



---

## Manuel du/de la propriétaire

Ce manuel contient des renseignements importants concernant la sécurité, les performances et l'entretien. Assurez-vous de le lire avant d'effectuer votre première sortie avec votre nouveau vélo et conservez-le afin de le consulter à titre de référence.

Si vous avez des questions ou si vous ne comprenez pas un point en particulier, n'hésitez pas et assurez votre sécurité en consultant [VéloXpress](#).

**REMARQUE : Ce manuel ne doit pas être perçu comme étant un ouvrage exhaustif d'utilisation, de réparation ou d'entretien. Veuillez vous rendre chez votre boutique VéloXpress pour y faire effectuer vos réparations ou l'entretien.**

### AVERTISSEMENT GÉNÉRAL

#### AVERTISSEMENT DE PORTÉE GÉNÉRALE

Comme pour tout autre sport, la pratique du vélo implique des risques de blessures et de dommages matériels. Lorsque vous décidez de faire du vélo, vous assumez la responsabilité de ce risque. Vous devez aussi savoir comment rouler en toute sécurité et avec une mécanique fiable et comment utiliser et entretenir le matériel correctement. En utilisant et en entretenant correctement votre vélo, vous réduirez les risques de blessures.

Vous trouverez dans ce manuel des remarques intitulées «Avertissement» et «Précaution» qui traitent des dangers d'un entretien ou d'une inspection déficients de votre vélo et de l'insouciance des consignes de sécurité lorsque vous roulez.

**REMARQUE : Nous vous encourageons fortement à lire ce manuel au complet avant d'enfourcher votre vélo pour la première fois. À tout le moins, lisez-le et assurez-vous de comprendre chaque point de cette section et retournez aux sections citées lorsque vous ne comprenez pas un problème. Prenez aussi bonne note que les vélos ne sont pas tous dotés des caractéristiques que décrit ce manuel. Demandez à votre vendeur de vous montrer les caractéristiques de votre vélo.**

## Éléments de base

1. Portez toujours un modèle agréé de casque lorsque vous roulez en vélo. Respectez les consignes du fabricant afin de l'ajuster, de l'utiliser et de l'entretenir.
2. Disposez-vous de toutes les autres pièces d'équipement de sécurité requises et recommandées ?
3. Inspectez visuellement et manuellement le vélo au complet avant chaque sortie.
4. Savez-vous comment fixer correctement vos roues avant et arrière? Si vous roulez alors qu'une roue est mal fixée, celle-ci pourrait se mettre à balloter ou même se séparer du vélo, ce qui pourrait occasionner de sérieuses blessures ou même la mort.
5. Vérifiez que tout est solidement attaché. Soulevez la roue avant de quelques centimètres et laissez-la rebondir sur le sol. Au bruit, au toucher ou à l'oeil, est-ce que quelque chose semble ne pas être attaché ou fixé correctement? Si oui, rendez-vous chez **VéloXpress** le plus tôt possible afin de vous assurer que tout est bien ajusté.
6. Si votre vélo est doté de cale-pieds (step-in) et sangles ou de pédales avec cales spd, assurez-vous que vous en connaissez le bon fonctionnement. (consultez **VéloXpress**)
7. Si vous devez effectuer un ajustement à domicile ou sur la route, nous vous incitons fortement à le faire avec beaucoup de précaution et de faire vérifier vos dispositifs de calage de pied chez **VéloXpress**.

**REMARQUE : Certaines composantes nécessitent des outils ou des connaissances spéciales. Tous les autres ajustements ou réparations devraient être effectués par un mécanicien qualifié de vélo.**

8. Les pneus sont-ils en bon état? Faites tourner lentement chaque roue et assurez-vous qu'il n'y a pas de coupure (entaille) dans la bande de roulement ou dans les flancs. Tout pneu endommagé doit être remplacé avant que vous ne sortiez avec le vélo.

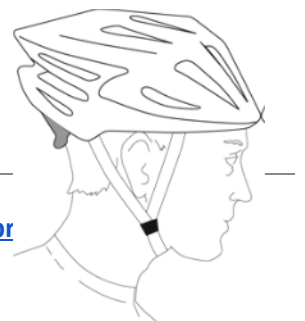


9. Les roues ne sont pas voilées (croches). Faites tourner chaque roue et assurez-vous que les patins de frein ne frottent pas et que la jante tourne rond. Si la jante oscille de droite à gauche – même très légèrement – ou qu’elle frotte ou se bloque contre un patin de frein, faites examiner le vélo chez **VéloXpress** afin de faire dévoiler la roue.
10. Vérifiez le fonctionnement correct des freins. Serrez les leviers de frein. Les systèmes d’ouverture rapide des freins sont-ils bien fermés ? Les câbles de contrôle sont-ils bien ancrés et bien enfoncés ? Une fois les freins appliqués sur la jante, le patin rentre-t-il en contact correctement avec la jante d’une façon équilibrée et toute la surface du patin porte-t-elle bien sur la jante ? Les freins commencent-ils à freiner lorsque le levier bouge de 2 cm ? Pouvez-vous freiner à fond sans que les leviers ne touchent le guidon ? Si ce n’est pas le cas, il faut faire ajuster les freins. Ne roulez pas tant que les freins n’ont pas été ajustés par un mécanicien professionnel du vélo chez **VéloXpress**.
11. Si la tige de selle est équipée d’un système de fixation avec déclenche rapide afin de permettre de régler facilement la hauteur de selle, assurez-vous qu’il est ajusté correctement et qu’il est bien bloqué.
12. Assurez-vous que la selle et que la potence du guidon soient bien parallèles à la ligne centrale du vélo et qu’elles soient bien bloquées et qu’elles ne peuvent pas pivoter sur elles-mêmes.

## La sécurité d’abord

**AVERTISSEMENT : Le secteur où vous roulez peut dicter de quels dispositifs de sécurité vous devrez vous munir. Il est de votre responsabilité de connaître les lois du secteur géographique où vous entendez rouler et d’observer toutes les lois applicables, y compris de vous équiper correctement – cela implique aussi votre vélo – afin de vous conformer à la loi. Respectez toutes les lois et règlements afférents à la pratique du vélo. Respectez la réglementation en matière de dispositifs d’éclairage sur votre vélo, d’immatriculation de votre vélo, sur l’autorisation (ou non) de rouler sur le trottoir, des lois qui régissent les sentiers de vélos et sentiers, les lois sur le port du casque de sécurité, les lois sur les sièges d’enfant ainsi que toute loi spéciale sur les vélos. Il est de votre responsabilité de connaître et d’obéir aux lois.**

Portez toujours un casque de vélo agréé et qui soit approprié à la sortie prévue. Respectez toujours les instructions du fabricant en ce qui concerne comment l’ajuster à la bonne taille, comment l’utiliser et comment



l'entretenir. La plupart des blessures sérieuses occasionnées lors d'un accident en vélo ont rapport à la tête. On peut éviter celles-ci si le ou la cycliste porte un casque approprié.

## **Pour rouler de façon sécuritaire**

1. Respectez toutes les règles du *Code de la route* ainsi que la réglementation locale.
2. Vous partagez la route et la piste avec d'autres usagers – automobilistes, piétons et autres cyclistes – alors respectez leurs droits.
3. Faites attention en roulant. Présumez toujours que les gens autour de vous ne vous voient pas.
4. Regardez ce qui se passe devant vous et soyez prêt à éviter :
  - des véhicules en train de ralentir ou de tourner, ou qui s'insèrent dans la
  - circulation devant vous, sur la route ou dans votre file, ou qui arrivent derrière vous;
  - des portières de voiture qui s'ouvrent;
  - des piétons qui surgissent soudainement sur la route;
  - des enfants ou des animaux qui jouent près de la route;
  - des nids de poule, grilles d'égout, voies de chemin de fer, joints d'expansion, construction sur la chaussée ou sur la piste cyclable, débris divers qui pourraient vous faire dévier de votre route, ce qui ferait que vous vous retrouviez dans la circulation, ou encore qui pourraient coincer votre roue ou pourraient provoquer un accident;
  - les nombreux autres dangers et distractions qui peuvent se manifester ou se retrouver sur le parcours lors d'une sortie en vélo.
5. Arrêtez-vous aux arrêts et aux feux rouges, ralentissez et jetez un coup d'oeil à droite et à gauche en traversant une intersection. **N'oubliez jamais que c'est toujours le cycliste qui est le perdant lors d'une collision.** Aussi, n'hésitez pas à laisser passer un autre véhicule, même si c'est vous qui avez la priorité.
6. Signalez (vos intentions) de manière appropriée avec le bras lorsque vous tournez ou que vous vous arrêtez.
7. Ne roulez jamais avec un casque audio sur les oreilles. Il peut masquer les bruits de la circulation autour de vous, les sirènes des véhicules de secours, vous distraire et vous empêcher de vous concentrer sur ce qui se passe. De plus, les fils peuvent se prendre dans

les composants en mouvement du vélo et vous faire perdre le contrôle.

8. Ne transportez jamais de passager, sauf s'il s'agit d'un petit enfant qui porte un casque agréé et qui est correctement installé dans un siège approprié ou dans une remorque pour enfants.
9. Ne transportez jamais quoi que ce soit qui puisse bloquer la vue ou gêner le contrôle du vélo, ou qui pourrait se coincer dans les composantes en mouvement du vélo.
10. Ne vous faites jamais remorquer par un autre véhicule en vous y accrochant avec la main.
11. Ne faites pas d'acrobaties et de cascades, ne roulez pas sur la roue arrière, ne sautez pas avec le vélo. Si vous avez l'intention de faire des acrobaties, de rouler sur la roue arrière, de sauter ou de faire de la compétition avec votre vélo malgré nos conseils, évaluez soigneusement vos compétences avant de décider de prendre les risques importants qu'implique ce genre d'activités.
12. Ne vous faufilez pas entre les voitures, ne faites pas de manœuvres soudaines qui risquent de surprendre les autres usagers de la route.
13. Respectez les priorités.
14. Ne sortez jamais en vélo après avoir consommé de l'alcool ou des drogues.
15. Si possible, évitez de rouler lorsque le temps est mauvais, quand la visibilité est faible, au lever ou au coucher du soleil ou dans l'obscurité, ou lorsque vous êtes très fatigué(e). Dans tous ces cas, les risques d'accident sont plus grands.

## **Rouler la nuit**

Il est *bien plus* dangereux de rouler en vélo la nuit que pendant le jour. Les conducteurs et piétons éprouvent de très grandes difficultés à voir un(e) cycliste. Donc, les enfants ne devraient jamais rouler au coucher ou au lever du soleil, ni la nuit. Les adultes qui acceptent ces risques doivent faire encore plus attention lorsqu'ils roulent et choisir les pièces d'équipement spécialisées qui peuvent contribuer à réduire ces risques. Consultez vos experts chez **VéloXpress** afin d'obtenir davantage de renseignements sur l'équipement de sécurité approprié afin de rouler de nuit.

**AVERTISSEMENT : Les catadioptrés (ces dispositifs qui réfléchissent les rayons de lumière) ne substituent en rien un éclairage adéquat. Il est dangereux de rouler au lever ou au coucher du soleil, ou la nuit, ou à tout autre moment lorsque la visibilité est**

**réduite, sans un système d'éclairage adéquat et sans catadioptres est dangereux et une sortie du genre peut entraîner des blessures graves, voire la mort.**

## **Position de la selle**

Il est important d'ajuster correctement la selle afin d'obtenir les meilleures performances et le meilleur confort de votre vélo. Si la position de la selle n'est pas confortable, consultez le revendeur. Vous pouvez ajuster la selle dans trois directions :

Plan vertical et vers l'avant ou l'arrière

1. Asseyez-vous sur la selle.
2. Placez le talon sur la pédale.
3. Faites tourner le pédalier jusqu'à ce que le talon soit en position basse et que la manivelle soit parallèle au tube de selle. Si la jambe n'est pas complètement tendue, il vous faut ajuster la hauteur de la selle. S'il vous faut basculer le bassin de côté afin de permettre au talon de rester sur la pédale, la selle est trop haute. Si le genou est plié lorsque le talon se trouve sur la pédale, la selle est trop basse.

### **Si vous choisissez de régler vous-même la hauteur de la selle :**

4. Desserrez le collier du tube de selle.
5. Faites glisser la tige de selle vers le haut ou vers le bas dans son tube.
6. Assurez-vous que la selle soit bien alignée avec le tube horizontal.
7. Resserrez le collier du tube de selle au couple recommandé.
8. Lorsque la selle est placée à la bonne hauteur, assurez-vous que la tige de selle ne sorte pas du cadre plus haut que le repère «insertion minimale».

Si la position de la selle n'est pas encore confortable, n'hésitez pas à vous rendre chez VéloXpress afin d'obtenir de l'aide.

## Entreposage du vélo

**Été :** Si vous devez entreposer votre vélo l'été afin de le protéger de dame Nature, évitez de l'entreposer dans une remise à piscine. À quelques reprises, nous avons constaté que des rayons de roue peuvent rouiller et devenir fragiles. Il semble y avoir une réaction chimique entre le chlore et les rayons en acier inoxydable (*stainless steel*).

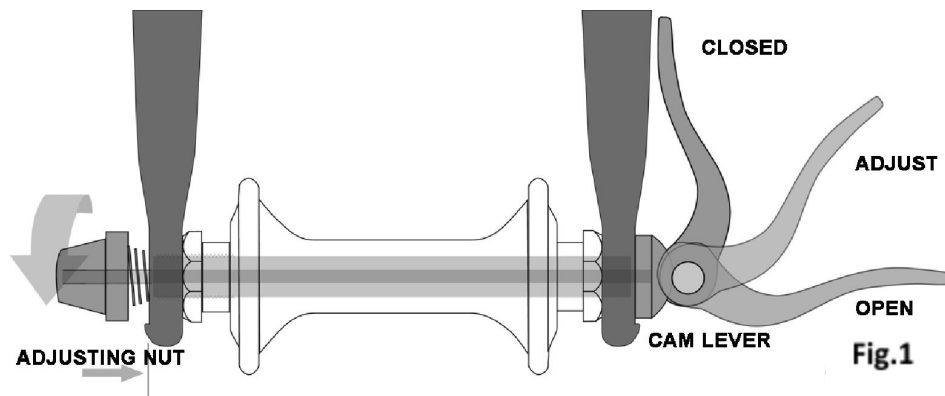
**Hiver :** Durant l'hiver, assurez-vous d'entreposer votre vélo dans un endroit sec et sans humidité. Un taux élevé d'humidité peut entraîner la rouille sur les parties métallique du vélo.

Il existe plusieurs supports de vélos destinés à l'entreposage. Pour plus amples renseignements, communiquez avec **VéloXpress**.

## Réglage du mécanisme traditionnel à came

### Dispositif de déclenche rapide

Un essieu à déclenche rapide (*quick release*) possède une tige de 5 mm et un levier de mécanisme à came sur un côté et un écrou de l'autre. Sa fonction, c'est de vous permettre de retirer la roue de votre vélo sans avoir recours à un outil. Un essieu à déclenche rapide vous permet aussi de retirer la roue sans en retirer l'essieu. L'essieu restera inséré dans le moyeu (*hub*). Tout ce que vous avez à faire, c'est de tirer sur le levier vers la position ouverte et de dévisser l'écrou de l'autre côté (voir diagramme 1).



Certains moyeux de vélo (les vélos de montagne en particulier) requièrent des essieux de plus grande dimension (12 mm, 15 mm ou 20 mm) qu'on appelle essieux traversiers (*thru axles*).



Ceux-ci ont aussi un levier à came sur un côté de la tige creuse tandis que l'autre côté est fileté dans la fourche. Ce système vous permet de retirer la roue sans avoir recours à des outils MAIS vous devez tout de même retirer l'essieu du moyeu afin d'enlever votre roue du vélo.

Si le toit de votre véhicule possède un support à vélo qui nécessite que vous retiriez votre roue avant, assurez-vous de posséder l'adaptateur approprié à l'essieu de votre vélo!

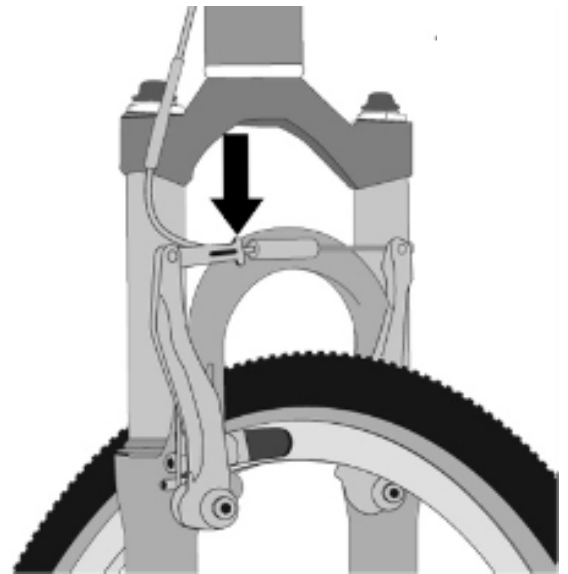
## Votre vélo dispose d'une roue avant avec frein sur la jante?

**1. Désengagez le mécanisme de déblocage rapide du frein** afin d'augmenter l'espace entre le pneu et les patins de frein.

**2. Retournez votre vélo (à l'envers) :** C'est idéal si vous pouvez retourner votre vélo (à l'envers) afin d'enlever vos roues, à moins que vous ayez la chance d'avoir un mécanicien à proximité. Lorsque vous changez une crevaillon sur le bord de la route ou d'un sentier, vous bénéficierez d'une meilleure position de travail si votre vélo repose sur sa selle et sur ses guidons. Retourner le vélo vous facilitera la tâche et réduira le risque qu'il verse sur le côté, une fois la roue enlevée.

**3. Ouvrez la déclenche rapide (diagramme 1) :** Si le vélo est équipé d'un système de blocage rapide à came, ouvrez le levier du blocage rapide. Si le vélo est équipé d'un système avec boulon ou écrou sur la roue avant, dévissez-le ou le/les écrou(s) de quelques tours dans le sens inverse des aiguilles d'une montre avec la clé appropriée, clavette ou levier intégré.

**4. Retirez la roue de la fourche :** Il vous faudra peut-être taper sur la partie supérieure de la roue avec la paume de la main afin de faire tomber la roue de la fourche avant.



## Installation d'une roue avant avec frein sur la jante





1. Avec la fourche avant orientée vers l'avant, insérez la roue entre les bras de fourche afin que l'axe se place correctement, bien calé à fond dans les pattes de fourche. Le levier à came – si le vélo est équipé d'un tel système – doit se trouver du côté gauche du vélo. Si le vélo est équipé d'un système de sécurité secondaire clipsé, engagez-le.
2. Si le vélo est équipé d'un système de blocage rapide à came classique, maintenez le levier à came en position **OUVERTE** de la main droite et serrez l'écrou de réglage de la tension avec la main gauche jusqu'à ce qu'il soit bloqué contre la patte de fourche.
3. Tout en poussant fermement la roue pour bien la caler à fond dans les pattes de fourche, et en même temps en centrant la jante sur la fourche : (a) avec un système à came classique, poussez le levier et faites-le basculer en position FERMÉE. Le levier doit maintenant s'aligner en parallèle au bras de fourche (la partie courbe s'incurve vers la roue). Pour pousser assez fort pour serrer la came, il vous faut tenir le bras de fourche avec les doigts tout en poussant sur le levier, qui doit laisser clairement son empreinte dans la paume de votre main, ce qui prouve que la résistance est assez élevée.
4. Faites tourner la roue afin de vérifier qu'elle est bien centrée dans le cadre et qu'elle ne touche pas les patins de frein. Ensuite, serrez le levier de frein afin de vérifier que les freins fonctionnent correctement.

**PRÉCAUTION : Si le vélo est équipé de freins à disque sur la roue avant, prenez garde de ne pas endommager le disque, l'étrier ou le levier de contrôle d'un frein à disque, si le disque n'est pas correctement inséré dans l'étrier.**

## Pour changer de vitesse

Si votre vélo possède plusieurs vitesses, il sera équipé d'un dérailleur, de changements de vitesses intégrés au moyeu.

### 1. Fonctionnement des dérailleurs

Si le vélo est équipé de dérailleurs, le mécanisme de changement de vitesse est constitué :

- d'une cassette ou une roue libre avec pignons (communément appelés freewheel en anglais);
- d'un dérailleur arrière;
- en général, d'un dérailleur avant;
- d'une ou deux manettes ou commandes de changement de vitesse;

- d'un, deux ou trois plateaux dentés à l'avant, aussi appelés couronnes;
- d'une chaîne de transmission.

**Changer de vitesse :** Il existe différents types et styles de changement de vitesse : à leviers, avec manettes tournantes, avec déclencheurs, combinés aux leviers de freins, et avec boutons-poussoirs. Demandez au revendeur de vous expliquer quels types de contrôles sont montés sur votre vélo et comment ils fonctionnent. Le dérailleur ne permettra de changer de vitesse que si vous êtes en train de pédaler vers l'avant.

**Changement du dérailleur arrière :** C'est la commande de changement de vitesse droite qui contrôle le dérailleur arrière. La fonction du dérailleur arrière est de faire passer la chaîne d'un pignon à l'autre. Les plus petits pignons offrent les plus grands rapports de puissance. Il faut plus d'effort pour pédaler sur ces grands développements, mais chaque révolution du pédalier fait parcourir une plus grande distance. Les grands pignons offrent les plus petits rapports de développement. Il faut moins d'effort pour pédaler, mais chaque révolution du pédalier fait parcourir une distance plus courte. On rétrograde (descend) d'une vitesse quand on fait passer la chaîne d'un pignon plus petit vers un pignon plus grand. On monte d'une vitesse quand on fait passer la chaîne d'un pignon plus grand à un pignon plus petit. Pour que le dérailleur puisse faire passer la chaîne d'un pignon à l'autre, il faut être en train de pédaler.

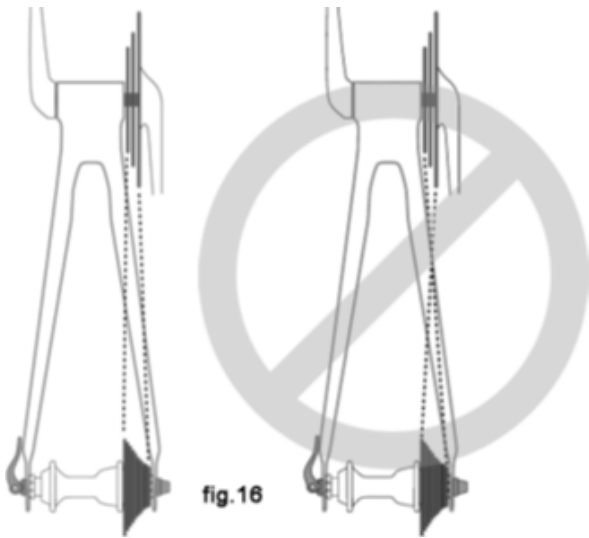
**Changement du dérailleur avant :** Le dérailleur avant, qui est contrôlé par la commande de changement de vitesse gauche, fait passer la chaîne d'un plateau à l'autre. Il est plus facile de pédaler quand on fait passer la chaîne sur le petit plateau (on descend d'une vitesse). Il est plus difficile de pédaler quand on fait passer la chaîne au grand plateau.

**Quelle vitesse choisir? :** On utilise la combinaison du plus grand pignon arrière et du plus petit plateau avant afin de monter les côtes les plus raides. La combinaison du plus petit pignon arrière et du plus grand plateau avant permet d'aller le plus vite. Vous n'êtes pas obligé de changer de vitesse séquentiellement. Déterminez plutôt quelle est la vitesse la plus appropriée afin de démarrer à votre niveau de compétence – une vitesse assez sûre pour permettre d'accélérer fort, mais assez facile afin de permettre de partir sans vaciller (*en équilibre instable parce que vous n'avez pas encore suffisamment d'élan*). Entraînez-vous à monter et à descendre de vitesses afin de vous familiariser avec les diverses combinaisons. Au début, entraînez-vous là où il n'y a pas d'obstacles, de dangers ou d'autres voitures, jusqu'à ce que vous vous sentiez plus en confiance. Apprenez à anticiper le besoin de changer de vitesse et à passer à un plus petit développement *avant* que la côte ne devienne trop raide. S'il est difficile de changer de vitesse, il se peut que le problème soit mécanique. Consultez votre revendeur pour tout conseil.



**VéloXpress**

**AVERTISSEMENT : Ne mettez jamais le dérailleur sur le plus grand ou le plus petit pignon si le dérailleur ne fonctionne pas en douceur. Il se peut que le dérailleur soit dérégulé, si bien que la chaîne pourrait sauter et se coincer, ce qui pourrait entraîner une perte de contrôle du vélo et une chute.**



## **Aide-mémoire**

À l'intention de : pouvoir remonter une côte et de rouler avec un vent de face

Utilisez : le plateau petit ou du milieu + les pignons arrière plus grands

À l'intention de : pouvoir descendre une côte

Utilisez : le plateau avant large + une sélection de pignons arrière plus petits

À l'intention : terrain plat

Utilisez : le plateau du milieu + les pignons arrière plus petits

Histoire d'assurer le meilleur passage de vitesse possible, assurez-vous que votre vélo est en bon état.

## **Meilleures combinaisons de vitesses** (afin d'éviter le croisement de la chaîne)

Levier de vitesse gauche : 1

Levier de vitesse droite : 1,2,3

Levier de vitesse gauche : 2

Levier de vitesse droite : 3,4,5

Levier de vitesse gauche : 3

Levier de vitesse droite : 5,6,7,8 (8<sup>e</sup> vitesse s'il s'agit d'un vélo à 24 vitesses)

## Pneus

Il existe plusieurs pneus de différents types et caractéristiques, depuis les pneus à usage général jusqu'à des pneus spécialisés, conçus pour une utilisation précise en certaines conditions météo ou de terrain. Une fois que vous avez plus d'expérience avec le vélo, vous voudrez peut-être monter des pneus plus appropriés au type de sorties que vous faites : le revendeur – **VéloXpress** – pourra vous aider à sélectionner le profil le plus approprié. Vous trouverez des inscriptions sur le flanc du pneu : la taille, la pression de gonflage maximale et, sur quelques pneus haute performance, l'utilisation recommandée. L'information la plus importante pour vous, c'est la pression de gonflage.

**AVERTISSEMENT : Ne gonflez jamais un pneu à une pression supérieure à celle qui est notée sur le flanc du pneu. Si vous dépassez cette pression maximale recommandée, le pneu risque de déjancer, ce qui pourrait endommager le vélo et blesser le/la cycliste et les gens tout près. La meilleure (et plus sûre) façon de gonfler un pneu à la pression correcte, c'est à l'aide d'une pompe dotée d'un manomètre intégré. Il peut s'avérer dangereux de gonfler un pneu de vélo chez une station service ou avec un autre type de compresseur. Ces compresseurs ne sont pas conçus pour gonfler des pneus de vélo. Ils fournissent un large volume d'air rapidement et la pression du pneu va monter si rapidement que cela pourrait faire exploser la chambre à air.**

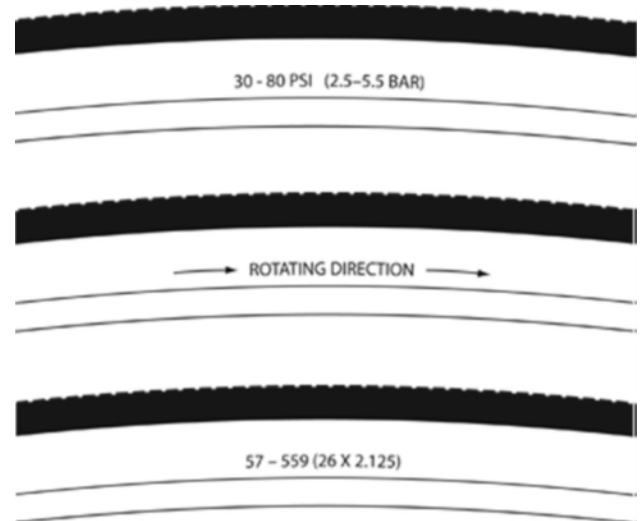


fig. 17

La pression est notée soit en termes de pression maximale, soit en termes de plage de pressions recommandées. La pression est un critère très important en ce qui concerne les performances des pneus d'après le terrain et les conditions météo. Un pneu gonflé à la pression maximale recommandée offre le minimum de résistance au roulement, mais aussi le moins de confort. Les pressions élevées sont recommandées afin de rouler sur des routes lisses et sèches.



**VéloXpress**

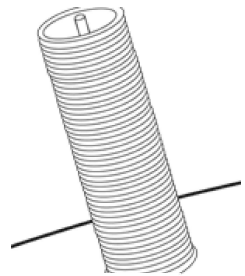
Les très basses pressions (la valeur inférieure de la plage de pressions recommandées) offrent les meilleures performances sur terrain lisse et glissant, par exemple, sur de l'argile compact, et sur des surfaces meubles profondes (par exemple, du sable sec profond).

Si la pression est en dessous des pressions recommandées, il y a risque de crevaison car le pneu peut se déformer, ce qui pourrait pincer la chambre à air entre la jante et le sol.

## Valves de chambre à air

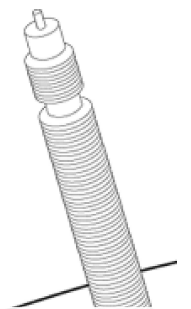
### Valve Shraeder

Il existe principalement deux types de valves de chambre à air : le type Schrader et le type Presta. Assurez-vous que la pompe à vélo que vous utilisez dispose bien du raccord approprié au type de valve dont sont équipées vos chambres à air. Les valves de type Schrader sont les mêmes que les valves sur les roues de votre voiture. Pour gonfler une chambre à air avec valves Schrader, dévissez le bouchon de valve, insérez et bloquez l'embout de la pompe sur la valve. Pour laisser sortir l'air avec une valve Schrader, appuyez sur la tige dans la valve avec une clé ou a objet approprié.



### Valve Presta

La valve de type Presta est plus étroite et ne se trouve que sur des pneus de vélo. Pour gonfler une chambre à air avec valve Presta à l'aide d'une pompe à vélo dotée d'une tête Presta, dévissez le bouchon de valve, dévissez (sens inverse des aiguilles d'une montre) le petit écrou de sécurité de la valve et enfoncez-le pour le libérer. Placez la tête de la pompe sur la valve et gonflez. Pour gonfler une chambre à air de type Presta avec une pompe pour valve Schrader, il vous faut un adaptateur Presta (vendu chez **VéloXpress**) qui se visse sur la valve une fois qu'elle a été libérée. L'adaptateur s'insère dans la tête Schrader de la pompe. Refermez la valve après avoir gonflé le pneu. Pour vider une chambre à air de type Presta, dévissez l'écrou de sécurité de la valve et appuyez dessus.



## Identification



---

Vous remarquerez qu'un collant de **VéloXpress** a été apposé sur votre vélo. Évidemment, cela nous procure de la publicité gratuite mais, fait encore plus important, si des agents de la police locale (Police provinciale de l'Ontario, aussi connue sous le vocable d'O.P.P.) trouvent un vélo abandonné sur lequel notre collant a été fixé, ils ou elles savent qu'ils/elles n'ont qu'à nous le rapporter. Ce faisant, nous pourrions le retourner à son (sa) propriétaire original(e) puisque nous l'avons enregistré à votre nom au moment de votre achat.

## **Garantie du fabricant**

Le cadre de vélo est garanti à vie. Consultez les experts chez **VéloXpress** afin d'en savoir davantage.

## **Garantie de VéloXpress**

Nous garantissons...

À notre discrétion, nous remplacerons toute pièce originale en proie à un défaut de matériau et/ou de finition (*workmanship*) pour une période d'un (1) ans à compter de la date originale d'achat.

Une telle acquisition doit être documentée par la facture de vente originale ou par une quelconque autre preuve d'achat de la part du/de la propriétaire original(e).

Dans les soixante (60) jours, nous vous offrirons un ajustement gratuit de votre vélo. Dans le cadre de cet ajustement gratuit, nous vérifierons l'intégrité du vélo, y compris les roues. Nous n'ajusterons que les vitesses et les freins.

**Ajustements gratuits :** Cela ne comprend pas les crevaisons, le nettoyage du vélo ou de ses rouages d'entraînement (*drivetrain*), le redressement des roues, le redressement d'un support de dérailleur tordu ou la réparation de toute composante du vélo dont son/sa propriétaire pourrait avoir abusé.

A. Marque : \_\_\_\_\_

B. Modèle: \_\_\_\_\_

C. Numéro de série : \_\_\_\_\_