.



PLUS DE DÉTAILS À REVOIR

AJUSTEMENT DU DÉRAILLEUR

L'un des aspects à prendre en compte pour une utilisation correcte de notre vélo est la position des pièces qui composent le dérailleur, car au cours des trajets que nous effectuons, elle peut être modifiée facilement.

Si vous avez des doutes sur la manière d'effectuer ces réglages, contactez votre mécanicien et ne prenez aucun risque.

Il faut tout d'abord régler le dérailleur avant. Pour la limite supérieure, la chaîne doit être positionnée sur le petit plateau et le grand pignon, tandis que la limite inférieure doit être réglée dans la position opposée. Dans les deux cas, la chaîne doit être éloignée de 1 à 3 mm des butées.

Une fois ce réglage effectué, il est temps de procéder aux ajustements nécessaires du dérailleur arrière. En plaçant la chaîne sur le grand et le petit pignon, serrez ou desserrez les deux vis situées à l'arrière du dérailleur arrière jusqu'à ce que la chaîne tourne rond.

VÉLOS AVEC BARRES DE TRIATHLON

Parmi les vélos de route, il existe un sous-groupe de vélos dédiés au triathlon ou au contre-la-montre. Dans tous les cas, ces vélos ne doivent être utilisés que par des utilisateurs ayant les capacités techniques et les compétences nécessaires, et jamais par des débutants.

Lorsque vous réglez les pinces du guidon pour des raisons de commodité, trouvez une position dans laquelle vos avant-bras sont détendus et votre capacité de freinage n'est pas visiblement affectée, car les leviers seront éloignées de vos mains. En outre, essayez de trouver une position confortable sans trop incliner le guidon.

ENTRETIEN DU VÉLO

QUESTIONS GÉNÉRALES

L'entretien est un aspect essentiel d'un vélo. Il comprend toutes les actions préventives visant à assurer le bon fonctionnement du vélo dans son ensemble, en augmentant sa durabilité et en améliorant ses performances.

Un entretien incorrect ou un manque d'entretien entraînera des dommages ou des fissures, ce qui constituera un risque élevé pour la sécurité du cycliste.

Les lignes suivantes fournissent des instructions d'entretien de base pour le bon fonctionnement du vélo. Dans tous les cas, nous vous recommandons de confier votre vélo à un revendeur MENDIZ pour en assurer l'entretien.

Les conditions d'entretien décrites dans ce manuel sont conçues pour s'adapter aux conditions d'utilisation de chaque vélo. Si le vélo est utilisé dans des conditions extrêmes (par exemple, pluie ou neige), un entretien plus fréquent et plus approfondi est recommandé.

Lors du remplacement de composants ou de consommables sur le vélo, il est recommandé de toujours utiliser des pièces de rechange certifiées de qualité et compatibles avec le modèle et les spécifications du vélo. Pour plus d'informations, veuillez contacter n'importe quel revendeur MENDIZ.



NETTOYAGE

Il existe différentes façons de nettoyer un vélo. Ce manuel propose un système de nettoyage efficace pour les vélos très sales.

Un léger jet d'eau permet d'éliminer les salissures les plus tenaces : sable, boue, etc.

Nous ne recommandons pas l'utilisation d'eau sous pression. L'eau sous pression peut pénétrer dans la direction ou à d'autres endroits, enlevant la graisse des composants et augmentant l'usure et la probabilité de rupture.



Une fois le vélo et ses principaux composants mouillés, pulvérisez un détergent neutre sur l'ensemble du vélo et frottez-le à l'aide d'une éponge.

N'utilisez pas n'importe quel produit de nettoyage. Certains produits peuvent endommager le vélo. Il est important de suivre les instructions du fabricant et d'utiliser des produits spécifiquement conçus pour les vélos.



Les freins à disque nécessitent un soin particulier. Aucune graisse ou huile ne doit pénétrer dans le frein. Il existe un risque de réduction de la puissance de freinage.



Rincez le vélo avec un léger jet d'eau et séchez-le avec différents chiffons ou avec de l'air sous pression.

Le rinçage et le séchage sont essentiels pour améliorer la lubrification après le rinçage.



Sur les cadres à peinture mate ou les vélos électriques, il faut éviter le contact direct avec les jets d'eau et nettoyer à l'aide d'une éponge ou d'un chiffon humide. En outre, il est nécessaire de démonter et de sécher à la main les pièces électriques ou leurs fils séparément du reste du cadre.



LUBRIFICATION

Nettoyez toujours le vélo avant de le lubrifier avec de l'huile ou de la graisse. Avant la lubrification, le vélo doit être soigneusement séché, en particulier tous les composants du vélo.

La fréquence du nettoyage et de la lubrification doit être adaptée à la fréquence d'utilisation du vélo et aux conditions environnementales.



Il convient de prêter attention à cette section dans les zones des côtes ou dans des conditions de forte transpiration.

La lubrification et le graissage des composants ont plusieurs objectifs :

- Rallonger leur durée de vie
- Assurer le bon fonctionnement.
- Garantir les meilleures performances.

En ce qui concerne le type de lubrifiant recommandé, il est préférable de consulter le manuel du fabricant de chaque composant pour s'assurer que le bon lubrifiant est utilisé.

Les roulements internes nécessitant des outils spécifiques et une main d'œuvre qualifiée, il est recommandé de contacter un distributeur MENDIZ.

Chaîne : c'est le composant qui a besoin de plus de lubrification. Toujours du côté du plateau, il est conseillé d'utiliser des huiles lubrifiantes et un chiffon pour s'assurer que l'huile ne coule pas sur d'autres composants, d'actionner les pédales en marche arrière et d'appliquer l'huile sur toute la longueur de la chaîne. Envelopper la chaîne avec le même chiffon et continuer à actionner les pédales pour répartir uniformément l'huile le long de la chaîne et récupérer l'excédent d'huile.

Ressorts de dérailleur : Au moins une fois par an, il est conseillé de lubrifier les ressorts du dérailleur, en veillant à ne pas contaminer d'autres pièces, comme le disque de frein. Il est recommandé d'utiliser un lubrifiant en spray avec une rallonge pour atteindre le ressort.

Suspensions : La fourche et la suspension arrière exigent que la surface des tiges soit toujours propre et lubrifiée. Il est conseillé de lubrifier chaque fois qu'elles sont nettoyées en appliquant quelques gouttes d'huile sur les tiges et en la répartissant sur toute la surface avec un chiffon.

Les lames doivent être lubrifiées, mais sans excès de lubrifiant qui pourrait contribuer au dépôt de poussière ou de saleté.

Pour un entretien correct de la suspension, il est conseillé de consulter le manuel d'utilisation du fabricant de la suspension.



Potence et guidon : Pour éviter le grippage et augmenter la friction entre les composants, il est conseillé d'utiliser de la pâte ou de la graisse pour la potence et le guidon, la potence avec le tube de direction et la tige en contact avec le cadre.



Tiges de connexion : Pour éviter de bloquer la fixation au pédalier et le filetage de la pédale, il est recommandé d'appliquer de la graisse.

Tige de selle : Pour éviter le grippage et augmenter le frottement entre les composants, il est conseillé d'utiliser une pâte de frottement ou une graisse spécifique pour chaque type de matériau (aluminium, carbone, etc.) pour la tige de selle en contact avec le cadre.



Pédales : comme pour les manivelles, le filetage des modèles de pédales les plus courants doit être légèrement graissé afin d'éviter l'usure du filetage ou la rupture éventuelle du matériau.



L'ENTREPOSAGE DU VÉLO PENDANT UNE LONGUE PÉRIODE

Pour diverses raisons, il peut arriver que l'utilisateur ne fasse pas usage de son vélo pendant certaines périodes de l'année et doive le ranger dans des conditions qui ne compromettent pas son utilisation future en raison de la dégradation de ses composants.

Le vélo doit être lubrifié (chaîne et, le cas échéant, suspensions). Il est recommandé de maintenir la pression des pneus, si la période d'inutilisation est prolongée, à environ 50% du maximum.

Il est recommandé de couvrir le vélo pour éviter que l'humidité ou d'autres facteurs similaires n'affectent sa conservation.

Il est recommandé de ne pas laisser la chaîne ou le dérailleur sous tension, donc la meilleure option est de laisser le petit plateau engagé avec un pignon intermédiaire.



CALENDRIER D'ENTRETIEN

POINT À RÉVISER	QUOI CONTROLER	A CHAQUE FOIS	UNE FOIS PAR MOIS	DEUX FOIS PAR AN	UNE FOIS PAR AN
ROUES	Fixation des roues	■			
	Alignement des roues	■			
	Dégagement des roues	■			
PNEUS	Pression des pneus	■			
	État des pneus	■			
SYSTÈME DE FREINAGE	État du système de freinage	■			
	État des disques de frein	■			
	Usure des patins		■		
	Gaines et câbles de frein			■	
	Fixation du système de freinage			■	
	Position des mâchoires de frein				
	Étanchéité du système hydraulique	■			
SUSPENSIONS	Glissement de la suspension avant		■		
	Jeu de la suspension avant		■		
	Jeu de la suspension arrière		■		
JANTES	Usure des pneus			■	
GUIDON ET POTENCE	Fixation du guidon et de la potence			■	
DIRECTION	Jeu de la direction			■	
PÉDALES	Fixation des pédales			■	
SELLE ET TIGE	Fixations de la selle et de la tige				■

MENDIZ

BICISMENDIZ.COM